



Cuprins

II Acte fără caracter legislativ

DECIZII

- ★ **Decizia (UE) 2015/1582 a Comisiei din 17 iulie 2013 privind măsurile SA.30704 – 12/C (ex NN 53/10) puse în aplicare de Letonia în favoarea Latvian Mortgage and Land Bank SA – „segmentul comercial” [notificată cu numărul C(2013) 4406] ⁽¹⁾ 1**
- ★ **Decizia (UE) 2015/1583 a Comisiei din 4 august 2014 privind schema de ajutor SA.18859 (11/C) (ex 65/10 NN) pusă în aplicare de Regatul Unit – Scutirea de taxa pe agregate în Irlanda de Nord (ex N 2/04) [notificată cu numărul C(2014) 5466] ⁽¹⁾ 18**
- ★ **Decizia (UE) 2015/1584 a Comisiei din 1 octombrie 2014 privind ajutorul de stat SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) pus în aplicare de Italia în favoarea întreprinderii Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. și a mai multor transportatori aerieni care operează pe aeroportul Alghero [notificată cu numărul C(2014) 6838] ⁽¹⁾ 38**
- ★ **Decizia (UE) 2015/1585 a Comisiei din 25 noiembrie 2014 privind schema de ajutoare de stat SA.33995 (2013/C) (ex 2013/NN) [pusă în aplicare de Germania în sprijinul energiei electrice din surse regenerabile și al utilizatorilor mari consumatori de energie] [notificată cu numărul C(2014) 8786] ⁽¹⁾ 122**
- ★ **Decizia (UE) 2015/1586 a Comisiei din 26 februarie 2015 privind măsura SA.35388 (13/C) (ex 13/NN și ex 12/N) — Polonia — Înființarea aeroportului Gdynia-Kosakowo [notificată cu numărul C(2015) 1281] ⁽¹⁾ 165**
- ★ **Decizia (UE) 2015/1587 a Comisiei din 7 mai 2015 privind ajutorul de stat SA.35546 (2013/C) (ex 2012/NN) pus în aplicare de Portugalia pentru Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. [notificată cu numărul C(2015) 3036] ⁽¹⁾ 208**

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

II

(Acte fără caracter legislativ)

DECIZII

DECIZIA (UE) 2015/1582 A COMISIEI

din 17 iulie 2013

privind măsurile SA.30704 – 12/C (ex NN 53/10) puse în aplicare de Letonia în favoarea Latvian Mortgage and Land Bank SA – „segmentul comercial”

[notificată cu numărul C(2013) 4406]

(Numai textul în limba engleză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile menționate ⁽¹⁾,

întrucât:

1. PROCEDURĂ

- (1) La 19 noiembrie 2009, Comisia a aprobat două măsuri de recapitalizare în favoarea Latvian Mortgage and Land Bank ⁽²⁾ (Banca ipotecară și funciară a Letoniei, denumită în continuare „MLB” sau „banca”) pentru o sumă totală de 72,79 milioane LVL ([102,5-103,6] milioane EUR), care au fost acordate băncii în ianuarie și, respectiv, în noiembrie 2009 ⁽³⁾ („decizia din noiembrie 2009”).
- (2) La 1 aprilie 2010, autoritățile letone au notificat o recapitalizare suplimentară în valoare de 70,2 milioane LVL (100 de milioane EUR), care a fost pusă în aplicare la 23 martie 2010. Notificarea a fost înregistrată la 6 aprilie 2010. Autoritățile letone au furnizat Comisiei informații suplimentare în perioada mai 2010-ianuarie 2012 ⁽⁴⁾.
- (3) La 26 ianuarie 2012, Comisia a decis ⁽⁵⁾ să aprobe temporar măsura de recapitalizare în valoare de 70,2 milioane LVL acordată la 23 martie 2010, măsura de recapitalizare în valoare de 50 de milioane LVL acordată băncii la

⁽¹⁾ JO C 130, 4.5.2012, p. 42.

⁽²⁾ În limba letonă, *Latvijas Hipoteku un zemes bankas*.

⁽³⁾ Decizia Comisiei privind ajutorul de stat NN 60/09, *Recapitalizarea Băncii ipotecare și funciare a Letoniei* din 19 noiembrie 2009 (JO C 323, 31.12.2009, p. 5).

⁽⁴⁾ Pentru detalii suplimentare, a se vedea considerentele 3-21 din decizia de inițiere a procedurii.

⁽⁵⁾ Decizia Comisiei privind ajutorul de stat SA.30704 (12/C) (ex NN53/10) – Măsuri de ajutor suplimentare pentru Banca ipotecară și funciară a Letoniei din 26 ianuarie 2012 (JO C 130, 4.5.2012, p. 42).

sfârșitul anului 2011 (măsură acordată sub formă de lichidități care vor fi transformate în capital), facilitatea de lichiditate de tip standby în valoare de până la 250 de milioane LVL pentru bancă, garanțiile acordate creditorilor internaționali ai segmentului comercial al MLB în valoare de până la 32 de milioane LVL și sprijinul pentru asigurarea lichidității în valoare de până la 60 de milioane LVL pentru lichidarea solvabilă a activelor toxice în cadrul HipoNIA, o societate de administrare a activelor deținute și finanțate de MLB, precum și să inițieze procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („tratatul”) cu privire la măsurile respective, pentru a stabili dacă acestea erau necesare pentru restructurarea segmentului comercial al MLB („măsuri de restructurare”) și favorizau segmentul de dezvoltare, precum și cu privire la planul de transformare a MLB ⁽¹⁾ („decizia de inițiere a procedurii”). Comisia a avut îndoieli cu privire la compatibilitatea măsurilor de restructurare cu piața internă, având în vedere Comunicarea Comisiei privind restabilirea viabilității și evaluarea măsurilor de restructurare luate în sectorul financiar, în contextul crizei actuale, în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat ⁽²⁾ („Comunicarea privind restructurarea”).

- (4) Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la măsurile de restructurare. Comisia nu a primit nicio observație de la părțile interesate.
- (5) La 22 martie 2012 a avut loc o reuniune între autoritățile letone și Comisie.
- (6) La 5 aprilie 2012, Letonia și-a prezentat observațiile cu privire la decizia de inițiere a procedurii.
- (7) În perioada mai 2012-iunie 2013, Letonia și Comisia au făcut schimb de informații în mod periodic. Letonia a informat Comisia Europeană cu privire la progresele înregistrate în ceea ce privește procesul de privatizare a părții comerciale a băncii prin mai multe scrisori de informare.
- (8) La 23 mai 2013, Comisia a solicitat informații suplimentare. Prin scrisoarea din 3 iunie 2013, Letonia a răspuns la solicitarea de informații, cu excepția întrebărilor privind segmentul de dezvoltare al băncii. În același timp, Letonia a furnizat diverse documente justificative, inclusiv o actualizare privind procesul de vânzare a părții comerciale a MLB.
- (9) La 21 iunie 2013, autoritățile letone au informat Comisia că acceptă, în mod excepțional, ca prezenta decizie să fie adoptată în limba engleză.
- (10) La 28 iunie 2013, Letonia a informat Comisia că, în fapt, a împrumutat întreprinderea HipoNIA cu 70,98 milioane LVL, depășind astfel valoarea măsurii autorizate temporar în decizia de inițiere a procedurii cu aproximativ 11 milioane LVL.

2. FAPTELE

2.1. Beneficiarul – MLB

- (11) La 19 martie 1993, MLB a fost înființată ca bancă de stat de către guvernul leton. Ministerul Finanțelor din Letonia deține 100 % din acțiunile băncii.
- (12) MLB este o bancă mijlocie din Letonia care oferă servicii bancare cu amănuntul. MLB are un dublu rol, în sensul că aceasta funcționează atât ca bancă de dezvoltare, cât și ca bancă universală comercială ⁽³⁾.

⁽¹⁾ În special, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la remunerarea instrumentelor de ajutor, încetarea activităților comerciale ale MLB, restabilirea viabilității pe termen lung a activităților economice ale grupului MLB, lichidarea ordonată a activităților comerciale nevândute și cu privire la măsurile compensatorii.

⁽²⁾ JO C 195, 19.8.2009, p. 9.

⁽³⁾ Pentru detalii suplimentare cu privire la MLB, a se vedea considerentele 22-42 din decizia de inițiere a procedurii.

- (13) MLB și filialele sale formează grupul MLB. Toate filialele băncii desfășoară activități de natură comercială. Principalele sale filiale sunt următoarele:
- SIA „Riska investiciju sabiedriba”, un vehicul investițional (denumită în continuare „RIS”);
 - SIA „Hipolizings” (denumită în continuare „Hipolizings”), care furnizează servicii de leasing (în special, leasing de vehicule), cu o cotă de piață de 5 % începând din 30 iunie 2011, finanțată exclusiv de MLB prin intermediul unui împrumut în valoare de 49 de milioane LVL;
 - „IPS” „Hipo Fondi” ⁽¹⁾ (denumită în continuare „Hipo Fondi”), care este o companie de administrare a activelor unui regim de pensii obligatoriu finanțat de stat (al doilea pilon), care gestionează 34 de milioane LVL (cu o cotă de piață de aproximativ 4 %), deținută în proporție de 51 % de filiala băncii, RIS; Hipo Fondi a funcționat ca o entitate independentă, dar a beneficiat de rețeaua de sucursale, de forța de vânzare și de asistența IT a MLB;
 - SIA „Hipoteku bankas Nekustama Ipasuma Agentura” (denumită în continuare „HipoNIA”), o companie de administrare a activelor neperformante ⁽²⁾ care gestionează un portofoliu de active finanțat exclusiv de MLB.
- (14) În conformitate cu planul de transformare descris la considerentele 45-95 din decizia de inițiere a procedurii, MLB este în curs de a fi transformată în totalitate în bancă de dezvoltare (și anume, o bancă care susține politicile structurale, economice și sociale în numele statului, în conformitate cu misiunea sa publică). În acest scop, aceasta este eliberată de activitățile sale comerciale.
- (15) Letonia a numit un consilier extern independent care să elaboreze un concept pentru instituțiile de dezvoltare din Letonia. La 11 februarie 2011, primul proiect de „Raport privind optimizarea sistemului instituțiilor financiare de dezvoltare din Letonia” a fost prezentat Comisiei și Fondului Monetar Internațional (FMI).
- (16) Proiectul de raport recomandă, printre altele, crearea unei singure instituții de dezvoltare (denumită în continuare „SDI”), recunoscând, în același timp, necesitatea de a asigura independența acesteia prin înființarea sa printr-o lege specială și prin crearea unor organe de decizie independente. În acest context, proiectul de raport identifică necesitatea de a concepe structuri funcționale ale SDI pornind de la zero, pe baza unei revizuirii complete a programelor existente și a nevoilor funcționale și în materie de personal ale acestora, în special în ceea ce privește funcțiile de evaluare și de gestionare a riscurilor.
- (17) De asemenea, raportul subliniază necesitatea intervențiilor statului prin instrumente indirecte (garanții individuale sau de portofoliu, capital de risc, fonduri de tip mezanin etc.), în timp ce se renunță la marile împrumuturi directe și se recurge la intervenții directe numai în unele cazuri specifice și justificate (microcredite, agricultori etc.).
- (18) Conform proiectului de raport, canalizarea indirectă a creditelor care beneficiază de sprijin din partea statului ar facilita accesul la potențialii beneficiari ai programelor și ar îmbunătăți atât eficiența distribuției din punctul de vedere al costurilor, cât și cooperarea cu sectorul bancar comercial.

2.2. Strategia de restructurare: vânzarea de către MLB a activităților sale comerciale

- (19) În conformitate cu memorandumul suplimentar de înțelegere din iulie 2010 (denumit în continuare „SMU”), un consilier independent urma să elaboreze planul de transformare a MLB. Consilierul a fost însărcinat să elaboreze scenarii privind transformarea băncii care să permită fie separarea activelor și pasivelor legate de finanțarea

⁽¹⁾ Hipo Fondi este o societate de gestionare a activelor de sine stătătoare având contabilitate și conducere independente. O parte considerabilă a întreprinderii ([42-43] %) aparține acționarilor activi.

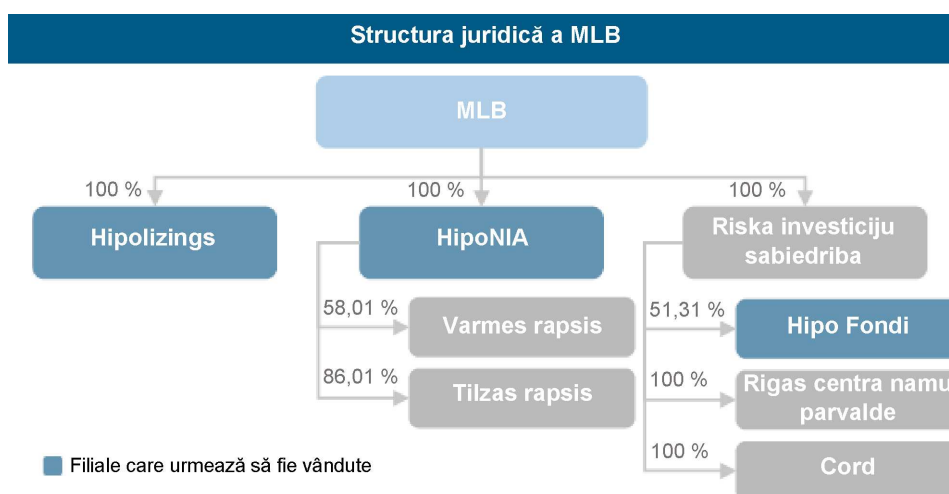
⁽²⁾ În principal, acesta constă în împrumuturi și bunuri imobile.

pentru dezvoltare și privatizarea băncii cu activitățile sale comerciale, fie transformarea băncii într-un mod care să permită punerea în vânzare a activităților comerciale, lăsând deoparte segmentul de dezvoltare.

- (20) După analiza situației financiare a băncii, consilierul independent a concluzionat, în planul de transformare elaborat în aprilie 2011 („planul de transformare din aprilie 2011”), faptul că scenariul cel mai optimist ar consta în a vinde în pachete activele comerciale ale MLB în timp util.
- (21) La 1 noiembrie 2011, guvernul leton a aprobat strategia de vânzare recomandată în planul de transformare din aprilie 2011 și, în special, vânzarea segmentului comercial al MLB în șase pachete.
- (22) Entitățile care aparțin grupului MLB și care urmau să fie vândute ca entități juridice prin intermediul unei vânzări de acțiuni (*share deal*) sunt indicate în graficul 1.

Graficul 1

Prezentare generală a entităților juridice care aparțin grupului MLB ⁽¹⁾



Sursă: Autoritățile letone.

- (23) La 31 august 2011, activele și pasivele segmentului comercial al MLB care urmau să fie vândute includeau:

— un portofoliu de credite comerciale și acțiuni deținute la filiale (HipoNIA, Hipolizings și Hipo Fondi) în valoare de 283,8 milioane LVL;

— depozite în valoare de până la 356,1 milioane LVL.

- (24) Procesul de vânzare a fost realizat cu ajutorul unui consilier extern consacrat. Inițial, au fost contactați 121 de cumpărători potențiali. 98 dintre aceștia au primit un teaser, dintre care 18 au semnat un acord privind nedivulgarea datelor, 51 nu au fost interesați și 29 nu au furnizat niciun răspuns. Până la 16 decembrie 2011, la finalul primei faze din procesul de vânzare, au fost primite nouă oferte inițiale. Până la 11 ianuarie 2012, în cadrul celei de a doua faze a procesului de vânzare, trei cumpărători potențiali au prezentat o ofertă îmbunătățită, șase și-au menținut oferta inițială și a fost primită o nouă ofertă. Toți investitorii potențiali au primit acces la camera de date. Pe parcursul acestei etape a procesului, trei cumpărători potențiali s-au retras din proces, iar unul

⁽¹⁾ Sunt prezentate numai filialele cu o cotă de peste 50 %.

și-a exprimat interesul numai pentru anumite părți din două pachete (pachetele 2 și 3), dar nu a prezentat o ofertă specifică. Prin urmare, până la 16 martie 2012 au fost primite oferte finale de la patru investitori potențiali, în special pentru unul dintre pachete, deși un cumpărător potențial a prezentat o ofertă pentru trei pachete.

Pachete

- (25) Strategia de vânzare aprobată de autoritățile letone la 1 noiembrie 2011 presupunea divizarea inițială a activelor și pasivelor MLB în șase pachete individuale, în conformitate cu testarea interesului prezentat de acestea pe piață. Pe parcursul procesului de vânzare, pachetul 3 a fost împărțit, de asemenea, în două pachete, 3A și 3B. Pachetele au fost vândute unor cumpărători individuali, restul activelor și pasivelor băncii MLB urmând a fi transferate segmentului de dezvoltare. Procesul a fost încheiat și toate pachetele au fost cesionate până la 30 iunie 2013. Pachetele sunt alcătuite din:
1. pachetul 1 ⁽¹⁾ și pachetul 2 ⁽²⁾, care cuprind cea mai mare parte a creditelor și depozitelor comerciale care au fost vândute. Procesul a fost încheiat efectiv la 24 noiembrie 2012. Restul condițiilor comerciale vor fi stabilite în cursul anului 2013 (despăgubiri de la cumpărător [...] ^(*) (LVL) [...] și [...] conform condițiilor contractului de vânzare-cumpărare (LVL) [...] cu [...]);
 2. pachetul 5, care cuprinde Hipolizings, filiala specializată în leasing a băncii MLB, și care a fost vândut la 1 august 2012, precum și pachetul 6, care este alcătuit din planurile de pensii din cadrul celui de al doilea pilon, fiind gestionat de Hipo Fondi și care a fost vândut în noiembrie 2012. Vânzarea Hipo Fondi, care reprezintă societatea nominală rămasă, va avea loc în 2013;
 3. pachetul 3, care cuprinde creditele performante destinate dezvoltatorilor imobiliari și construcțiilor. Acesta a fost împărțit în pachetul 3A și 3B în vederea facilitării procesului de cesionare, întrucât nu s-a bucurat de suficient interes pe piață. Pachetul 3A a fost vândut unui investitor privat la 18 iunie 2013, iar pachetul 3B a fost vândut Agenției letone de privatizare (LPA) la 28 iunie 2013;
 4. pachetul 4 ⁽³⁾, care a vizat HipoNIA, a fost vândut către LPA la 28 iunie 2013.
- (26) În ceea ce privește diversele opțiuni de vânzare ale pachetelor 3B și 4, autoritățile letone au considerat că ofertele prezentate de investitori pentru acestea erau inadecvate și nu reflectau adevărata valoare intrinsecă a activelor pe care acestea le conțineau (astfel cum au estimat experții independenți consacrați). Pentru a reduce la minimum pierderile, statul a decis să vândă pachetele 3B și 4 Agenției letone de privatizare.
- (27) În ceea ce privește Hipo Fondi, având în vedere ofertele primite de la investitori, aceasta ar fi putut fi vândută fie prin intermediul unei vânzări a entității juridice pentru continuitatea activității, cu toate activele gestionate de aceasta, fie prin intermediul unei vânzări de active. Potrivit Letoniei, a doua opțiune a fost selectată deoarece, printre alte motive, s-a oferit un preț mai bun pentru vânzarea de active (*asset deal*). Prin urmare, a fost vândută aproape toată activitatea economică a Hipo Fondi, și anume trei planuri de pensii: „Rivjera”, „Safari” și „Jurmala”. În afară de planurile de pensii, Hipo Fondi a gestionat, de asemenea, mai multe portofolii private și fonduri închise de investiții. Unele dintre acestea au fost deja închise, iar restul sunt în curs de încetare. Hipo Fondi va rămâne numai o societate nominală care nu are de gestionat nicio activitate economică efectivă. Restul societății nominale ar fi putut fi lichidat sau vândut. A fost inițiat un proces de vânzare pentru această entitate juridică, iar acționarul minoritar al Hipo Fondi ⁽⁴⁾ și-a exprimat interesul pentru achiziționarea acțiunilor [...]. Autoritățile letone au decis să procedeze la vânzarea către acționarul minoritar datorită rezultatelor financiare mai bune și soluției mai rapide în comparație cu lichidarea. Vânzarea Hipo Fondi este aproape finalizată. Contractul de
-
- ⁽¹⁾ Pachetul 1 cuprinde creditele performante acordate persoanelor fizice și întreprinderilor mici, exceptând expunerea la dezvoltatori imobiliari și construcții, care se ridică la aproximativ 94,6 milioane LVL în ceea ce privește valoarea contabilă netă, împreună cu toate depozitele la termen și la vedere ale întreprinderilor mici și ale persoanelor fizice, în valoare de 244 de milioane LVL.
- ⁽²⁾ Pachetul 2 cuprinde creditele performante acordate întreprinderilor mari, exceptând expunerea la dezvoltatori imobiliari și construcții, care se ridică la aproximativ 27,4 milioane LVL în ceea ce privește valoarea contabilă netă, împreună cu toate depozitele la termen și la vedere ale întreprinderilor mari, în valoare de 103 milioane LVL.
- ^(*) Informații confidențiale; omisiunile figurează ca [...].
- ⁽³⁾ Pachetul 4 cuprinde acțiunile HipoNIA și împrumutul intragrup în valoare de 41,3 milioane LVL acordat de banca MLB întreprinderii HipoNIA; la momentul vânzării, activele HipoNIA vor consta, în principal, din credite neperformante (denumite în continuare „NPL”).
- ⁽⁴⁾ Acționarul minoritar al Hipo Fondi care achiziționează societatea nominală nu are legătură cu cumpărătorul activelor gestionate anterior de Hipo Fondi.

vânzare a fost semnat, dar vânzarea nu a avut încă loc, întrucât achiziția este în curs de revizuire de către supraveghetorul leton, Comisia pieței financiare și de capital (denumită în continuare „FCMC”). Hipo Fondi nu deține drepturi de proprietate intelectuală înregistrate și marca înregistrată „hipo”, drepturile conexe fiind deținute de banca MLB. Ca parte a unui acord cu cumpărătorul, MLB nu a formulat obiecții cu privire la utilizarea termenului „hipo” în denumirea Hipo Fondi.

- (28) În ceea ce privește vânzarea HipoNIA, la 20 iunie 2013, MLB a transferat capital în valoare de [...] LVL către HipoNIA. Recapitalizarea a fost necesară deoarece transferul HipoNIA de la MLB la LPA a avut loc la o valoare contabilă de [...], cu o diferență în valoare de [...] LVL. Diferența a fost [...] de MLB, întrucât aceasta era o condiție prealabilă atât pentru ca Trezoreria de stat să acorde împrumutul în favoarea HipoNIA, cât și pentru ca LPA să achiziționeze acțiunile HipoNIA. [...] valoarea totală netă care revine MLB din tranzacție se ridică la [...] LVL (și anume la valoarea contabilă netă de [...], la momentul inițierii tranzacției).

Tabelul 1

Prezentare generală a pachetelor și a condițiilor vânzării acestora

în LVL 000	Conținut	Starea actuală	Investitor	Va- loare con- tabilă brută	Va- loare con- tabilă netă	Prețul final/ Valoarea economică pe termen lung	Actu- aliza- re brută	Actu- aliza- re netă	Pier- dere brută	Pier- dere netă
Pachetul 1	Creditele perfor- mante acordate per- soanelor fizice și în- treprinderilor mici	Vândut	Swedbank	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pachetul 2	Creditele perfor- mante acordate în- treprinderilor mari	Vândut	Swedbank	[...]	—	—	[...]	—	[...]	—
Pache- tul 3A	Creditele perfor- mante destinate dez- voltatorilor imobi- liari și construcțiilor	Vândut	Investitor 2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pache- tul 3B		În curs	Agenția de privatizare	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pachetul 4	HipoNIA: societatea de gestionare a acti- velor neperformante	În curs	Agenția de privatizare	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pachetul 5	Hipolizings: societate de leasing (vehi- cule...)	Vândut	Swedbank	[...]	—	[...]	[...]	[...]	[...]	—
Pachetul 6	Hipo Fondi: gestio- narea activelor fon- dului de pensii obli- gatorii de stat	Vândut	Banca SEB	—	—	[...]	—	—	[...]	[...]

Sursă: Autoritățile letone.

- (29) Suma totală generată de procesul de vânzare este puțin mai mare decât cea prevăzută în scenariul de bază pentru actualizări de bază în strategia de vânzări, dacă actualizările brute din strategia de vânzări sunt aplicate la valorile contabile brute. S-a înregistrat o pierdere de 53,1 milioane LVL față de pierderea estimată de 56,8 milioane LVL.

Încetarea activității de valori mobiliare

- (30) MLB reziliază contractele de servicii de custodie încheiate cu clienții săi. Aceasta va dezafecta infrastructura IT aferentă și va realoca sau concedia angajați.
- (31) MLB va înceta pe deplin în practică activitatea de valori mobiliare. Aceasta va păstra numai conturile a aproximativ 100 de clienți, dintre care niciunul nu poate fi contactat (în principal deoarece majoritatea sunt decedați). Întrucât, din punct de vedere legal, banca nu poate vinde imediat valorile mobiliare ale unor astfel de clienți inactivi, MLB intenționează 1) să obțină o licență pentru exploatarea conturilor de valori mobiliare ale clienților în cauză și 2) să revoce licența bancară integrală care acoperea, de asemenea, serviciile de custodie.

2.3. Strategia de restructurare: crearea SDI

- (32) Se preconizează că activitățile comerciale rămase după vânzare vor fi transferate segmentului de dezvoltare: acestea includ, printre altele, active lichide în valoare de 20,3 milioane LVL; alte active în valoare de 7,6 milioane LVL; depozite la vedere în valoare de 5,9 milioane LVL și depozite la termen în valoare de 1 milion LVL; alte elemente de pasiv în valoare de 1,7 milioane LVL; capitaluri proprii neachitate de 19,2 milioane LVL.
- (33) După vânzarea activităților comerciale, începând cu 30 iunie 2013, se așteaptă ca activitatea MLB să fie constituită exclusiv din activități de dezvoltare. Aceasta va deține active în valoare de aproximativ 222,3 milioane LVL.
- (34) În SMU, Letonia și-a asumat următoarele angajamente față de Uniune și de FMI:
- (a) După cesionarea activelor comerciale ale MLB, Letonia va realiza fuziunea dintre partea de dezvoltare a MLB și alte instituții de stat pentru a crea SDI. SDI va pune în aplicare programele de ajutoare de stat prin intermediul instrumentelor financiare gestionate în prezent de MLB, Agenția letonă de garantare, Fondul pentru dezvoltare rurală și Fondul de investiții pentru mediu ⁽¹⁾.
- (b) SDI nu va avea posibilitatea să atragă depozite private. Se va evita acordarea de împrumuturi directe, cu excepția cazului în care programele concesionale sunt deja aprobate sau în situațiile în care împrumutul: (i) este asociat cu livrarea de produse care nu sunt oferite de băncile comerciale sau de instituțiile financiare nebankare; (ii) depinde de cunoștințe foarte specializate pe care băncile comerciale sau instituțiile financiare nebankare nu le dețin; sau (iii) are un volum prea mic sau prea riscant pentru a prezenta interes pentru băncile comerciale sau instituțiile financiare nebankare.
- (c) MLB nu va începe noi programe de împrumut direct până la aprobarea planului de acțiune pentru SDI; toată finanțarea alocată băncii MLB pentru punerea în aplicare a instrumentelor naționale de inginerie financiară trebuie să fie protejată și transferată în totalitate către SDI odată ce aceasta este înființată. Pentru a îmbunătăți monitorizarea și transparența profesională în momentul în care SDI este instituită, va fi creat un Consiliu consultativ, prezidat de Ministerul Finanțelor și compus din reprezentanți ai ministerelor-cheie, ai partenerilor sociali, ai Asociației băncilor comerciale și ai unor instituții financiare internaționale renumite, cu experiență în activitățile de dezvoltare.
- (d) După ce părțile comerciale ale MLB au fost vândute sau transferate LPA, băncii nu i se va permite să atragă noi depozite private. FCMC va asigura respectarea acestui angajament.

⁽¹⁾ În temeiul SMU, autoritățile letone trebuiau să prezinte un plan de acțiune cu privire la fuziune până la 30 iunie 2013. Cu toate acestea, progresele au fost lente, mai ales întrucât Ministerul Economiei și Finanțelor nu au fost în măsură să convină asupra instituției care urma să fie responsabilă de supravegherea SDI.

2.4. Descrierea măsurilor care fac obiectul prezentei decizii

- (35) În ceea ce privește activitățile de dezvoltare ale MLB, Comisia ia act de intenția Letoniei de a optimiza sistemul instituțiilor financiare de dezvoltare prin consolidarea acestora în SDI. În decizia de inițiere a procedurii, s-a estimat că MLB va efectua activități de dezvoltare numai până la instituirea SDI, care urma să aibă loc la 31 decembrie 2012. Cu toate acestea, procesul a fost amânat și este încă în curs de desfășurare. Întrucât autoritățile letone nu au finalizat proiectul SDI, prezenta decizie vizează numai partea comercială a MLB. Prin urmare, partea de dezvoltare a MLB va fi evaluată într-o decizie finală separată.
- (36) În decizia de inițiere a procedurii, următoarele măsuri acordate de Letonia părții comerciale a MLB au fost aprobate temporar ca ajutor de salvare:
- (a) o măsură de recapitalizare în valoare de 70,2 milioane LVL acordată la 23 martie 2010;
 - (b) o măsură de recapitalizare în valoare de 50 de milioane LVL acordată la sfârșitul anului 2011 (măsură acordată sub formă de lichidități care vor fi transformate în capital);
 - (c) o facilitate de lichiditate de tip standby în valoare de până la 250 de milioane LVL;
 - (d) garanțiile acordate creditorilor internaționali ai segmentului comercial al MLB în valoare de până la 32 de milioane LVL, precum și
 - (e) sprijinul pentru asigurarea lichidității în valoare de până la 60 de milioane LVL pentru lichidarea solvabilă a activelor toxice în cadrul HipoNIA.
- (37) Letonia a prezentat informații cu privire la utilizarea ajutorului de stat pentru lichidarea segmentului comercial al MLB, modificate astfel încât să ia în considerare punerea în aplicare a strategiei de vânzări.
- (38) Valoarea totală a capitalului necesar din măsura descrisă în considerentul 36 litera (b) a fost mai mică decât se planificase inițial, ridicându-se la 25 de milioane LVL, în loc de 50 de milioane LVL, întrucât autoritățile letone au decis că MLB ar funcționa fără licență bancară, ceea ce ar diminua valoarea capitalului necesar. Majorarea de capital în valoare de 25 de milioane LVL a avut loc în iunie 2012 ⁽¹⁾.
- (39) Facilitatea de lichiditate de tip standby în valoare de până la 250 de milioane LVL descrisă în considerentul 36 litera (c) a fost aprobată temporar și pusă la dispoziția MLB începând cu 1 ianuarie 2012 și până la finalizarea procesului de vânzare, pentru a fi disponibilă în cazul unor evenimente care necesită lichidități urgente. Începând cu 30 mai 2013, sprijinul pentru asigurarea lichidității utilizat a fost semnificativ mai scăzut decât suma maximă prevăzută (50 de milioane LVL), întrucât nu a existat nicio retragere de depozite și procesul de transformare s-a derulat fără probleme. În prezent, există un sold de 25 de milioane LVL, care se estimează că va fi rambursat până la 31 decembrie 2013.
- (40) Garanțiile în valoare de până la 32 de milioane LVL descrise în considerentul 36 litera (d) urmau să fie furnizate creditorilor internaționali ai MLB pentru segmentul său comercial. Întrucât vânzarea segmentului comercial al MLB și transformarea MLB într-o bancă de dezvoltare ar putea fi considerate evenimente de nerambursare în temeiul contractelor corespunzătoare, această măsură era necesară pentru a garanta datoriile în cazul în care creditorii internaționali respectivi solicitau MLB plata anticipată a împrumuturilor. Cu toate acestea, valoarea garanțiilor necesare pentru partea comercială a fost mai mică decât valoarea de 32 de milioane LVL preconizată, întrucât numai câțiva creditorii internaționali au solicitat măsuri de siguranță suplimentare. Începând cu 30 mai 2013, nivelul garanțiilor necesare a fost estimat la 12,4 milioane LVL.
- (41) Sprijinul pentru asigurarea lichidității acordat HipoNIA, descris în considerentul 36 litera (e) s-a dovedit a fi mai mare decât suma aprobată temporar de Comisie, ridicându-se la 71 de milioane LVL, în loc de 60 de milioane LVL. Creșterea a fost necesară deoarece o parte din pachetul 3 nu era vândută pe piață, fiind transferată în schimb către HipoNIA și crescând, astfel, valoarea finanțării necesare. Se estimează că sprijinul pentru asigurarea lichidității va fi rambursat până la 31 decembrie 2018.

⁽¹⁾ Prin urmare, valoarea totală a recapitalizării din 2010 și, respectiv, 2012 se ridică la 95,2 milioane LVL (70,2 milioane LVL plus 25,0 milioane LVL).

- (42) Prin urmare, Letonia a solicitat Comisiei să aprobe majorarea sprijinului pentru asigurarea lichidității cu 11 milioane LVL. În acest context, Letonia susține că valoarea totală a ajutorului necesar pentru eliminarea treptată a segmentului comercial al MLB este mai mică decât valoarea ajutorului aprobat temporar.

Tabelul 2

Prezentare generală a ajutoarelor de stat aprobate în raport cu ajutoarele de stat acordate

(situația în mai 2013)

Sprijin pentru asigurarea lichidității acordat MLB	
Cuantumul aprobat în prealabil de către Comisie la 26 ianuarie 2012	250,0 milioane LVL
Suma acordată în decembrie 2011	50,0 milioane LVL
Sprijin pentru asigurarea lichidității acordat HipoNIA	
Cuantumul aprobat în prealabil de către Comisie la 26 ianuarie 2012	60,0 milioane LVL
Suma acordată în iunie 2013	71,0 milioane LVL
Garanții	
Cuantumul aprobat în prealabil de către Comisie la 26 ianuarie 2012	32,0 milioane LVL
Suma acordată în iunie 2012	12,4 milioane LVL
Capital	
Cuantumul aprobat în prealabil de către Comisie la 26 ianuarie 2012	70,2 + 50,0 milioane LVL
Suma acordată în iunie 2012	70,2 + 25,0 milioane LVL
Valoarea totală a ajutoarelor de stat	
Cuantumul aprobat în prealabil de către Comisie la 26 ianuarie 2012	462,2 milioane LVL
Estimarea actuală a valorii măsurilor de ajutor	228,6 milioane LVL

2.5. Motivele pentru inițierea procedurii oficiale de investigare

- (43) Comunicarea privind restructurarea ⁽¹⁾ stabilește normele de stat aplicabile în cazul restructurării instituțiilor financiare în contextul crizei actuale. În conformitate cu dispozițiile Comunicării privind restructurarea, pentru a fi compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (b) din tratat, restructurarea unei instituții financiare în contextul actualei crize financiare trebuie:

- să includă o contribuție proprie suficientă a beneficiarului (repartizarea sarcinilor);
- să conțină suficiente măsuri de limitare a denaturării concurenței;

⁽¹⁾ Comunicarea Comisiei privind restabilirea viabilității și evaluarea măsurilor de restructurare luate în sectorul financiar, în contextul crizei actuale, în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat (JO C 195, 19.8.2009, p. 9).

— să conducă la restabilirea viabilității băncii sau să demonstreze modul în care aceasta poate fi lichidată într-o manieră ordonată.

- (44) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a aprobat temporar ajutorul de salvare, considerând că măsurile descrise în considerentul 36 erau adecvate, întrucât acestea urmăreau eliminarea amenințării la adresa economiei letone care decurge din problemele MLB. De asemenea, Comisia a considerat că măsurile respective erau necesare și au fost cele mai avantajoase opțiuni pentru guvernul leton pentru eliminarea treptată a activităților comerciale ale băncii. Cu toate acestea, Comisia avea îndoieli cu privire la proporționalitatea ajutorului și a solicitat informații suplimentare în acest sens.

Garanții împotriva denaturării nejustificate a concurenței – Încetarea activităților comerciale

- (45) Conform strategiei de vânzare, cea mai mare parte a activităților economice ale segmentului comercial al MLB ar urma să înceteze și să fie vândută în pachete, urmând ca filialele Hipolizings and Hipo Fondi să fie vândute separat de bancă; Comisia a salutat această decizie.
- (46) În ceea ce privește lichidarea într-un mod ordonat, Comisia a concluzionat că erau necesare informații suplimentare cu privire la compatibilitatea ajutorului pentru încetarea activităților comerciale ale MLB. În special, Comisia a solicitat autorităților letone să prezinte etapele exacte prevăzute pentru vânzarea activităților, precum și informații suplimentare referitoare la activitățile care nu puteau fi vândute.
- (47) În ceea ce privește activitățile economice care urmau să continue, numai două entități, și anume Hipolizings și Hipo Fondi, urmau să fie vândute ca entități juridice independente. Cu toate acestea, având în vedere prezența limitată pe piață⁽¹⁾ a acestora și vânzarea lor în timp util de către bancă, Comisia a ajuns la concluzia preliminară că măsurile de ajutor au fost adecvate.

Restabilirea viabilității pe termen lung a activităților economice ale grupului MLB

- (48) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a solicitat autorităților letone să furnizeze informații suplimentare privind asigurarea faptului că entitățile care vor rămâne independente (Hipolizings și Hipo Fondi) vor fi viabile după vânzare. Mai precis, Comisia a dorit să știe cine le va furniza infrastructurile sau finanțarea necesară în locul MLB după vânzare.

Lichidarea ordonată a activităților comerciale nevândute

- (49) Cu toate că strategia de vânzare oferă informații cu privire la condițiile necesare pentru o lichidare ordonată a activităților comerciale, în decizia de inițiere a procedurii Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la existența unor garanții suficiente împotriva denaturării nejustificate a concurenței.
- (50) În special, Comisia a invitat autoritățile letone să finalizeze vânzările în timp util și să propună măsuri suplimentare pentru a asigura că banca oferă prețuri neatractive pentru propriile produse comerciale și că instituie plafoane pentru avansuri la creditele existente.

3. OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE

- (51) Comisia nu a primit nicio observație din partea părților interesate.

⁽¹⁾ Hipolizings deține o cotă de piață de 5 % din piața de leasing și Hipo Fondi deține o cotă de piață de 4 % din piața de gestionare a pensiilor de nivelul doi.

4. OBSERVAȚIILE LETONIEI CU PRIVIRE LA DECIZIA DE INIȚIERE A PROCEDURII

- (52) La 5 aprilie 2012, Letonia a prezentat observații cu privire la decizia de inițiere a procedurii, completându-și ulterior poziția prin prezentări periodice de informații până în iunie 2013 ⁽¹⁾.
- (53) În ansamblu, Letonia consideră că toate criteriile referitoare la compatibilitatea ajutoarelor de stat au fost îndeplinite în ceea ce privește MLB, întrucât: (i) segmentul comercial a fost lichidat; (ii) restul segmentului de dezvoltare operează cu o gamă (sferă) strictă de produse; și (iii) licența instituției rămase va fi revocată, prin urmare, aceasta nu va concura cu băncile comerciale în ceea ce privește finanțarea.
- (54) În ceea ce privește *segmentul de dezvoltare* al MLB, Letonia a prezentat informații detaliate ⁽²⁾. Cu toate acestea, Letonia clarifică faptul că nu s-a ajuns încă la un acord definitiv în ceea ce privește crearea SDI, care se presupune că va prelua segmentul de dezvoltare al MLB. Letonia a afirmat că un plan de acțiune comun privind instituirea SDI din partea ministerelor în cauză și a experților externi trebuie adoptat la 2 august 2013 și că lucrările vor continua pe parcursul anului 2013. Cu toate acestea, data finală pentru crearea SDI este încă neclară.
- (55) Din acest motiv, Letonia a solicitat ca evaluarea ajutorului de stat acordat pentru instituirea SDI să facă obiectul unei proceduri separate și nu al procedurii privind segmentul comercial al MLB.
- (56) În ceea ce privește *garanțiile împotriva denaturării nejustificate a concurenței*, Letonia consideră că măsurile puse în aplicare asigură faptul că nu există o concurență directă între segmentul comercial al MLB și alte bănci comerciale. MLB a oprit activitatea de acordare de împrumuturi noi începând din noiembrie 2009. În ceea ce privește depozitele, gestionarea activă a bazei de depozite a fost necesară inițial pentru a evita acordarea de ajutoare de stat suplimentare sub formă de sprijin pentru asigurarea lichidității până la finalizarea vânzării. În cele din urmă, depozitele legate de segmentul comercial al MLB au fost vândute ca parte a pachetelor 1 și 2, în timp ce operațiunile de plată cu cardul și cele efectuate prin rețeaua de bancomate au fost eliminate.
- (57) HipoNIA, care a dobândit portofoliile de credite de la MLB, nu oferă finanțare suplimentară clienților săi. În special, având în vedere situația împrumuturilor în cauză (aproape toate au întârzieri de peste 90 de zile, înregistrându-se deja tentative de restructurare), în aproape toate cazurile HipoNIA reintră în posesia bunului.
- (58) În ceea ce privește *segmentul comercial*, Letonia a prezentat un calendar complet pentru vânzarea sau lichidarea activelor, a stabilit etapele-cheie ale procesului și a informat Comisia cu privire la progresele înregistrate și la datele efective ale contractelor de vânzare. Letonia a afirmat că toate pozițiile din bilanț referitoare la segmentul comercial vor fi eliminate până în ianuarie 2014.
- (59) Letonia a furnizat o prezentare detaliată privind valoarea ajutoarelor de stat acordate efectiv segmentului comercial al băncii MLB (și anume, sprijinul pentru asigurarea lichidității în valoare de 50 de milioane LVL acordat MLB, garanțiile de stat în valoare de 12,4 milioane LVL, măsurile de capital în valoare de 95,2 milioane LVL și sprijinul pentru asigurarea lichidității în valoare de 71 de milioane LVL acordat HipoNIA). Letonia a subliniat că ajutorul total de care are nevoie MLB pentru partea sa comercială este mai redus decât s-a prevăzut inițial (și decât ajutorul aprobat cu titlu temporar, în decizia de inițiere a procedurii).
- (60) Potrivit Letoniei, niciuna dintre măsurile de ajutor nu aduce beneficii directe activităților comerciale care vor fi continuate de Hipolizings și de Hipo Fondi după vânzarea acestora. Activitatea de bază a MLB a fost divizată în trei pachete și vândută sub formă de vânzare de active. Niciunul dintre pachete nu constituie o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat; prin urmare, Letonia consideră că activitatea economică nu este continuată după vânzare și că pachetele nu beneficiază de ajutorul de stat primit anterior vânzării.
- (61) Letonia consideră că numai vânzarea pachetului 4 (Hipolizings) poate constitui o continuare a activității economice. Cu toate acestea, Hipolizings va reprezenta o parte foarte redusă din grupul din care face parte cumpărătorul său (mai puțin de 0,1 %) și [...]. [...]. Vânzarea va asigura viabilitatea pe termen lung a entității și nu va pune în pericol viabilitatea cumpărătorului. De asemenea, Hipolizings are numai o cotă de piață foarte mică, de 5 %. În plus, aceasta a beneficiat numai într-o mică măsură și indirect de ajutoarele acordate MLB:

⁽¹⁾ Principalele observații au fost primite la 15 aprilie 2013 și la 3 iunie 2013.

⁽²⁾ Informațiile cu privire la segmentul de dezvoltare nu sunt reproduse în detaliu deoarece nu fac obiectul prezentei decizii.

acordurile contractuale existente nu au trebuit să fie reziliate în mod neașteptat și, la fel precum alte societăți deținute de bancă, nu a trebuit să fie vândută de un proprietar aflat în dificultate. Având în vedere valoarea foarte limitată a ajutorului acordat Hipolizings, Letonia consideră că, după vânzare și integrarea completă cu cumpărătorul, Hipolizings nu va beneficia de ajutor.

- (62) În ceea ce privește societatea nominală Hipo Fondi vândută unui investitor privat, Letonia se angajează să [...].
- (63) În ceea ce privește transferul de active de la MLB către HipoNIA și vânzarea ulterioară a acestora, Letonia este de acord cu constatările preliminare ale Comisiei, prezentate în decizia de deschidere a procedurii, conform cărora transferul nu implică ajutor de stat.
- (64) În ceea ce privește majorarea de capital pentru segmentul comercial din 2012, Letonia a explicat că aceasta s-a desfășurat în două părți: prima a fost legată de vânzarea pachetelor 1, 2, 3, 5 și 6, în timp ce a doua a fost legată de vânzarea pachetului 4. Valoarea capitalului a fost menținută la nivelul minim și a fost calculată astfel încât să asigure adecvarea capitalului de reglementare pentru segmentul comercial ca urmare a pierderilor din vânzări.
- (65) În ceea ce privește facilitatea de lichiditate de tip standby acordată în contextul restructurării, Letonia a susținut că sprijinul acordat segmentului comercial a fost de natură temporară pentru a asigura realizarea vânzării într-o manieră adecvată. Potrivit Letoniei, valoarea redusă și natura temporară a acesteia au redus posibilele denaturări ale concurenței la un nivel minim.
- (66) În cele din urmă, Letonia s-a angajat să prezinte rapoarte de monitorizare cu privire la restructurarea MLB, inclusiv cu privire la lichidarea activităților comerciale nevândute și la evaluarea *ex post* a lichidării.

5. EVALUAREA MĂSURILOR

5.1. Existența unui ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat

- (67) În conformitate cu dispozițiile articolului 107 alineatul (1) din tratat, cu excepția derogărilor prevăzute de tratat, sunt incompatibile cu piața internă, în măsura în care afectează comerțul între statele membre, ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, în orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producției anumitor bunuri.

Beneficiarii ajutorului

- (68) Astfel cum este prevăzut în considerentul 145 din decizia de inițiere a procedurii, atunci când se evaluează măsurile pentru a stabili dacă acestea constituie ajutor de stat, este necesar să se facă distincția între activitățile prezente și viitoare de bancă de dezvoltare desfășurate de MLB, pe de o parte, și celelalte activități comerciale desfășurate de MLB în perioada de tranziție (eliminare treptată), pe de altă parte. Autoritățile letone au prezentat date care demonstrează modul în care măsurile au adus beneficii unui segment sau altuia.
- (69) Domeniul de aplicare al prezentei decizii include numai măsurile de ajutor acordate părții comerciale a băncii MLB. Condițiile de funcționare ale părții de dezvoltare a MLB, care se preconizează că va fi continuată de o instituție de dezvoltare ce urmează să fie instituită, vor fi analizate în cadrul unei alte decizii finale.
- (70) Prin urmare, prezenta decizie va evalua numai măsurile acordate de Letonia în favoarea părții comerciale a MLB, în măsura în care acestea sunt necesare pentru restructurarea segmentului comercial al MLB.

- (71) Trebuie reamintit faptul că, pentru a evalua măsurile care aduc beneficii segmentului comercial al băncii, este important să se verifice dacă și în ce măsură activitatea economică continuă sau este dizolvată după vânzarea activelor și pasivelor comerciale ⁽¹⁾. În acest sens, Comisia constată că, prin vânzarea pachetelor 3A (unui investitor privat), 3B și 4 (către LPA pentru lichidare treptată) până la 30 iunie 2013, activitățile economice din fosta parte comercială a MLB au fost dizolvate. De asemenea, trebuie remarcat faptul că o mare parte dintre activele care au fost gestionate anterior de Hipo Fondi a fost vândută separat de societatea respectivă, prin intermediul unei vânzări de active. Comisia consideră că vânzarea sub formă de pachete, care a permis diferiților cumpărători să liciteze pentru părți separate de active și pasive comerciale ale MLB, contribuie efectiv la lichidarea activităților comerciale ale MLB. Trebuie remarcat faptul că banca a încercat de mai multe ori să vândă bunurile nevândute care urmează, în cele din urmă, să fie transferate către LPA, reorganizând pachetele și renegociind ofertele cu potențiali investitori. Prin urmare, MLB pare să fi epuizat toate oportunitățile disponibile pe piață pentru vânzarea celor mai toxice active la un preț rezonabil, și anume un preț mai mare decât valoarea lor economică pe termen lung, astfel cum a estimat un consultant extern consacrat.
- (72) În ceea ce privește activitățile auxiliare de natură comercială ale MLB, Letonia a furnizat, de asemenea, suficiente informații conform cărora acestea au fost deja sau vor fi finalizate în viitorul apropiat. Societatea nominală Hipo Fondi, care va rămâne după vânzarea activelor pe care le gestionează, va fi vândută în lunile următoare, activitatea de valori mobiliare va înceta, iar RIS, care în prezent este o simplă societate holding care deține acțiuni la Hipo Fondi și la două societăți aflate în stare de insolvență, va fi lichidată. Se preconizează că licența bancară a MLB va fi revocată până la data de 31 decembrie 2013.
- (73) În ceea ce privește Hipolizings, aceasta a fost vândută ca o entitate juridică prin intermediul unei vânzări de acțiuni (*share deal*). Letonia a susținut că Hipolizings nu a beneficiat în mod direct de sprijinul acordat societății sale mamă, MLB ⁽²⁾. În ceea ce privește potențialele măsuri de salvare a activelor descrise în considerentele 165-170 din decizia de inițiere a procedurii, trebuie reamintit faptul că, înainte de vânzarea Hipolizings, cele mai toxice active ale MLB au fost transferate la nivel intern către HipoNIA. În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a ajuns la concluzia că transferul intern de active ar putea constitui o măsură de salvare a activelor în favoarea Hipolizings și Hipo Fondi numai în cazul și în măsura în care acestea au beneficiat de transferurile respective. Având în vedere confirmarea Letoniei potrivit căreia niciun activ nu a fost transferat de la Hipolizings către HipoNIA, se poate concluziona că Hipolizings nu a primit nicio măsură de salvare a activelor de care să beneficieze în mod direct activitățile sale. Cu toate acestea, astfel cum a confirmat Letonia, nu poate fi exclus faptul că Hipolizings a profitat într-o măsură limitată de ajutorul acordat MLB, în măsura în care acordurile contractuale existente ale Hipolizings nu au trebuit reziliate în mod neașteptat și în măsura în care aceasta nu trebuia vândută de un proprietar aflat în dificultate. Prin urmare, Comisia concluzionează că Hipolizings a beneficiat de ajutorul acordat băncii MLB, chiar și în mod indirect, într-o măsură foarte redusă.
- (74) În ceea ce privește Hipo Fondi, Comisia observă că, atunci când Hipo Fondi a fost vândută acționarului său minoritar, aceasta nu era decât o societate fictivă. Letonia a confirmat că celelalte portofolii private și fonduri închise de investiții gestionate de Hipo Fondi fie fuseseră deja închise, fie sunt în curs de închidere, fie vor fi lichidate. De asemenea, Letonia s-a angajat să [...].
- (75) Având în vedere cele de mai sus, se poate concluziona că Hipo Fondi va rămâne numai o societate nominală, care nu are nicio activitate economică efectivă de gestionat. Având în vedere că societatea nominală pune capăt activităților desfășurate anterior de Hipo Fondi în calitate de filială a MLB și că aceasta nu desfășoară imediat nicio nouă activitate economică, se poate concluziona că nu există nicio continuitate între Hipo Fondi ca întreprindere care a făcut parte din grupul MLB și noua entitate, și anume Hipo Fondi care este deținută de noul proprietar și care desfășoară noi activități economice, în cazul în care acestea există. Prin urmare, societatea nominală Hipo Fondi nu poate fi considerată o societate care beneficiază de ajutorul acordat anterior MLB.
- (76) În ceea ce privește HipoNIA, aceasta va conține activele fostului segment comercial al MLB aflat în lichidare și va funcționa numai pentru o perioadă limitată de timp. Cu toate acestea, în conformitate cu practica decizională consacrată, măsurile care vizează lichidarea activităților comerciale pot constitui, de asemenea, ajutor de stat ⁽³⁾.

⁽¹⁾ A se vedea considerentul 153 din decizia de inițiere a procedurii.

⁽²⁾ A se vedea considerentul 60.

⁽³⁾ A se vedea, de exemplu, deciziile Comisiei din 25 octombrie 2010 în cazul N 560/09 – Ajutor pentru lichidarea Băncii Fionia (JO C 76, 10.3.2011, p. 3), din 23 aprilie 2010, în cazul N 194/09 – Ajutor de lichidare pentru Bradford & Bingley (JO C 143, 2.6.2010, p. 22), și decizia din 5 noiembrie 2008 în cazul NN 39/08 – Ajutor de lichidare pentru Banca Roskilde (JO C 12, 17.1.2009, p. 3).

- (77) În ceea ce privește întreprinderile care sunt cumpărătorii pachetelor, Comisia observă că, pe baza informațiilor prezentate de Letonia, procesul de vânzare s-a desfășurat în mod deschis și nediscriminatoriu, în condițiile pieței și cu scopul de a crește prețul pentru anumite pachete.
- (78) În ceea ce privește transferul HipoNIA la o valoare sub valoarea de piață, Comisia confirmă concluzia preliminară din decizia de inițiere a procedurii conform căreia cumpărătorul acesteia, LPA, nu poate fi considerat beneficiarul ajutorului, întrucât nu desfășoară activități economice, fiind numai o agenție a statului leton (¹).
- (79) Pe această bază, Comisia consideră că nu a fost acordat niciun ajutor întreprinderilor care sunt cumpărătorii activelor și pasivelor comerciale ale MLB.
- (80) În concluzie, după vânzarea tuturor pachetelor constând din fostele activități comerciale ale MLB, care a fost încheiată până în prezent, măsurile de ajutor aduc beneficii numai activităților comerciale ale MLB care continuă, după vânzare, prin HipoNIA și Hipolizings.

Măsuri de ajutor

- (81) Astfel cum s-a arătat în considerentul 73, Hipolizings a beneficiat (deși numai într-o mică măsură) de ajutorul acordat MLB. După cum s-a menționat mai sus, acordurile sale contractuale nu au trebuit reziliate în mod neașteptat și societatea nu a trebuit să fie vândută de un proprietar aflat în dificultate, ceea ce ar fi putut conduce la o vânzare în regim de urgență. Caracterul limitat al avantajului sau faptul că acesta nu poate fi cuantificat nu modifică evaluarea Comisiei în această privință.
- (82) Având în vedere că Hipolizings este activă în sectorul financiar, orice avantaj din resurse de stat de care beneficiază activitatea acesteia ar putea afecta comerțul în interiorul Uniunii și ar putea denatura concurența. Prin urmare, măsurile trebuie privite ca având potențialul de a denatura concurența și de a afecta schimburile comerciale dintre statele membre. Avantajul a fost acordat prin intermediul resurselor de stat și este selectiv, întrucât aduce beneficii numai unui grup financiar.
- (83) Având în vedere considerentele anterioare, Comisia concluzionează că avantajul indirect conferit Hipolizings prin măsurile de ajutor acordate MLB constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.
- (84) În ceea ce privește măsura de ajutor sub formă de lichidități acordată HipoNIA, care este menținută pe durata etapei de restructurare, chiar dacă este vorba despre o sumă mai mare, s-a stabilit deja în decizia de inițiere a procedurii că măsura respectivă constituie ajutor de stat. Comisia nu are niciun motiv să își modifice evaluarea anterioară în funcție de valoarea majorată a sprijinului pentru asigurarea lichidității. Modificarea cuantumului măsurii nu afectează calificarea sa drept ajutor. Prin urmare, Comisia concluzionează că sprijinul pentru asigurarea lichidității în valoare de 71 de milioane LVL acordat HipoNIA constituie ajutor de stat.
- (85) În ceea ce privește celelalte măsuri de ajutor acordate MLB, societatea-mamă a HipoNIA, avantajul care rezultă din acestea nu aduce beneficii HipoNIA. Toate celelalte măsuri de ajutor acordate MLB au avut scopul și efectul de a susține activitățile MLB pentru o perioadă mai lungă de timp decât ar fi fost posibil în caz de insolvență și de lichidare imediată. Atunci când acestea au fost acordate MLB, HipoNIA funcționa ca societate de gestionare a activelor toxice din cadrul grupului MLB. Având în vedere că activitățile HipoNIA au fost limitate la lichidarea activelor fără întârziere, fără avansuri acordate clienților, acestea au fost parte integrantă a procesului de lichidare. Prin urmare, ajutorul indirect provenit din alte măsuri de ajutor acordate segmentului comercial al MLB poate fi exclus în cazul HipoNIA.

5.2. Compatibilitatea ajutorului cu piața internă

- (86) Astfel cum s-a constatat la punctul 5.1, măsura de ajutor sub formă de lichidități acordată HipoNIA și avantajul indirect conferit Hipolizings prin măsurile de ajutor acordate MLB constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat, fiind necesară evaluarea compatibilității acestora cu piața internă.

(¹) A se vedea considerentul 158 din decizia de inițiere a procedurii.

5.2.1. Temeiul juridic al evaluării compatibilității

- (87) S-a stabilit deja în considerentele 177-180 din decizia de inițiere a procedurii că măsurile de ajutor de care beneficiază activitățile comerciale ale MLB urmează să fie evaluate în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (b) din tratat și, în special, în temeiul Comunicării Comisiei privind restructurarea.

5.2.2. Compatibilitatea măsurilor de ajutor cu Comunicarea privind restructurarea

Restabilirea viabilității pe termen lung a activităților economice ale MLB a continuat după vânzare prin Hipolizings

- (88) Punctul 17 din Comunicarea privind restructurarea confirmă faptul că vânzarea (parțială) a instituției financiare către un terț poate contribui la restabilirea viabilității.
- (89) Hipolizings a fost vândută către Swedbank Lizings, care este cea mai mare societate de leasing din Letonia (cu o cotă de piață de 22 %). Aceasta este strâns integrată în operațiunile bancare generale ale Swedbank. Începând cu 31 mai 2013, ratingul Swedbank a fost îmbunătățit de Moody la A1. Istoricul operațiunilor grupului indică o rentabilitate adecvată (o rentabilitate a capitalului propriu de 16,9 % pentru anul 2012 și de 13,8 % pentru primul trimestru al anului 2013) ⁽¹⁾, cu o rată a capitalului de bază de rangul 1 de peste 15 %. Activitățile Hipolizings reprezintă un procent foarte mic din activele grupului Swedbank (aproximativ 0,05 %).
- (90) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că activitățile economice ale MLB continuate prin Hipolizings după vânzarea către Swedbank Lizings și integrate în grupul Swedbank sunt viabile.

Lichidarea ordonată a activităților comerciale nevândute

- (91) Letonia a confirmat că HipoNIA, care a dobândit portofoliile de credite de la MLB, nu oferă o finanțare suplimentară clienților săi. De asemenea, aceasta s-a angajat să prezinte rapoarte de monitorizare privind lichidarea activităților comerciale nevândute și o evaluare *ex post* a lichidării.
- (92) Comisia salută eforturile depuse de Letonia și de MLB în vederea vânzării tuturor activităților comerciale care pot fi vândute, cu excepția cazului în care acest lucru a fost mai puțin avantajos din punct de vedere economic decât lichidarea lor în timp, conform evaluării efectuate de un consultant extern consacrat.
- (93) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că, în speță, îndoielile exprimate în decizia de inițiere a procedurii au fost înlăturate, fiind îndeplinite cerințele prevăzute în Comunicarea privind restructurarea în ceea ce privește lichidarea ordonată a activității.

Ajutor limitat la minimumul necesar/contribuția proprie

- (94) S-a concluzionat deja în decizia de inițiere a procedurii că scenariul de bază cuprins în strategia de vânzare asigură limitarea la minimum a ajutorului necesar pentru eliminarea treptată a activităților comerciale ale MLB ⁽²⁾. Executarea efectivă a planului nu poate modifica această apreciere.
- (95) De asemenea, conform concluziei din decizia de inițiere a procedurii, prin intermediul unei vânzări activitățile comerciale ale MLB sunt întrerupte, ceea ce garantează faptul că banca contribuie pe cât de mult posibil cu resurse proprii la restructurare ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Sursă: http://www.swedbank.com/idc/groups/public/@i/@sbg/@gs/@ir/documents/financial/cid_900555.pdf.

⁽²⁾ A se vedea considerentul 210 de mai sus.

⁽³⁾ A se vedea considerentele 211-212 de mai sus.

Evitarea denaturării nejustificate a concurenței

- (96) Astfel cum s-a precizat deja în decizia de inițiere a procedurii, cesionarea în timp util a filialelor MLB separat de bancă, precum și divizarea băncii în mai multe pachete înainte de vânzarea acestora atenuează denaturarea concurenței cauzată de ajutor. Prin urmare, acestea sunt evaluate pozitiv ⁽¹⁾.
- (97) Întrucât vânzarea a fost încheiată, au fost eliminate îndoielile exprimate în decizia de inițiere a procedurii cu privire la ritmul vânzării.
- (98) Întrucât Letonia a confirmat faptul că HipoNIA nu va acorda avansuri pentru creditele existente, îndoielile exprimate în acest sens în decizia de inițiere a procedurii au fost, de asemenea, eliminate.
- (99) În ceea ce privește Hipolizings, în decizia de inițiere a procedurii, Comisia a concluzionat, cu titlu preliminar, că măsurile de limitare a denaturării concurenței cauzate de ajutorul acordat acesteia au fost adecvate. Având în vedere că Letonia a confirmat faptul că Hipolizings nu a beneficiat de niciun ajutor direct, constatările preliminare ale Comisiei pot fi acum confirmate. De asemenea, Hipolizings [...]. Într-adevăr, având în vedere prezența limitată pe piață a Hipolizings (cotă de piață de 5 %) și ajutorul limitat acordat acesteia, care este numai indirect, sunt adecvate măsurile de limitare a denaturărilor concurenței, constând în principal din vânzarea sa în timp util de către MLB.

5.2.3. Concluzie privind compatibilitatea

- (100) Având în vedere considerentele de mai sus, Comisia constată că planul de transformare al MLB și punerea acestuia în aplicare până în prezent în ceea ce privește activitățile comerciale ale MLB îndeplinesc toate condițiile prevăzute în Comunicarea privind restructurarea.

6. CONCLUZIE

- (101) Comisia constată că sprijinul pentru asigurarea lichidității în valoare de 71 de milioane LVL acordat în iunie 2013 de Letonia în favoarea MLB (în persoana juridică a HipoNIA) și avantajul indirect conferit Hipolizings prin măsurile de restructurare acordate MLB constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.
- (102) Comisia consideră că Letonia a pus în aplicare în mod ilegal sprijinul suplimentar pentru asigurarea lichidității în valoare de 11 milioane LVL, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din tratat. Cu toate acestea, Comisia constată că măsura în cauză, precum și sprijinul inițial pentru asigurarea lichidității în valoare de 60 de milioane LVL acordat HipoNIA sunt compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (b) din tratat.
- (103) De asemenea, Comisia consideră că avantajul indirect conferit Hipolizings prin măsurile de restructurare acordate MLB este compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (b) din tratat,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Ajutorul de stat pe care Letonia l-a acordat în favoarea MLB sub formă de sprijin pentru asigurarea lichidității HipoNIA în valoare de 71 de milioane LVL și avantajul indirect conferit Hipolizings prin măsurile de restructurare acordate MLB sunt compatibile cu piața internă.

⁽¹⁾ A se vedea considerentul 219 din decizia de inițiere a procedurii.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Republicii Letonia.

Adoptată la Bruxelles, 17 iulie 2013.

Pentru Comisie
Joaquín ALMUNIA
Vicepreședinte

DECIZIA (UE) 2015/1583 A COMISIEI**din 4 august 2014****privind schema de ajutor SA.18859 (11/C) (ex 65/10 NN) pusă în aplicare de Regatul Unit –
Scutirea de taxa pe agregate în Irlanda de Nord (ex N 2/04)***[notificată cu numărul C(2014) 5466]***(Numai textul în limba engleză este autentic)****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

solicitând părților interesate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile menționate ⁽¹⁾ și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURĂ

- (1) Prin scrisoarea din 5 ianuarie 2004, înregistrată la 9 ianuarie 2004, Regatul Unit a notificat Comisiei intenția sa de a introduce scutiri fiscale în Irlanda de Nord, care să se aplice agregatelor virgine extrase și exploatate din punct de vedere comercial în Irlanda de Nord și produselor transformate din agregatele virgine extrase și exploatate comercial în Irlanda de Nord, de la taxa pe agregate instituită de Regatul Unit (denumită în continuare „măsura”).
- (2) Măsura a fost notificată ca o modificare a scutirii inițiale de taxa pe agregate în Irlanda de Nord ⁽²⁾, care a fost aprobată de Comisie în decizia sa din 24 aprilie 2002 în cazul N863/01 ⁽³⁾ (Decizia N863/01).
- (3) La 7 mai 2004, Comisia a adoptat decizia de a nu formula obiecții la această măsură ⁽⁴⁾ (decizia din 7 mai 2004).
- (4) La 30 august 2004, British Aggregates Association, Healy Bros. Ltd și David K. Trotter & Sons Ltd au introdus o acțiune împotriva deciziei din 7 mai 2004 (numărul de înregistrare al acțiunii a fost cauza T-359/04).
- (5) La 9 septembrie 2010, Tribunalul a anulat decizia din 7 mai 2004 ⁽⁵⁾. Conform hotărârii, Comisia nu era îndreptățită să adopte în mod legal decizia de a nu ridica obiecții atât timp cât nu a examinat chestiunea unei posibile discriminări fiscale între produsele naționale în cauză și produsele importate originare din Irlanda. Comisia nu a contestat această hotărâre.
- (6) La 15 decembrie 2010 și la 21 decembrie 2011, Regatul Unit a furnizat informații suplimentare cu privire la măsură, inclusiv documentele privind suspendarea punerii în aplicare a măsurii începând de la 1 decembrie 2010 prin abrogarea Reglementărilor din 2004 privind taxa pe agregate – creditul fiscal din Irlanda de Nord (Aggregates Levy – Northern Ireland Tax Credit Regulations 2004) (S. I. 2004/1959).
- (7) Comisia a solicitat informații suplimentare prin scrisoarea din 2 februarie 2011. Regatul Unit a prezentat informații suplimentare prin scrisorile din 7 martie 2011 și 10 iunie 2011.

⁽¹⁾ JO C 245, 24.8.2011, p. 10, cu rectificare în JO C 328, 11.11.2011, p. 11.

⁽²⁾ Introducerea în etape a taxei pe agregate.

⁽³⁾ JO C 133, 5.6.2002, p. 11.

⁽⁴⁾ JO C 81, 2.4.2005, p. 4.

⁽⁵⁾ Cauza T-359/04, *British Aggregates a. o. v Comisia*, hotărârea din 9 septembrie 2010, 2010 II-04227.

- (8) Prin scrisoarea din 13 iulie 2011, Comisia a comunicat Regatului Unit că a hotărât să inițieze procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din tratat cu privire la ajutorul de stat.
- (9) Decizia Comisiei de a iniția procedura (denumită în continuare „decizia de inițiere”) a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽⁶⁾. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la ajutor.
- (10) Comisia a primit două observații de la părțile interesate, ambele la data de 23 septembrie 2011. La 10 noiembrie 2011, Comisia a transmis aceste observații Regatului Unit, oferindu-i posibilitatea să reacționeze. Regatul Unit a comunicat observațiile sale prin scrisoarea din 25 noiembrie 2011.
- (11) Regatul Unit a prezentat informații suplimentare la 17 septembrie 2012 și la 10 octombrie 2012. Comisia a solicitat informații suplimentare la 23 ianuarie 2014 și la 7 februarie 2014, iar Regatul Unit a furnizat aceste informații la 1 aprilie 2014 și, respectiv, la 4 iunie 2014.

2. DESCRIEREA DETALIATĂ A MĂSURII

2.1. Taxa pe agregate

- (12) Taxa pe agregate (denumită în continuare „AGL”) reprezintă o taxă de mediu pe exploatarea comercială a agregatelor și se aplică în cazul exploatării rocilor, nisipului și pietrișului. Aceasta a fost introdusă de Regatul Unit începând din 1 aprilie 2002 în scopul protejării mediului, astfel încât să se maximizeze utilizarea agregatelor reciclate și a alternativelor la agregatele virgine și să se promoveze metodele eficiente de extracție și utilizare a agregatelor virgine, care reprezintă resurse naturale neregenerabile. Printre daunele aduse mediului prin extracția agregatelor vizate de AGL se numără zgomotul, praful și deteriorarea biodiversității și a frumuseții peisajului.
- (13) AGL se aplică agregatelor virgine extrase în Regatul Unit și agregatelor virgine importate la prima utilizare sau vânzare a acestora în Regatul Unit ⁽⁷⁾. Taxa aplicată la momentul notificării inițiale era de 1,60 GBP pe tonă ⁽⁸⁾. AGL se aplică, de asemenea, exploatării comerciale a agregatelor virgine utilizate în fabricarea de produse transformate. Această taxă nu se aplică agregatelor prelucrate și reciclate și nici agregatelor virgine exportate din Regatul Unit.

2.2. Schema inițială de scutire de la plata integrală a AGL în Irlanda de Nord

- (14) Prin Decizia N863/01, Comisia a considerat că introducerea în etape a AGL în Irlanda de Nord era compatibilă cu secțiunea E.3.2 din Orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru protecția mediului ⁽⁹⁾ („Orientările privind ajutorul pentru protecția mediului din 2001”). Ajutoarele aprobate au luat forma unui regim de scutire fiscală pe o perioadă de cinci ani, începând din 2002 și până în 2007. Scutirea inițială de la plata integrală a AGL în Irlanda de Nord se aplica numai exploatării comerciale a agregatelor utilizate în fabricarea de produse transformate.

2.3. Schema modificată de scutire de la plata integrală a AGL în Irlanda de Nord

- (15) Prezenta decizie vizează exclusiv schema modificată de scutire de la plata integrală a AGL în Irlanda de Nord, care s-a aplicat agregatelor virgine extrase și exploatate din punct de vedere comercial în Irlanda de Nord și produselor transformate din agregatele virgine extrase și exploatate comercial în Irlanda de Nord.

2.3.1. Modificare

- (16) Astfel cum se explică în considerentele 12-14 din decizia de inițiere a procedurii, Regatul Unit a considerat că circumstanțele speciale din Irlanda de Nord au impus extinderea domeniului de aplicare a scutirii de la plata integrală a AGL în Irlanda de Nord.

⁽⁶⁾ Idem [1].

⁽⁷⁾ AGL se aplică agregatelor brute importate, dar nu și agregatelor conținute în produsele transformate importate.

⁽⁸⁾ La 2 aprilie 2008, adică la data de la care au intrat în vigoare Orientările privind protecția mediului din 2008, nivelul AGL era de 1,95 GBP/tonă.

⁽⁹⁾ JO C 37, 3.2.2001, p. 3.

- (17) Schema inițială de scutire fiscală (introducerea progresivă a AGL) a fost modificată. Scutirea fiscală s-a aplicat tuturor tipurilor de agregate virgine, adică nu numai agregatelor utilizate în fabricarea de produse transformate, cum a fost cazul scutirii fiscale inițiale din Decizia N863/01, ci și agregatelor virgine utilizate direct în stare brută ⁽¹⁰⁾.
- (18) Scutirea fiscală a fost stabilită la nivelul de 80 % din AGL care ar fi trebuit plătită în lipsa ajutorului și urma să fie o măsură tranzitorie. Acest nou regim a intrat în vigoare la 1 aprilie 2004 și urma să continue până la 31 martie 2011 (adică 9 ani de la data de 1 aprilie 2002, care a marcat începerea aplicării AGL).
- (19) Schema de scutire fiscală a fost suspendată la 1 decembrie 2010.

2.3.2. Acordurile de mediu

- (20) Pentru a asigura realizarea într-un mod mai eficace a obiectivelor de mediu urmărite, Regatul Unit a condiționat scutirea fiscală de încheierea și respectarea de către solicitanți a acordurilor negociate cu Regatul Unit, prin care solicitanții se angajau într-un program de îmbunătățire a performanțelor de mediu pe durata scutirii fiscale.
- (21) Principalele criterii pentru a putea beneficia de schemă erau următoarele:
- (a) fiecare sit eligibil trebuia să dețină autorizația (autorizațiile) obligatorie (obligatorii) de amenajare a teritoriului și autorizațiile de mediu impuse de reglementări etc.; și
- (b) operatorul sitului avea obligația să se „înregistreze” într-un regim de audituri de mediu. Primul audit trebuia să fie comandat și prezentat în termen de 12 luni de la data intrării în acest regim, iar ulterior trebuia actualizat la fiecare 2 ani.
- (22) Fiecare acord a fost adaptat la situația carierei, luând în considerare, de exemplu, standardele aplicate și posibilitățile de îmbunătățire. Domeniile vizate erau: calitatea aerului; arheologia și geodiversitatea; biodiversitatea; detonările; responsabilitatea comunității; praful; eficiența energetică; apele subterane; peisajul și intruziunea vizuală; zgomotul; depozitarea și manipularea produselor petroliere și chimice; restaurarea și gestionarea după dezafectare; utilizarea unor alternative la agregatele primare; apele de suprafață; efectele transportului în afara sitului; precum și gestionarea deșeurilor.
- (23) Ministerul Mediului din Irlanda de Nord era responsabil de monitorizarea acordurilor respective, iar scutirea fiscală era retrasă pentru firmele care prezentau deficiențe semnificative.

2.3.3. Costurile de producție, prețul de vânzare și elasticitatea cererii în funcție de preț pentru agregate

- (24) În ceea ce privește costurile de producție pentru agregate, Regatul Unit a explicat că acestea variază semnificativ de la o carieră la alta și că același lucru ar fi valabil și pentru prețuri ⁽¹¹⁾. Prețul mediu de vânzare la ieșirea din carieră pentru diferitele categorii de agregate este prezentat pe scurt în tabelul 1 ⁽¹²⁾. Marjele de profit au fost, de asemenea, variabile, dar, potrivit estimărilor sectorului industrial, nivelul tipic al acestora este cuprins între 2 % și 5 %.

Tabelul 1

Prețul de vânzare

Tipul de rocă	Prețul la ieșirea din carieră înainte de impozitare (GBP/tonă)
Bazalt	4,21
Gresie	4,37

⁽¹⁰⁾ Agregatele extrase în Irlanda de Nord și expediate către orice destinație din Regatul Unit făceau obiectul aplicării AGL la cota integrală. Același lucru era valabil și pentru agregatele extrase în Irlanda de Nord, care erau utilizate pentru fabricarea produselor transformate expediate către Regatul Unit. Astfel s-a asigurat că agregatele și produsele transformate din Irlanda de Nord nu beneficiau de un avantaj competitiv pe piața Marii Britanii.

⁽¹¹⁾ Informațiile au fost prezentate de Regatul Unit în scopul unei evaluări a măsurii pe baza Orientărilor privind ajutorul pentru protecția mediului din 2008. DETI Minerals Statement 2009.

⁽¹²⁾ Costurile de livrare depind de distanțele de transport, costurile de transport fiind cuprinse între 0,15 și 0,20 GBP pe tonă și pe milă, iar agregatele fiind livrate pe o arie de 10-15 mile, în funcție de circumstanțele locale.

Tipul de rocă	Prețul la ieșirea din carieră înainte de impozitare (GBP/tonă)
Calcar	3,72
Nisip și pietriș	4,80
Altele	5,57
Prețul mediu ponderat	4,42

- (25) În urma deciziei de inițiere, Regatul Unit a furnizat informații suplimentare în ceea ce privește costurile de producție ale agregatelor în Irlanda de Nord și Regatul Unit. În Irlanda de Nord, costurile legate de energia electrică și de amenajarea teritoriului sunt mai mari decât în Regatul Unit. Costurile pe care le suportă o întreprindere mică sau mijlocie din Irlanda de Nord pentru energia electrică se ridică, în medie, la aproximativ 14p/kWh, în comparație cu 11p/kWh pentru întreprinderile de dimensiuni similare din Regatul Unit, în ansamblul său. Consumatorii mari și foarte mari de energie electrică din Irlanda de Nord plătesc, în medie, 10p/kWh, în comparație cu aproximativ 8p/kWh în Regatul Unit, în ansamblul său. Conform estimărilor furnizate de sectorul industrial, costurile legate de energia electrică și de combustibil sunt cuprinse între 30 și 46p pentru fiecare tonă de agregate produse. În plus, carierele din Irlanda de Nord suportă costuri de amenajare a teritoriului mult mai mari decât întreprinderile similare din Regatul Unit și din Republica Irlanda. Regatul Unit a furnizat comparații ale costurilor în sprijinul acestei afirmații.
- (26) În ceea ce privește diferența de prețuri, în general, între Irlanda de Nord și Regatul Unit, Regatul Unit a explicat că furnizorii din Irlanda de Nord nu au fost niciodată în măsură să perceapă același preț ca și în Regatul Unit. Regatul Unit a ilustrat acest lucru prin intermediul prețurilor medii ale agregatelor din Irlanda de Nord și din Regatul Unit în perioada 2001-2008. Prin urmare, taxa la cota integrală ar fi avut o pondere mult mai mare din prețul de vânzare, pe o piață deja supusă la presiuni. Această imposibilitate de a transfera costurile către consumatori reprezintă un factor istoric important în lipsa investițiilor în materie de protecție a mediului și se explică prin factori economici (fragmentarea pieței) și geologici.
- (27) În urma deciziei de inițiere, Regatul Unit a furnizat informații mai detaliate cu privire la prețurile medii ale agregatelor. Cu excepția agregatelor extrem de valoroase și specializate, se pare că nu este rentabil să se transporte agregatele din Irlanda de Nord în Regatul Unit, acest lucru fiind valabil chiar și în cadrul Marii Britanii, de exemplu pentru agregatele din Scoția care sunt utilizate în Londra. În tabelul 2 sunt prezentate prețurile medii la ieșirea din carieră pentru agregatele din Irlanda de Nord și din Regatul Unit, în perioada cuprinsă între 2006 și 2011, în cazul Irlandei de Nord, și 2012, în cazul Marii Britanii.

Tabelul 2 ⁽¹³⁾**Prețurile medii la ieșirea din carieră**

Anul	Prețul pe tonă în Irlanda de Nord (GBP)		Prețul pe tonă în Regatul Unit (GBP)	
	Nisip și pietriș	Roci zdrobite	Nisip și pietriș	Roci zdrobite
2006	3,81	3,60	9,18	7,34
2007	4,68	4,07	9,08	7,01
2008	3,74	4,84	10,05	8,11
2009	4,80	4,30	10,04	8,03
2010	3,38	4,25	10,47	7,90
2011	2,93	4,30	10,70	7,77
2012			10,02	8,28

⁽¹³⁾ Datele pentru Irlanda de Nord sunt extrase din Sondajul anual privind minereurile al Ministerului întreprinderilor, comerțului și investițiilor din Irlanda de Nord, iar datele pentru Regatul Unit din datele colectate de ONS prin Sondajul anual privind minereurile.

- (28) Informațiile mai detaliate privind stabilirea prețurilor duc la aceeași concluzie pe care Regatul Unit a raportat-o anterior (considerentul 26), și anume că AGL la cota integrală ar avea, prin urmare, o pondere mult mai mare din prețul de vânzare, pe o piață deja supusă la presiuni. Din aceste date reiese faptul că agregatele din nisip și pietriș sau din roci sfărâmate din Irlanda de Nord nu ar putea concura cu prețurile medii practicate în Regatul Unit, după ce sunt luate în calcul costurile de [...] (*) GBP pe tonă legate de transportul maritim. Prețul scăzut al agregatelor, în general, împiedică vânzarea acestora pe piețele îndepărtate deoarece, chiar și la prețul de [...] GBP pe tonă, o călătorie de [...] mile ar adăuga aproape [...] % la prețul la ieșirea din carieră. În majoritatea cazurilor, o carieră situată mai aproape ar fi în măsură să ofere, probabil, prețuri mai competitive.
- (29) În ceea ce privește elasticitatea cererii în funcție de preț, Regatul Unit a explicat că, pentru agregate, aceasta variază între 0,2 și 0,5. Din analiza realizată de Regatul Unit privind datele cantitative și cele legate de preț pentru agregatele din Regatul Unit și din Irlanda de Nord reiese că, pentru majoritatea tipurilor de agregate, elasticitatea cererii în funcție de preț a variat de la aproape zero la aproximativ 0,52. În urma deciziei de inițiere, Regatul Unit a arătat că estimările privind elasticitatea cererii în funcție de preț în zona continentală a Regatului Unit nu pot fi aplicate în Irlanda de Nord din cauza diferențelor dintre cele două piețe. Prin urmare, cifrele furnizate inițial nu sunt relevante pentru piața din Irlanda de Nord. Regatul Unit a precizat că a încercat să determine elasticitatea aplicabilă numai Irlandei de Nord, însă nu există date relevante pentru calcularea acesteia.
- (30) În urma deciziei de inițiere, Regatul Unit a furnizat informații care arată modul în care diferențele de preț afectează cererea pe piața din Irlanda de Nord. În acest scop, s-au primit informații de la patru dintre cele mai mari cinci societăți care își desfășoară activitatea în sectorul exploatarea carierelor din Irlanda de Nord. Întrucât costurile de transport tind să limiteze piața pe care carierele își pot vinde produsele la prețuri competitive, a fost greu să se stabilească o legătură directă între prețuri și cotele de piață. Cererea și cota de piață reacționează la începerea sau la încheierea unor proiecte de construcții de anvergură din zona locală mai degrabă decât la diferențele de preț la nivel național. Pe lângă aceasta, societățile care dețin cea mai mare cotă de piață în Irlanda de Nord sunt cele care vând, uneori, și produse specializate de înaltă calitate; prin urmare, o comparație între producători pentru a determina evoluția pieței nu ar duce la rezultate precise. Cu toate acestea, Regatul Unit arată că diferențele de preț au într-adevăr un impact asupra cererii, însă acesta se manifestă, mai degrabă, la nivel local. Societățile care își desfășoară activitatea aproape de granița cu Republica Irlanda, și anume pe o rază de aproximativ 23 de mile față de frontieră, au arătat că au suferit reduceri semnificative ale vânzărilor atunci când și-au majorat prețurile. Au fost furnizate date specifice în legătură cu [...] și cu [...]. Tabelul 3 arată impactul variațiilor de preț la siturile societăților [...] și [...] de la [...] în perioada 2009-2013, cu reducerea semnificativă a volumului de vânzări și a veniturilor ca urmare a eliminării scutirii fiscale în 2010. Atunci când au încercat să transfere taxa în totalitate, siturile societăților [...] și [...] de la [...] au pierdut [...] % din vânzări, ceea ce reprezintă o reducere semnificativă.

Tabelul 3

Impactul variațiilor de preț asupra sitului [...] și [...] de la [...] în perioada 2009-2013

Anul	Tone	Vânzări	Prețul mediu
2009	[...]	[...]	[...]
2010	[...]	[...]	[...]
2011	[...]	[...]	[...]
2012	[...]	[...]	[...]
2013	[...]	[...]	[...]

- (31) Siturile de produse transformate din apropierea frontierei cu Republica Irlanda au înregistrat, de asemenea, reduceri semnificative ale vânzărilor atunci când au încercat să transfere în totalitate costurile taxei pe agregate. De exemplu, situl [...] al societății [...] din [...], situat la numai o milă distanță de frontieră, s-a confruntat cu o scădere a producției de la [...] m³ în 2005 la numai [...] m³ în 2013, ca urmare a unei majorări a prețurilor materialelor sale.

(*) Informații confidențiale.

- (32) În plus, Regatul Unit a furnizat informații care arată evoluția lucrărilor de infrastructură și a altor tipuri de lucrări din sectorul public în perioada 2000-2012. Această evoluție arată o creștere a activității de lucrări publice în perioada 2007-2009, urmată de o scădere și de o ușoară creștere în 2012. Cu toate acestea, Comisia constată faptul că lucrările de construcție în general au fost influențate de încetinirea creșterii economice; prin urmare, aceste tendințe nu pot fi luate în considerare pe o bază de sine stătătoare, întrucât pot fi provocate de mediul economic și de tendințele înregistrate pe piața construcțiilor.
- (33) Regatul Unit a furnizat, de asemenea, prețurile de licitație în perioada 2007-2013 pentru agregatele achiziționate de ministerul responsabil de achizițiile pentru drumuri din Irlanda de Nord (Roads Procurement Department) (tabelul 4), inclusiv costurile de transport către depozitul Ministerului Drumurilor. Datele arată în mod clar că, după suspendarea scutirii fiscale în 2010, prețurile fie au scăzut, uneori în mod dramatic, fie au înregistrat o ușoară creștere, dar într-o măsură mult mai mică decât cuantumul aferent cotei integrale a AGL, și anume de 1,95 GBP. Acest lucru arată că, chiar și în ceea ce privește vânzările publice, producătorii de agregate din Irlanda de Nord nu au putut transfera AGL către clienții lor. Această situație este cu atât mai evidentă cu cât sectorul public este mai puțin susceptibil să fi fost afectat de încetinirea activității economice, iar lucrările de construcții publice, cum ar fi cele realizate de Ministerul Drumurilor, și-a majorat cota din cererea totală de agregate.

Tabelul 4

Prețurile de licitație în perioada 2007-2013 pentru agregatele achiziționate de Ministerul responsabil de achizițiile pentru drumuri din Irlanda de Nord

Anul	Pietriș de 10 mm (GBP)	Nisip pentru beton (GBP)	Roci de tipul 3 (GBP)
2007	8,43	9,52	4,67
2008	8,49	9,52	4,70
2009	[...]	[...]	[...]
2010	[...]	[...]	[...]
2011	[...]	[...]	[...]
2012	[...]	[...]	[...]
2013	[...]	[...]	[...]

2.3.4. Piața agregatelor din Irlanda de Nord

- (34) Dat fiind că numai carierele din Irlanda de Nord au beneficiat de scutirea de la plata integrală a AGL, nu și restul Regatului Unit, Regatul Unit a furnizat informații cu privire la motivele pentru care piața agregatelor din Irlanda de Nord este o piață geografică diferită față de piața generală a Regatului Unit și a precizat în ce constau diferențele.
- (35) Regatul Unit arată că piețele agregatelor din Irlanda de Nord și din Regatul Unit sunt piețe separate și diferite una față de cealaltă, existând foarte puține interacțiuni între ele. Piața agregatelor tinde să aibă un caracter local ca urmare a costului relativ ridicat de transportare a materialelor în raport cu prețul de vânzare al acestora. Pe baza datelor puse la dispoziție de Ministerul Transporturilor, Regatul Unit a calculat costul mediu aferent transportului rutier al unei tone de agregate, care se ridică la 0,855 GBP pe tonă/milă. Având în vedere prețul scăzut al produselor din agregate, transportul pe distanțe lungi face ca aceste produse să fie mai puțin competitive decât materialele obținute din cariere situate mai aproape de clienți. În plus, exportatorii de agregate au estimat costul transportului maritim al agregatelor între Irlanda de Nord și Regatul Unit la aproximativ [...] GBP pe tonă. La transportul maritim se adaugă apoi transportul rutier de la carieră până în port și de la cheiul de descărcare la locul de utilizare. În plus, Regatul Unit arată că transportul de agregate între cele două regiuni nu este rentabil decât în cazul rocilor colorate mai specializate sau al agregatelor cu un preț mai ridicat. Chiar și pentru aceste materiale, se estimează că este probabil să existe costuri cuprinse între [...] și [...] GBP pe tonă pentru transportul rutier de la un chei din Regatul Unit la cele mai apropiate uzine de asfalt.

- (36) Există diferențe foarte mari între oferta de agregate din Irlanda de Nord și din Regatul Unit, cauzate atât de disponibilitatea materialelor, cât și de numărul de societăți diferite de exploatare a carierelor. Datorită structurii sale geologice, Irlanda de Nord se poate mândri că deține cea mai mare varietate de tipuri de roci în comparație cu orice regiune de dimensiuni comparabile din Regatul Unit. Carierele sunt repartizate relativ uniform pe întregul teritoriu al Irlandei de Nord. Deși diferitele comitate au depozite mai importante de anumite tipuri de rocă, agregatele din roci sfărâmate sunt, în mare măsură, interschimbabile, ceea ce asigură o abundență de roci care pot fi utilizate ca agregate în întreaga zonă. În schimb, partea continentală a Marii Britanii nu dispune de aceeași varietate geologică. Datorită zăcămintelor de roci bogate și diversificate, repartizate uniform în întreaga țară și aproape de toate marile piețe, Irlanda de Nord poate oferi mult mai multe produse interschimbabile decât piața din Regatul Unit. Acest lucru sporește nivelul concurenței în Irlanda de Nord și reduce marja de care dispun producătorii de agregate din Irlanda de Nord pentru a majora prețurile.
- (37) Astfel cum a precizat Regatul Unit, ponderea mult mai mare a carierelor independente și numărul mult mai mare de cariere pe milă pătrată din Irlanda de Nord asigură, de asemenea, o concurență mai mare între furnizorii de agregate. În Regatul Unit, peste 75 % din totalul agregatelor sunt furnizate de către cinci societăți mari ⁽¹⁴⁾. În schimb, cele mai mari cinci societăți din Irlanda de Nord reprezintă doar aproximativ 39 % din producția totală pe această piață.
- (38) Regatul Unit arată că cele două piețe sunt caracterizate de tendințe diferite la nivelul cererii, având în vedere că scăderea cererii de agregate în timpul încetinirii economice și după aceea a fost mult mai pronunțată în Irlanda de Nord în comparație cu Regatul Unit. Mai mult, pe măsură ce producția și cererea de agregate scad, concurența între operatorii de cariere pentru cererea restantă crește.
- (39) Irlanda de Nord desfășoară într-o măsură mult mai mare operațiuni de sine stătătoare, integrarea verticală între producția de agregate, de ciment și de beton fiind mult mai rară pe piața Irlandei de Nord în comparație cu cea a Marii Britanii. În Regatul Unit, astfel cum se menționează la considerentul 37, cele mai mari cinci societăți controlează 75 % din producția de agregate. Aceleași societăți controlează, de asemenea, 70 % din producția totală de beton pregătit pentru utilizare imediată, precum și o mare parte din numărul total de uzine de asfalt, ambele piețe fiind esențiale pentru vânzarea agregatelor. Prin urmare, atunci când activitatea din sectorul construcțiilor scade, iar cererea pentru beton și asfalt este redusă, cele mai mari cinci societăți din Regatul Unit dețin controlul asupra reducerii capacităților lor de producție a agregatelor. De fapt, oferta de agregate se poate adapta mai ușor la cerere în Regatul Unit, limitând astfel presiunea exercitată în sensul scăderii prețurilor. Situația în Irlanda de Nord este diferită ca urmare a lipsei de integrare verticală a pieței. Pe măsură ce activitatea sectorului construcțiilor și cererea de agregate scad, concurența dintre operatorii de cariere pentru cererea restantă se intensifică. Acest lucru face ca piața Irlandei de Nord să fie mult mai competitivă decât cea a Marii Britanii, cu un număr mai mare de cariere pe milă pătrată și pe cap de locuitor și cu o pondere mai mare a carierelor independente care încearcă să își vândă produsele uzinelor de produse transformate independente și de sine stătătoare.
- (40) În plus, Regatul Unit a arătat că piața agregatelor din Irlanda de Nord și cea din Republica Irlanda sunt foarte asemănătoare.

2.3.5. Expunerea comercială

- (41) În urma deciziei de inițiere, Regatul Unit a furnizat informații cu privire la expunerea comercială a industriei agregatelor din Irlanda de Nord în perioada 2002-2013. Din statisticile oficiale se pot extrage numai cifre semestriale globale din cauza normelor privind divulgarea impuse de Autoritatea Fiscală și Vamală din Regatul Unit (Her Majesty's Revenue and Customs – HMRC). Aceste statistici nu permit defalcarea expunerii comerciale pe tipuri de agregate, iar pentru anumiți ani nu sunt disponibile statistici comerciale. Au fost întâmpinate dificultăți suplimentare din cauza lipsei de date oficiale privind producția de produse transformate pe bază de beton și de asfalt. În aceste cazuri, Regatul Unit a utilizat estimările ⁽¹⁵⁾ privind piața furnizate de Asociația pentru produse de carieră din Irlanda de Nord (Quarry Products Association Northern Ireland – QPANI). Din cauza lipsei de date

⁽¹⁴⁾ Concentrația unui număr redus de societăți mari și integrarea verticală a operațiunilor acestora s-au numărat printre motivele invocate de Oficiul pentru Comerț Loial (Office of Fair Trading) pentru sesizarea, în august 2011, a Comisiei pentru concurență în legătură cu piețele agregatelor, cimentului și betonului. În cadrul aceleiași sesizări, Oficiul pentru Comerț Loial a făcut distincția între piața Irlandei de Nord și piața generală a Regatului Unit, pe baza caracteristicilor generale ale pieței. În plus, Oficiul pentru Comerț Loial a considerat că piața agregatelor din Irlanda de Nord nu prezintă aceleași probleme de concurență ca piața generală a Regatului Unit.

⁽¹⁵⁾ Aceste estimări se bazează, în cea mai mare parte, pe cifrele din raportul InterTradeIreland realizat de Grant Thornton, care a fost publicat în 2012, și prezintă proiecții ale datelor în trecut și în viitor pornind de la variațiile anuale procentuale ale activității în sectorul construcțiilor din Irlanda de Nord. În urma unor verificări, operatori importanți din acest sector industrial au confirmat că cifrele reprezintă estimări corecte.

statistice naționale pentru alte categorii de produse, Regatul Unit a prezentat cele mai bune estimări intuitive privind expunerile comerciale pentru roci sfărâmate, produse transformate pe bază de beton, nisip și asfalt. Cu toate acestea, chiar și ținând seama de aceste limitări, Regatul Unit este de părere că datele privind expunerea comercială indică nivelul schimburilor comerciale dintre Republica Irlanda și Irlanda de Nord. Detalii privind expunerea comercială sunt prezentate în tabelul 5. Cifrele se bazează pe cifrele anuale sau semestriale privind importurile și exporturile și producția anuală care au fost, de asemenea, furnizate Comisiei.

Tabelul 5

Expunerea comercială

Agregate din roci sfărâmate (GBP)						
	2006-2007	2008-2009				
Importuri	13 699 717	5 986 891				
Exporturi	28 519 715	19 938 824				
Valoarea estimată a vânzărilor interne	160 426 000	143 524 581				
Expunerea comercială (importuri+exporturi)/(importuri+vânzări)	24,25 %	17,34 %				
Produse transformate pe bază de beton (GBP)						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Importuri	10	10	9	7	7,5	7,5
Exporturi	70	35	28	21	16	15
Valoarea estimată a vânzărilor interne	325	276	210	210	216	226
Expunerea comercială (importuri+exporturi)/(importuri+vânzări)	23,9 %	15,7 %	16,9 %	12,9 %	10,5 %	9,6 %
Produse transformate pe bază de asfalt și nisip ⁽¹⁾ (GBP)						
	2007-2008	2009-2010	2011-2012			
Importuri de produse din asfalt și de nisip (GBP)	1 540 633	1 909 210	4 489 366			
Exporturi de produse din asfalt și de nisip (GBP)	12 382 394	6 220 782	4 670 559			
Valoarea estimată a vânzărilor interne de produse din asfalt și de nisip	384 518 301	310 666 790	293 343 700			
Expunerea comercială (importuri+exporturi)/(importuri+vânzări)	3,61 %	2,60 %	3,08 %			

⁽¹⁾ Regatul Unit a precizat că importurile de produse din asfalt și de nisip au crescut considerabil în perioada 2011-2012, în urma suspendării scutirii de la plata integrală a AGL în 2010. Cu toate acestea, ca urmare a normelor privind divulgarea impuse de HMRC, este greu să se diferențieze partea din această creștere care se datorează nisipului și cea care se datorează produselor transformate pe bază de asfalt. Cu toate acestea, este probabil că o mare parte din această creștere se datorează produselor transformate pe bază de asfalt importate din Republica Irlanda. În timp ce nisipul ar continua să facă obiectul AGL atunci când este importat în Regatul Unit, produsele transformate pe bază de asfalt nu ar fi supuse acestei taxe. Prin urmare, acestea din urmă ar putea beneficia de costuri de producție mai reduse și ar putea fi mai competitive pe aceeași piață din Irlanda de Nord, în comparație cu asfaltul local.

- (42) Cifrele din tabelul 5 arată că industria agregatelor din Irlanda de Nord este supusă unui grad semnificativ de expunere comercială în ceea ce privește vânzările de roci sfărâmate. Regatul Unit arată că importurile nedeclarate de agregate în Irlanda de Nord au crescut în mod semnificativ în urma introducerii AGL în 2002. Nivelul importurilor nedeclarate a cunoscut, probabil, o nouă creștere în urma suspendării scutirii de la plata integrală a AGL, în 2010. Un studiu realizat în 2002 de Universitatea din Ulster a contabilizat numărul camioanelor care aduc agregate în Irlanda de Nord, la opt dintre cele mai importante puncte de trecere a frontierei. Conform rezultatelor acestui studiu, până la 89 de camioane pe zi transportau agregate. Pentru a acoperi valoarea anuală totală a importurilor declarate oficial ar fi nevoie de doar 243 de camioane pe an. Acest lucru sugerează că este posibil ca nivelul real al importurilor de agregate să fi fost de 133 de ori mai mare decât înregistrat în statisticile oficiale în 2002, ceea ce înseamnă că estimările privind expunerile comerciale subestimează probabil foarte mult gradul real de expunere comercială.

2.3.6. Transferarea costurilor și scăderea vânzărilor

- (43) În ceea ce privește transferarea costurilor de producție mai mari către consumatorii finali și eventualele scăderi ale vânzărilor, Regatul Unit a furnizat informații care arată că, în urma introducerii taxei în 2002, prețul mediu al agregatelor în Irlanda de Nord a crescut cu mult mai puțin decât ar fi fost de așteptat dacă AGL ar fi fost transferată în totalitate și că această tendință avea legătură cu scăderea vânzărilor legale, care a fost mult mai mare, proporțional, decât scăderea înregistrată în Regatul Unit.
- (44) Regatul Unit a explicat, de asemenea, că vânzările agregatelor de calitate inferioară și ale materialelor de umplere au scăzut în cursul anului care s-a încheiat la 31 martie 2003, în comparație cu nivelurile înregistrate în cursul celor doi ani înainte de introducerea AGL. Producția din cariere legale în anul calendaristic 2002 a fost mult mai mică decât tendința consacrată pentru vânzările totale (în general, în ultimii 30 de ani, vânzările totale în Irlanda de Nord au înregistrat o tendință crescătoare). În Regatul Unit producția de agregate a scăzut cu 5,7 % în 2002, comparativ cu anul precedent în care s-a înregistrat o ușoară creștere (cu toate acestea, analiza tendințelor arată că, în Regatul Unit, tendința în materie de producția fusese în general descrescătoare în ultimii 10 ani).
- (45) Regatul Unit a explicat, de asemenea, că, odată cu introducerea taxei de 1,60 GBP/tonă, prețul mediu al agregatelor în Irlanda de Nord a crescut cu aproximativ 0,25-0,30 GBP/tonă în 2002 în comparație cu nivelul din 2001, în timp ce în Regatul Unit, prețul a crescut cu 1-1,40 GBP/tonă. Chiar și dacă se consideră că agregatele utilizate în produsele transformate, care au beneficiat de o scutire de 80 % în temeiul schemei de credit degresiv aplicate inițial în 2002 în Irlanda de Nord, sunt incluse în această medie, cifrele arată că operatorii de cariere din Irlanda de Nord au fost nevoiți să absoarbă o parte substanțială a taxei. Pornind de la ipoteza că jumătate din producția de agregate din Irlanda de Nord a fost utilizată pentru produse transformate, al căror preț nu a fost afectat de taxa din 2002, Regatul Unit își menține opinia potrivit căreia, în medie, o parte de peste 1 GBP/tonă din taxă a trebuit să fie absorbită pentru fiecare tonă de agregate vândute pentru a fi utilizate în stare brută.
- (46) În urma deciziei de inițiere, Regatul Unit a furnizat explicații suplimentare pentru afirmația prezentată la considerentul 45, potrivit căreia, din momentul introducerii AGL, prețul mediu în Irlanda de Nord a crescut cu mult mai puțin decât cota taxei, în timp ce în Regatul Unit acesta a crescut cu 1-1,40 GBP/tonă, dat fiind că producătorii de produse transformate din agregate nu au plătit niciodată cota integrală a AGL. Regatul Unit prezintă estimări potrivit cărora între o treime și o jumătate din totalul agregatelor produse în Irlanda de Nord sunt utilizate în fabricarea de produse transformate. Chiar dacă s-ar presupune, numai în scopul argumentării, că se reține cifra mai ridicată și că se aplică o scutire integrală de 100 % de la plata taxei pentru produsele transformate în primul an de aplicare a taxei, ceea ce implică faptul că nu a existat nicio creștere a costurilor de producție ca urmare a taxei pentru 50 % dintre agregate, acest lucru nu ar face decât să dubleze creșterea prețului pentru restul de 50 % dintre agregate. În urma acestei dublări, s-ar obține o creștere a prețului de 0,50-0,60 GBP/tonă, care este în continuare mult mai mică decât creșterea obținută în Regatul Unit și nu se apropie de transferarea integrală a costului suplimentar de 1,60 GBP/tonă suportat pentru plata taxei în primul an de aplicare a acesteia.
- (47) În plus, Regatul Unit a furnizat datele colectate de la eșantioane reprezentative ale industriei agregatelor din Irlanda de Nord în ceea ce privește tendințele înregistrate de producția agregatelor, de cifrele de afaceri și de profituri. Cu toate acestea, tendințele menționate au legătură cu tendințele constatate pe piața construcțiilor și cu recesiunea economică declanșată în 2008 și nu pot fi dissociate de acestea.
- (48) Conform datelor prezentate, rentabilitatea și prețurile erau deja la un nivel atât de scăzut înainte de suspendarea scutirii fiscale încât absorbția integrală a taxei nu ar fi fost viabilă din punct de vedere financiar. Societățile au arătat, în schimb, că au transferat taxa și, prin urmare, au trebuit să accepte noi pierderi din vânzări, care s-au adăugat la pierderile provocate deja de circumstanțele economice dificile. Pentru a-și putea continua activitatea, întreprinderile din sectorul industrial au amânat investițiile critice de capital și au concediat din personal. Conform rezultatelor sondajului, transferarea taxei de 1,95 GBP/tonă către clienți reprezenta o provocare, întrucât prețurile facturate clienților ar fi crescut cu un procentaj cuprins între 50 % și 66 %. Și din cauza costului

economic, consumatorii nu sunt dispuși să plătească prețuri mai mari și, în schimb, fie își amână investițiile, fie se îndreaptă către concurenți pentru a obține materiale alternative sau prețuri mai competitive. Acest lucru are un impact negativ asupra industriei agregatelor din Irlanda de Nord, ducând la pierderea clienților, la scăderea volumului vânzărilor și la o presiune de a reduce și mai mult marjele de profit.

- (49) Prin urmare, deși datele colectate de la eșantioane reprezentative de întreprinderi din industria agregatelor din Irlanda de Nord reprezintă un bun indicator al evoluției cifrei de afaceri și a profiturilor în industria agregatelor din Irlanda de Nord, acestea nu pot fi dissociate de contextul economic și nu sunt concludente pentru a evalua, în sine, efectele AGL la cota integrală.

2.3.7. Alte informații

- (50) Bugetul anual estimat pentru schema de scutire fiscală (pierderi din resursele statului) a variat între 15 milioane GBP în momentul notificării inițiale (2004-2005) și 35 de milioane GBP (2010-2011).
- (51) În ceea ce privește numărul de beneficiari, s-a estimat că aproximativ 170 de operatori de cariere ar putea beneficia de această scutire.
- (52) Autoritatea care a acordat scutirea de la plata integrală a AGL în Irlanda de Nord a fost HMRC.

2.3.8. Motivele care au condus la inițierea procedurii oficiale de investigare

- (53) Astfel cum se explică în considerentele 47-54 din decizia de inițiere a procedurii, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la compatibilitatea schemei modificate de scutire de la plata integrală a AGL aplicabilă în Irlanda de Nord cu Tratatul, în special cu articolul 110 din tratat. Având în vedere aceste îndoieli, Comisia nu a putut considera, la momentul respectiv, că măsura este compatibilă cu piața internă.
- (54) Comisia a considerat că AGL a fost echivalentă unui impozit intern, în sensul articolului 110 din Tratat. Comisia a constatat apoi că exista o distincție în ceea ce privește aplicarea AGL între producătorii din Irlanda de Nord și producătorii din alte state membre, distincție care nu a putut fi justificată.
- (55) Astfel cum s-a explicat în considerentul 56 din decizia de inițiere a procedurii, Comisia a considerat, pe baza jurisprudenței relevante, ca urmare a anulării deciziei din 7 mai 2004, că măsura, astfel cum era aplicată de la data respectivă (și până la suspendarea acesteia la 1 decembrie 2010) trebuie considerată ca fiind ilegală. În plus, Comisia a precizat că va evalua întotdeauna compatibilitatea ajutorului de stat ilegal cu piața internă în conformitate cu criteriile de fond prevăzute de orice instrument în vigoare la data acordării ajutorului ⁽¹⁶⁾. Având în vedere faptul că ajutorul este considerat ilegal și că acesta a fost acordat în perioada de aplicabilitate a Orientărilor privind ajutorul pentru protecția mediului din 2001, precum și după publicarea Orientărilor privind ajutorul pentru protecția mediului din 2008 ⁽¹⁷⁾, Comisia a evaluat compatibilitatea schemei de scutire de la plata integrală a AGL în conformitate cu instrumentul în vigoare la momentul în care ajutorul a fost acordat, după cum urmează:
- (a) Orientările privind ajutorul pentru protecția mediului din 2001; și
- (b) Orientările privind ajutorul pentru protecția mediului din 2008 de la 2 aprilie 2008.
- (56) În ceea ce privește evaluarea măsurii în temeiul Orientărilor privind ajutorul pentru protecția mediului din 2001, Comisia a ajuns la concluzia că pot fi considerate îndeplinite condițiile de compatibilitate prevăzute în orientările respective. Cu toate acestea, Comisia a reamintit că, având în vedere îndoielile exprimate în ceea ce privește articolul 110 din tratat, nu putea considera măsura ca fiind compatibilă cu piața internă în temeiul Orientărilor privind ajutorul pentru protecția mediului din 2001 în stadiul respectiv.
- (57) În ceea ce privește compatibilitatea măsurii în temeiul Orientărilor privind ajutorul pentru protecția mediului din 2008, Comisia a ajuns la următoarele concluzii:
- (a) scutirea de la plata integrală a AGL în Irlanda de Nord contribuie cel puțin indirect la îmbunătățirea protecției mediului și nu subminează obiectivul general urmărit de AGL, în conformitate cu punctul 151 din Orientările privind ajutorul pentru protecția mediului din 2008;

⁽¹⁶⁾ Comunicarea Comisiei privind stabilirea regulilor aplicabile pentru evaluarea ajutorului de stat ilegal (JO C 119, 22.5.2002, p. 22).

⁽¹⁷⁾ Orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru protecția mediului din 2008 (JO C 82, 1.4.2008, p. 1).

- (b) beneficiarii scutirii fiscale sunt definiți pe baza unor criterii obiective și transparente în conformitate cu punctul 158 litera (a) din Orientările privind ajutorul pentru protecția mediului din 2008;
- (c) taxa fără reducere generează o creștere substanțială a costurilor de producție, în conformitate cu punctul 158 litera (b) din Orientările privind ajutorul pentru protecția mediului din 2008;
- (d) este respectată condiția privind proporționalitatea ajutorului, astfel cum este prevăzută la punctul 159 din Orientările privind ajutorul pentru protecția mediului din 2008, întrucât beneficiarii scutirii de la plata integrală a AGL în Irlanda de Nord continuă să plătească 20 % din valoarea taxei.
- (58) Deși informațiile furnizate de Regatul Unit arată că AGL generează o creștere foarte importantă a costurilor de producție, care, probabil, nu ar putea fi transferată, în mod normal, fără scăderi semnificative ale vânzărilor, Comisia nu poate concluziona, în acest stadiu și în lumina informațiilor furnizate, în special din cauza informațiilor insuficient de detaliate, că este îndeplinită condiția privind compatibilitatea, astfel cum este prevăzută la punctul 158 litera (c) din Orientările privind ajutorul pentru protecția mediului din 2008.
- (59) În conformitate cu punctul 158 litera (c) din Orientările privind ajutorul pentru protecția mediului din 2008, pentru a fi respectate criteriile necesare trebuie ca această creștere substanțială a costurilor de producție menționată la considerentul 58 să nu poată fi transferată consumatorilor fără a determina scăderi semnificative ale vânzărilor. În această privință, statele membre pot furniza, printre altele, estimări privind elasticitatea prețurilor produselor din sectorul respectiv pe piața geografică relevantă, precum și estimări privind pierderile de vânzări și/sau profiturile reduse pentru întreprinderile din sectorul sau din categoria în cauză.
- (60) În acest context, Comisia a luat notă de faptul că argumentele Regatului Unit, potrivit cărora creșterea costurilor de producție nu putea fi transferată fără a determina scăderi semnificative ale vânzărilor, s-au bazat pe o comparație între creșterile prețurilor în urma introducerii AGL (aproximativ 0,25-0,30 GBP/tonă în 2002, comparativ cu 2001 în Irlanda de Nord, în timp ce în Regatul Unit prețul a crescut cu 1-1,40 GBP/tonă). În ceea ce privește scăderea vânzărilor (legitime) în Irlanda de Nord, Comisia a observat că valoarea totală a acestora a variat pentru toate tipurile de agregate între - 17,6 % (2001-2003) și - 22,8 % (2002-2003) și că aceasta a fost mult mai importantă, proporțional, decât scăderea înregistrată în Regatul Unit. Comisia a fost de părere că aceste argumente ar putea fi considerate drept o indicație a dificultăților întâmpinate în ceea ce privește transferarea creșterii costurilor de producție în Irlanda de Nord.
- (61) Cu toate acestea, Comisia a subliniat faptul că Regatul Unit nu a furnizat date suficiente de detaliate care să demonstreze și să cuantifice impactul asupra acestor argumente al faptului că producătorii de produse transformate pe bază de agregate nu au plătit niciodată AGL la cota integrală, întrucât introducerea acestei taxe în Irlanda de Nord a fost eșalonată.
- (62) În plus, în ceea ce privește demonstrarea scăderii vânzărilor, Regatul Unit nu a furnizat explicații privind dezvoltarea piețelor de agregate în Irlanda de Nord după 2002. Figura 2 din raportul prezentat de Asociația pentru produse de carieră din Irlanda de Nord pentru studiul de piață realizat de Oficiul pentru Comerț Loial în ceea ce privește sectorul agregatelor din Regatul Unit ⁽¹⁸⁾, astfel cum a fost prezentat de Regatul Unit, arată o creștere a producției în perioada 2004-2007.
- (63) Regatul Unit precizase în observațiile trimise că „creșterea costurilor a afectat cifra de afaceri a operatorilor și a redus profiturile acestora”. Cu toate acestea, nu au fost prezentate date care să sprijine această afirmație.
- (64) Pentru a demonstra respectarea condiției privind compatibilitatea prevăzute la punctul 158 litera (c) din Orientările privind ajutorul pentru protecția mediului din 2008, Regatul Unit a furnizat numai date privind nivelul industriei în general, fără să prezinte vreun eșantion reprezentativ de beneficiari individuali, care să se bazeze, de exemplu, pe dimensiunea acestora.
- (65) În cele din urmă, Comisia a subliniat faptul că din observațiile Regatului Unit reiese că, pentru majoritatea tipurilor de agregate, elasticitatea prețurilor a variat de la aproape zero la aproximativ 0,52, ceea ce înseamnă o elasticitate foarte redusă. În principiu, acest lucru ar însemna că s-ar fi putut transfera creșterea costurilor de producție către consumatorii finali. Regatul Unit nu a furnizat explicații suplimentare sau calcule privind în mod specific impactul elasticității foarte reduse, astfel cum s-a concluzionat prin argumentele prezentate cu privire la (incapacitatea de a) transfera creșterea costurilor de producție către consumatorii finali.

⁽¹⁸⁾ A se vedea: <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20140402142426/http://www.oft.gov.uk/OFTwork/markets-work/aggregates/>, consultat la 18 iulie 2014.

3. OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR TERȚE

3.1. Observații primite din partea QPANI la 23 septembrie 2011

- (66) QPANI au afirmat că producătorii de agregate din Irlanda de Nord au beneficiat de schema de scutire fiscală cu bună-credință, bazându-se pe faptul că Regatul Unit a solicitat aprobarea Comisiei și că aceasta a emis o decizie pozitivă. În plus, producătorii respectivi au încheiat acorduri de mediu, care au presupus investiții importante din partea acestora.
- (67) Solicitanții care au contestat decizia prin care Comisia a autorizat schema de ajutor nu au dovedit, prin exemple, că a existat o discriminare împotriva agregatelor importate.
- (68) QPANI susține că orice recuperare a ajutorului de stat ar încălca așteptările legitime ale operatorilor de cariere din Irlanda de Nord cu privire la caracterul legal al ajutoarelor. Dat fiind că operatorii de cariere au investit deja pentru realizarea unor îmbunătățiri în materie de protecție a mediului, un ordin de recuperare ar face ca aceste societăți să suporte costurile de două ori. În plus, recuperarea ar contraveni principiului securității juridice.
- (69) QPANI menționează și faptul că nivelul agregatelor importate în Irlanda de Nord a fost întotdeauna minor. QPANI arată că, după introducerea AGL, importurile au crescut de fapt ca urmare a dezvoltării sectorului de locuințe private și a creșterii cheltuielilor în sectorul construcțiilor publice.
- (70) În ceea ce privește faptul că AGL nu a putut fi transferată consumatorilor, QPANI invocă faptul că creșterea puternică a costurilor de producție, deja recunoscută de Comisie, nu putea fi transferată din cauza capacității excedentare din sectorul agregatelor și a pieței mult mai competitive din Irlanda de Nord. În plus, în Irlanda de Nord, un volum considerabil de materiale sunt scutite de la plata integrală a AGL, cum ar fi șistul, care este utilizat în proiectele de construcții, atât din sectorul public, cât și din cel privat, precum și de către fermieri. Potrivit unui sondaj realizat de QPANI cu privire la vânzările lunare private de piatră (în perioada septembrie 2001-septembrie 2002), s-a înregistrat o scădere considerabilă a activității economice începând din aprilie 2002, comparativ cu anul precedent. Conform declarației anuale pe 2002 privind mineralele, realizată de departamentul de statistică din cadrul Ministerului Întreprinderilor, Comerțului și Investițiilor (NI), producția de agregate din Irlanda de Nord a scăzut cu aproximativ 2,7 milioane de tone, ceea ce reprezintă aproximativ 11 % din producție.
- (71) QPANI susține că ancheta realizată de Comisia pentru afaceri din Irlanda de Nord, intitulată „*Introduction of the Aggregates Levy – One Year On, third report of session 2003 – 2004*” („Introducerea taxei pe agregate – analiză efectuată după un an, cel de al treilea raport al sesiunii 2003-2004”), prezintă dovezi clare din care reiese impactul introducerii AGL asupra vânzărilor de agregate și a nivelurilor de ocupare a forței de muncă.
- (72) QPANI susține că motivul care a stat la baza creșterii producției de agregate în Irlanda de Nord în perioada 2004-2007 a fost creșterea activității de construcții în această provincie.
- (73) De asemenea, QPANI susține că majorarea costurilor a afectat marjele de profit ale operatorilor, astfel cum a fost demonstrat de faptul că majorările de prețuri au fost cuprinse numai între 0,25 GBP și 0,30 GBP, astfel cum se menționează în considerentul 81 din decizia de inițiere a procedurii. Operatorii au absorbit, așadar, cea mai mare parte a creșterii costurilor de producție generate de AGL și, date fiind utilizarea intensivă a capitalului și nivelul ridicat al cheltuielilor de regie din acest sector industrial, a devenit evident faptul că marjele de profit reduse ale operatorilor au fost și mai mult comprimate.
- (74) QPANI susține că datele privind elasticitatea prețurilor se referă la piața agregatelor din Regatul Unit și nu reflectă situația din Irlanda de Nord.

3.2. Observații primite din partea British Aggregates Association („BAA”) la 23 septembrie 2011

- (75) BAA susține că va fi imposibil pentru Regatul Unit să rectifice retroactiv discriminarea fiscală împotriva produselor importate din alte state membre. BAA afirmă că, chiar dacă Regatul Unit ar rambursa toate sumele plătite ca taxă pe agregate pentru produsele importate în Irlanda de Nord din alte state membre, acest lucru nu ar elimina efectul disuasiv puternic al discriminării fiscale. Prin urmare, aprobarea retroactivă a schemei de scutire fiscală nu ar fi posibilă.

- (76) BAA susține că schema de scutire de la plata integrală a AGL nu este conformă cu Orientările privind ajutorul pentru protecția mediului din 2001. Conform BAA, AGL nu are un impact semnificativ asupra mediului, astfel cum este prevăzut la punctul 51 alineatul (2) litera (a) din Orientările privind ajutorul pentru protecția mediului din 2001; schema de scutire fiscală din 2004 nu era aprobată în momentul în care a fost adoptată AGL, astfel cum este prevăzut la punctul 51 alineatul (2) litera (b) din Orientările privind ajutorul pentru protecția mediului din 2001; 20 % nu reprezintă o proporție semnificativă din taxă, astfel cum este prevăzut la punctul 51 alineatul (1) litera (b) din Orientările privind ajutorul pentru protecția mediului din 2001.
- (77) De asemenea, BAA afirmă că schema de scutire fiscală nu este conformă nici cu Orientările privind ajutorul pentru protecția mediului din 2008. Scutirea de la plata integrală a AGL subminează obiectivul protecției mediului urmărit de AGL, ceea ce contravine punctului 151 din Orientările privind ajutorul pentru protecția mediului din 2008, prin faptul că a generat „importuri” semnificative de agregate din Irlanda de Nord în Regatul Unit începând din 2004. Acest lucru ar sugera nerespectarea normelor conform cărora agregatele extrase în Irlanda de Nord, dar utilizate în Regatul Unit, trebuie să fie impozitate la cota integrală.
- (78) În plus, BAA invocă faptul că scutirea de la plata integrală a AGL nu respectă dispozițiile de la punctul 158 litera (c) din Orientările privind ajutorul pentru protecția mediului din 2008, deoarece nu a fost dovedită imposibilitatea de a se transfera creșterea substanțială a costurilor de producție. Mai precis, datele economice prezentate de Regatul Unit, care sunt menționate la considerentele 21-23 din decizia de inițiere a procedurii, nu sunt plauzibile și ar putea chiar să inducă în eroare. Prețurile medii prezentate de Regatul Unit sunt, în opinia BAA, irelevante, deoarece există multe tipuri diferite de agregate și, implicit, o gamă largă de prețuri. În plus, prețul la ieșirea din carieră depinde, de asemenea, de amplasamentul carierei și de distanța față de șantierele de construcții. Prin urmare, o comparație între prețul mediu pentru Irlanda de Nord (o zonă în principal rurală și de dimensiuni relativ reduse) și un preț mediu pentru Regatul Unit în ansamblul său nu ar fi relevantă. BAA susține că dacă prețurile la ieșirea din carieră în Irlanda de Nord ar fi fost, cu adevărat, cu 50 % mai scăzute decât prețurile practicate în Regatul Unit, ar fi existat, în Regatul Unit, o cerere imensă pentru agregatele din Irlanda de Nord. Potrivit BAA, costurile de transport din Irlanda de Nord către Londra nu ar fi mai mari decât costurile de transport din Scoția către Londra.

4. OBSERVAȚII PRIMITE DIN PARTEA REGATULUI UNIT LA 25 NOIEMBRIE 2011

- (79) Regatul Unit susține că ajutorul nu ar trebui să fie considerat ajutor ilegal și că, în evaluarea compatibilității măsurii cu piața internă, pot fi aplicate numai Orientările privind ajutorul pentru protecția mediului din 2001.
- (80) Regatul Unit susține că Comisia ar trebui să țină seama de faptul că decizia sa din 7 mai 2004 de aprobare a ajutorului a fost anulată întrucât nu a fost inițiată procedura oficială de investigare de către Comisie, ceea ce contravine legislației. Măsura a fost notificată Comisiei și a fost aprobată înainte de a se acorda vreo scutire fiscală. În momentul în care ajutorul a fost acordat, acesta nu era ajutor ilegal.
- (81) Regatul Unit afirmă că, având în vedere anularea deciziei din 7 mai 2004, Comisia nu a luat, de fapt, o decizie, în conformitate cu articolul 4 din Regulamentul nr. 659/1999 al Consiliului ⁽¹⁹⁾ („Regulamentul de procedură”), în termenul de două luni. Prin urmare, măsura trebuie considerată ca fiind autorizată. Dacă articolul 4 alineatul (6) din Regulamentul de procedură se aplică notificării inițiale, atunci ajutorul a fost considerat aprobat în 2004, iar Comisia nu are competența de a adopta o nouă decizie în temeiul articolului 4. În schimb, măsura trebuie să fie tratată ca un ajutor existent, care este supus unei revizuirii numai în ceea ce privește efectele viitoare și care nu pot face obiectul unui ordin de recuperare retroactivă. Cu toate acestea, s-a luat o decizie în conformitate cu articolul 4 alineatul (3), deși acest lucru a fost ilegal și în ciuda faptului că decizia a fost ulterior anulată, ceea ce face ca articolul 4 alineatul (6) din Regulamentul de procedură să nu mai fie aplicabil. Regatul Unit susține că ar trebui să aibă dreptul de a invoca faptul că o decizie de aprobare, în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul de procedură, a fost luată înainte de acordarea scutirii fiscale, ceea ce înseamnă că acordarea ajutorului nu a fost ilicită, în sensul că ajutorul nu a fost acordat fără aprobarea Comisiei.
- (82) Regatul Unit afirmă că, în acest caz, motivul pentru care ajutorul este considerat ilegal este că decizia din 7 mai 2004 a fost anulată, întrucât nu a fost inițiată procedura oficială de investigare în 2004, și nu faptul că Regatul Unit încălca, în momentul în care măsura a fost pusă în aplicare, articolul 108 alineatul (3) din tratat. În evaluarea compatibilității măsurii cu piața internă, ar trebui aplicate numai Orientările privind ajutorul pentru protecția mediului din 2001. Comisia ar trebui să evalueze ajutorul pe baza notificării primite în 2004 și să aplice normele aplicabile la momentul respectiv.

⁽¹⁹⁾ Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (în prezent articolul 108 din tratat) (JO L 83, 27.3.1999, p. 1).

- (83) Dat fiind că susține că ajutorul nu este ilegal, Regatul Unit afirmă că Comisia nu are dreptul să împartă ajutorul acordat între perioadele în care erau în vigoare Orientările privind ajutorul pentru protecția mediului din 2001 și, respectiv, cele din 2008. Prin urmare, din moment ce Comisia a constatat că măsura era conformă cu Orientările privind ajutorul pentru protecția mediului din 2001, toate ajutoarele acordate în cadrul schemei de ajutor ar trebui să fie declarate compatibile cu piața internă.
- (84) Regatul Unit respinge argumentele prezentate de British Aggregates Association („BAA”) în răspunsul său la decizia de inițiere a procedurii prin care BAA susține că măsura, astfel cum a fost notificată în 2004, nu era conformă cu Orientările privind ajutorul pentru protecția mediului din 2001. Regatul Unit subliniază faptul că însăși Comisia a constatat deja, astfel cum se menționează în considerentul 63 din decizia de inițiere, că AGL a avut efecte semnificative asupra mediului și că BAA nu contestă concluzia Comisiei potrivit căreia acordurile de mediu încheiate cu societățile de agregate din Irlanda de Nord care au beneficiat de o reducere cu 80 % a cotei AGL au efecte pozitive asupra mediului și nu aduc atingere obiectivelor urmărite prin AGL. În plus, Regatul Unit demonstrează că măsura aprobată de Comisie în 2004 a fost o extindere a schemei de scutire fiscală care a fost introdusă inițial în același timp cu taxa. Punctul 51 alineatul (2) litera (b) din Orientările privind ajutorul pentru protecția mediului din 2001 nu impune ca fiecare aspect al derogării să fi fost stabilit sau pus în aplicare în momentul în care a fost introdusă taxa. În caz contrar, nu ar fi niciodată posibil să se introducă o derogare modificată, iar punctul 51 alineatul (2) ar conține o dispoziție redundantă. În plus, Regatul Unit afirmă că s-a respectat punctul 51 alineatul (1) litera (b) din Orientările privind ajutorul pentru protecția mediului din 2001 și că, astfel cum a recunoscut deja Comisia în considerentul 67 din decizia de inițiere a procedurii, cerința de a plăti 20 % din AGL reprezintă o obligație de a plăti o proporție semnificativă din taxă. Răspunsul la întrebarea dacă această proporție este semnificativă trebuie să ia în considerare și faptul că operatorii de cariere care pot beneficia de scutirea fiscală trebuie să suporte costurile legate de îmbunătățirea performanței lor de mediu și că prețurile agregatelor sunt, în general, mai mici în Irlanda de Nord decât în restul Regatului Unit. Prin urmare, în termeni absoluți, valoarea monetară a celor 20 % din impozitul național datorat este mai mare decât în restul Regatului Unit.
- (85) Potrivit Regatului Unit, ideea că schema de scutire fiscală ar putea constitui o impozitare discriminatorie, contrară articolului 110 din Tratat, este eronată. Importurile din Irlanda în Regatul Unit sunt impozitate într-o manieră echivalentă cu producția pe teritoriul Regatului Unit, inclusiv cu producția din Irlanda de Nord, în cazurile în care condițiile de scutire fiscală nu sunt îndeplinite. Prin urmare, nu există nicio discriminare între produsele importate din Irlanda în Regatul Unit și cele produse în Regatul Unit. Irlanda de Nord nu este un stat membru, ceea ce înseamnă că nu este corect să se aplice articolul 110 din tratat pentru a se stabili dacă un tratament fiscal specific aplicat anumitor producători din zona respectivă constituie o discriminare împotriva produselor importate din alte state membre și vândute în zona respectivă. Regatul Unit susține că discriminarea trebuie să fie analizată în raport cu produsele naționale și că, întrucât produsele naționale din Regatul Unit sunt supuse plății integrale a AGL, nu poate exista nicio discriminare. În plus, acordarea unei scutiri fiscale anumitor producători dintr-o anumită zonă a unui stat membru reprezintă un aspect reglementat de controlul ajutoarelor de stat în temeiul articolului 107 din tratat, nu al articolului 110. Măsurile de ajutor fiscal acordate producătorilor ar trebui să fie reglementate numai de articolul 107 alineatul (3) din tratat, nu de articolul 110. În caz contrar, toate ajutoarele fiscale acordate producătorilor ar trebui să fie extinse la produsele provenind din alte state membre. În plus, nu există nicio dispoziție în legislația Uniunii care să impună ca ajutoarele acordate prin intermediul unei reduceri fiscale producătorilor dintr-o anumită parte a unui stat membru să fie puse la dispoziție în mod egal importatorilor de produse similare din alte state membre.
- (86) Regatul Unit nu acceptă faptul că ajutorul este ilegal, însă, în cazul în care ar fi considerat astfel de către Comisie, își exprimă opinia că un ordin de recuperare nu reprezintă o măsură adecvată. Un ordin de recuperare ar încălca așteptările legitime ale beneficiarilor și ar fi disproportionat.

5. EVALUAREA MĂSURII

5.1. Ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat [fostul articol 87 alineatul (1) din Tratatul CE]

- (87) Ajutoarele de stat sunt definite la articolul 107 alineatul (1) din tratat drept ajutoarele acordate de un stat membru sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre.

- (88) Scutirea de la plata integrală a AGL a fost acordată prin intermediul resurselor de stat, sub forma unei reduceri a cotei de impozitare în beneficiul societăților situate într-o anumită parte a teritoriului Regatului Unit (Irlanda de Nord), favorizând aceste societăți prin reducerea costurilor pe care ar trebui să le suporte în mod normal. Beneficiarii ajutorului își desfășoară activitatea în sectorul extracției de agregate sau al producției de produse transformate, acestea fiind activități economice care implică schimburi comerciale între statele membre.
- (89) În consecință, Comisia a concluzionat în considerentul 39 din decizia de inițiere a procedurii că măsura notificată constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat [fostul articol 87 alineatul (1) din Tratatul de instituire a Comunității Europene].

5.2. Evaluarea ajutorului de stat

5.2.1. Temei juridic

- (90) Astfel cum s-a precizat în considerentul 55, Comisia a concluzionat că, întrucât ajutorul trebuie considerat ajutor ilegal și având în vedere obiectivul de mediu al măsurii, aceasta trebuie să evalueze compatibilitatea măsurii cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din tratat pe baza temeiului juridic în vigoare la momentul acordării ajutorului, după cum urmează:
- (a) Orientările privind ajutorul pentru protecția mediului din 2001; și
- (b) Orientările privind ajutorul pentru protecția mediului din 2008 de la 2 aprilie 2008.
- (91) Regatul Unit consideră, din motivele descrise la considerentele 79-83, că ajutorul nu trebuie să fie considerat ajutor ilegal și că acesta ar trebui evaluat numai pe baza Orientărilor privind ajutorul pentru protecția mediului din 2001.
- (92) În plus față de constatările sale prezentate în decizia de inițiere și având în vedere poziția exprimată de Regatul Unit, Comisia subliniază faptul că Curtea de Justiție a susținut în mod constant că, atunci când o decizie pozitivă a Comisiei este contestată în termenele prevăzute și este anulată de Tribunal, principiile generale ale dreptului Uniunii și, în special, principiile securității juridice și protecției așteptărilor legitime nu exclud posibilitatea ca o anumită măsură de ajutor să fie declarată de Comisie drept ajutor ilegal și incompatibil și să facă obiectul unui ordin de recuperare. În hotărârea CELF I ⁽²⁰⁾, Curtea a dispus că „ajutoarele puse în aplicare ulterior deciziei pozitive a Comisiei sunt prezumate ca fiind legale până la decizia de anulare pronunțată de instanța comunitară. În continuare, la data pronunțării acestei din urmă decizii, conform articolului 231 primul paragraf CE, ajutoarele în cauză sunt considerate că nu au fost declarate compatibile prin decizia anulată, astfel încât punerea lor în aplicare trebuie considerată nelegală”. În hotărârea CELF II ⁽²¹⁾, Curtea și-a confirmat concluzia că „o încredere legitimă a beneficiarului ajutorului nu poate lua naștere dintr-o decizie pozitivă a Comisiei, pe de o parte, atunci când această decizie a fost atacată în termenele prevăzute pentru introducerea acțiunilor, iar ulterior a fost anulată de instanța comunitară, nici, pe de altă parte, atât timp cât termenul de introducere a acțiunii nu a expirat sau, în cazul unei acțiuni, atâta vreme cât instanța comunitară nu s-a pronunțat în mod definitiv”.
- (93) Prin urmare, Comisia își menține opinia potrivit căreia scutirea de la plata AGL trebuie considerată ajutor ilegal. În consecință, ajutorul acordat după 2 aprilie 2008 face obiectul Orientărilor privind ajutorul pentru protecția mediului din 2008. Cu toate acestea, chiar și în cazul în care scutirea de la plata integrală a AGL ar fi considerată ajutor existent, astfel cum susține Regatul Unit, aceasta ar fi trebuit totuși să fie adaptată la Orientările privind ajutorul pentru protecția mediului din 2008, conform punctului 200 din aceste orientări.

5.2.2. Încălcarea articolului 110 din tratat

- (94) Astfel cum s-a explicat în considerentele 53-54, Comisia a considerat că neacordarea scutirii de la plata integrală a AGL pentru produsele importate în Irlanda de Nord din alte state membre ar putea constitui o încălcare a articolului 110 din tratat.
- (95) Articolul 110 primul paragraf din tratat pare să interzică schemele naționale, cum ar fi schema de scutire de la plata integrală a AGL aplicabilă în Irlanda de Nord, care prevede o reducere a cotei AGL în ceea ce privește agregatele virgine extrase în Irlanda de Nord de producătorii care au încheiat acorduri de mediu, în timp ce produsele identice importate din alte state membre sunt excluse din domeniul de aplicare al cotei reduse și sunt,

⁽²⁰⁾ Cauza C-199/06 – CELF și Ministre de la Culture et de la Communication, Rec. 2008, p. I-00469, punctul 63.

⁽²¹⁾ Cauza C-1/09, CELF și Ministre de la Culture et de la Communication, Rec. 2010, p. I-02099, punctul 45. A se vedea, de asemenea, T-116/01, P & O European Ferries (Vizcaya)/Comisia, Rec. 2003, p. II-02957, punctul 205.

așadar, impozitate la cota integrală a AGL ⁽²²⁾. Spre deosebire de ceea ce susține Regatul Unit, astfel cum se precizează la considerentul 85, aplicarea cotei reduse numai pentru o zonă delimitată nu modifică această interpretare. Într-adevăr, dacă ar fi permise măsuri precum schema de scutire fiscală introdusă de Regatul Unit, statele membre ar putea eluda cu ușurință principiul nediscriminării prevăzut la articolul 110 din tratat.

- (96) Curtea de Justiție a constatat ⁽²³⁾, așa cum afirmă și Regatul Unit, că „dreptul comunitar nu restrânge [...] posibilitatea fiecărui stat membru de a stabili un sistem de impozitare diferențiată pentru anumite produse, chiar similare în sensul articolului 90 primul paragraf CE”. Aceste diferențieri nu sunt, totuși, compatibile cu dreptul Uniunii „decât dacă acestea urmăresc obiective care sunt compatibile de asemenea cu cerințele tratatului și ale dreptului derivat și dacă modalitățile acestora sunt de natură să evite orice formă de discriminare, directă sau indirectă, cu privire la importurile din alte state membre sau orice formă de protecție în favoarea produselor naționale concurențe”. În ceea ce privește scutirea de la plata integrală a AGL, diferența de tratament aplicată agregatelor importate nu este, în mod evident, conformă cu cerințele privind diferențierea stabilite de Curte.
- (97) Principiul călăuzitor în ceea ce privește dreptul Uniunii este că principiile tratatului ar trebui să fie interpretate și aplicate într-un mod care concretizează obiectivele acestora. Articolul 110 din tratat prevede dispoziții specifice cu privire la impozitarea internațională, care interzic statelor membre să impună impozite interne de natură discriminatorie. Pentru ca o măsură fiscală, care constituie un ajutor, să fie valabilă, Comisia trebuie, așadar, să se asigure, în primul rând, că măsura în cauză nu încalcă articolul 110 din tratat și, în al doilea rând, că aceasta îndeplinește toate condițiile relevante prevăzute la articolele 107 și 108 ⁽²⁴⁾. Nu există niciun motiv pentru a considera că o măsură de ajutor sub forma unei scutiri fiscale care se aplică numai într-o parte a unui stat membru ar trebui să constituie o excepție de la această interpretare.
- (98) Cu toate acestea, Comisia ia act de faptul că Regatul Unit s-a angajat, prin scrisoarea din 1 aprilie 2014, să remedieze incompatibilitatea scutirii de la plata integrală a AGL cu articolul 110 din tratat prin rambursarea sumelor colectate care sunt incompatibile cu piața internă, în conformitate cu criteriile descrise în considerentele 99-103. Obiectivul măsurii corective respective este de a permite agregatelor achiziționate în Irlanda de Nord, provenite din alte state membre, pentru care s-a plătit cota integrală a AGL în perioada în care s-a aplicat schema de scutire de la plata integrală a AGL, și anume între 2004 și 2010, să beneficieze de reducerea cu 80 % a cotei taxei pe agregate de care au putut beneficia operatorii de cariere din Irlanda de Nord care au participat la schema de scutire de la plata integrală a AGL. Scopul introducerii măsurii propuse ar fi corectarea oricărei inegalități care ar fi putut interveni.
- (99) Comisia ia notă de imposibilitatea, invocată de Regatul Unit în scrisoarea sa din 17 septembrie 2012, de a fi identificate carierele străine care au vândut agregatele supuse AGL importate și utilizate în Irlanda de Nord. În plus, Comisia precizează că entitățile care au plătit cu adevărat AGL nu erau carierele străine, ci importatorii înregistrați pentru plata taxei. Prin urmare, se pare că este adecvat și conform cu practica decizională a Comisiei ⁽²⁵⁾ ca entitățile care au plătit efectiv taxa și care au făcut ca taxa pe agregate să devină exigibilă să fie cele care au dreptul la o rambursare. Schema retroactivă propusă garantează că orice persoană care prezintă dovezi cu privire la faptul că a achitat la HMRC cota integrală a AGL pentru achizițiile de agregate care au fost importate în Irlanda de Nord din alte state membre în perioada cuprinsă între 1 aprilie 2004 și 30 noiembrie 2010 (denumită în continuare „perioada de referință”) și care îndeplinește criteriile specifice de mediu și condițiile specifice poate solicita un credit de 80 % din taxa plătită.
- (100) Întrucât schema retroactivă trebuie să garanteze că numai importurile de agregate din carierele care îndeplinesc aceleași standarde de mediu ca și carierele din Irlanda de Nord eligibile pentru scutirea fiscală beneficiază de mecanismul de rambursare, Regatul Unit a trebuit să prevadă un mecanism de verificare. Comisia recunoaște că, pentru ca schema retroactivă să poată fi aplicabilă efectiv și să nu fie excesiv de împovărătoare, Regatul Unit nu va verifica îndeplinirea de către carierele străine a acelorași standarde ca cele impuse carierelor din Irlanda de Nord, întrucât, în realitate, acestea nu ar fi avut niciun motiv să procedeze astfel, ci îndeplinirea cel puțin a standardelor de mediu prevăzute la momentul respectiv de legislația aplicabilă a Uniunii, astfel cum a fost transpusă în legislațiile naționale. Ministerul Mediului (Department of Environment – DoE) din Irlanda de Nord va verifica respectarea de către orice solicitant potențial a standardelor de mediu și va deschide o perioadă de înregistrare de un an începând de la data publicării proiectului de legislație privind ajutorul retroactiv în Regatul Unit.

⁽²²⁾ A se vedea cauza C-221/06, Stadtgemeinde Frohnleiten și Gemeindebetriebe Frohnleiten, Rec. 2007, p. I-09643, punctele 56-73.

⁽²³⁾ Idem 22.

⁽²⁴⁾ E. Szyszczak, *Research Handbook on European State Aid Law*, Edward Elgar Publishing Limited, Regatul Unit, 2011, p. 287.

⁽²⁵⁾ Cazurile C-43/02 (ex NN 75/01) – Luxemburg, C-7/05 – Slovenia, NN 162/A/2003 și N 317/A/2006 – Austria, C-4/09 (ex N 679/97) – Franța.

- (101) Pentru a avea dreptul de a beneficia de scutirea fiscală, solicitanții vor trebui să precizeze cariera din afara Regatului Unit din care proveneau agregatele și să solicite DoE din Irlanda de Nord un certificat conform căruia cariera în cauză respecta standardele de mediu prevăzute în legislația Uniunii la momentul respectiv. DoE va consulta apoi autoritățile din alte state membre pentru a determina standardele aplicabile și respectarea acestora. Dacă va fi convins de aceste aspecte, DoE va emite apoi un certificat de conformitate care va fi pus la dispoziția HMRC ⁽²⁶⁾, prin care DoE atestă că a dispus de informațiile necesare pentru prelucrarea cererilor de rambursare a taxei. Pentru cererile care se referă la aceeași carieră, va fi valabil același certificat.
- (102) Cererile de rambursare trebuie să conțină documente care să ateste următoarele: agregatele au fost achiziționate de la o carieră dintr-un alt stat membru în perioada relevantă; cariera a fost certificată de DoE; a fost plătită cota integrală a AGL; nu s-a solicitat nicio scutire pentru alte scopuri. Dovada achiziționării ar putea consta în documentele comerciale adecvate care să indice data tranzacției și originea agregatelor. Contul prelevărilor pentru taxa pe agregate al contribuabililor înregistrați ar putea servi drept dovadă că a fost plătită cota integrală a AGL și că nu s-a solicitat nicio altă scutire. Acest cont face parte din propriile evidențe ale contribuabililor, întrucât autoritățile nu primesc decât cuantumul total al prelevării datorate pentru agregatele supuse taxei care sunt exploatare comercial. Comisia recunoaște dificultățile cu care s-ar putea confrunta potențialii solicitanți în ceea ce privește furnizarea acestor documente din cauza perioadei îndelungate de timp care s-a scurs de la introducerea scutirii de la plata integrală a AGL ⁽²⁷⁾. Cu toate acestea, Comisia precizează că, pentru aplicarea scutirii retroactive, Regatul Unit solicită numai dovezi rezonabile disponibile, ținând cont de faptul că nu există evidențe publice cu toate aceste informații.
- (103) Măsura corectivă retroactivă propusă de Regatul Unit are următoarele caracteristici principale:
- (a) va fi făcută publică pe scară largă, inclusiv prin mesaje publicate în presa națională din Irlanda de Nord și din Republica Irlanda. Dat fiind că data exigibilității taxei pe agregate provenite dintr-un sit din afara Regatului Unit este momentul în care agregatele sunt exploatate comercial, și anume atunci când fac obiectul unui acord de livrare în Regatul Unit, sunt utilizate pentru construcții sau sunt amestecate cu orice altceva decât apă, entitățile potențial eligibile ar putea fi identificate mai precis pe baza informațiilor privind înregistrarea pentru plata taxei pe agregate din Irlanda de Nord. Prin urmare, promovarea schemei de ajutor retroactiv va include, printre altele, scrisori către fiecare societate înregistrată în Irlanda de Nord pentru plata taxei pe agregate, inclusiv către orice persoană care ar fi putut fi înregistrată în cursul perioadei relevante, dar care, între timp, s-ar fi radiat din registre;
 - (b) va fi reglementată în cadrul următoarei legi a finanțelor preconizate după decizia Comisiei. Regatul Unit a informat Comisia că lucrările pentru proiectul de act legislativ au început deja în aprilie 2014 și a furnizat deja Comisiei un model de formular de restituire a AGL. Se preconizează că schema de ajutor retroactiv ar putea intra în vigoare în luna aprilie sau mai 2015;
 - (c) va prevedea o perioadă de înregistrare de 1 an pe lângă DoE de la momentul în care proiectul de act legislativ va fi publicat, ceea ce va asigura faptul că DoE dispune de suficient timp pentru a efectua investigații cu privire la carierele în cauză;
 - (d) va fi aplicabilă timp de 4 ani, din momentul în care va fi adoptată legislația (adică din momentul în care legea relevantă a finanțelor va obține avizul regal);
 - (e) nu va fi limitată în ceea ce privește cuantumul fondurilor disponibile pentru rambursare;
 - (f) va include plata de dobânzi în cadrul rambursării retroactive a taxei. Rata dobânzilor va fi calculată în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei ⁽²⁸⁾;
 - (g) va garanta faptul că plățile sunt tratate cât de rapid posibil (termenul exact va depinde de timpul de care vor avea nevoie autoritățile din alte state membre pentru a verifica acreditările de mediu ale carierelor din care agregatele au fost importate în Irlanda de Nord).
- (104) Prin urmare, Comisia consideră că Regatul Unit și-a asumat angajamentul de a crea un instrument corespunzător pentru remedierea oricărei discriminări care ar fi putut surveni în trecut.

⁽²⁶⁾ HMRC a gestionat taxa și schema de scutire fiscală.

⁽²⁷⁾ Societățile din Regatul Unit sunt, în mod normal, obligate să păstreze evidențele fiscale timp de șase ani pentru scopurile taxei pe agregate.

⁽²⁸⁾ Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 659/1999 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 140, 30.4.2004, p. 1).

5.2.3. Evaluarea în temeiul Orientărilor privind ajutorul pentru protecția mediului din 2001

- (105) Astfel cum se menționează la considerentul 56, Comisia nu a putut ajunge la o concluzie pozitivă în ceea ce privește evaluarea scutirii de la plata integrală a AGL în temeiul Orientărilor privind ajutorul pentru protecția mediului din 2001 din cauza îndoielilor pe care le avea în legătură cu articolul 110 din tratat. Dat fiind că Regatul Unit va institui un instrument adecvat pentru remedierea oricărei discriminări generate de această măsură, Comisia poate concluziona acum că măsura este compatibilă cu piața internă în temeiul Orientărilor privind ajutorul pentru protecția mediului din 2001.
- (106) Comisia ia notă de observațiile prezentate de BAA în ceea ce privește evaluarea măsurii în decizia de inițiere a procedurii, precum și de observațiile Regatului Unit în această privință. Comisia consideră că nu au fost prezentate argumente noi care să nu fi fost deja luate în considerare de către Comisie și că nu există niciun motiv pentru care evaluarea prezentată în decizia de inițiere a procedurii ar trebui modificată.

5.2.4. Evaluarea în temeiul Orientărilor privind ajutorul pentru protecția mediului din 2008

- (107) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a evaluat compatibilitatea măsurii cu piața internă în temeiul Orientărilor privind ajutorul pentru protecția mediului din 2008. Evaluarea Comisiei a fost pozitivă în toate privințele, cu excepția conformității cu punctul 158 litera (c) din Orientările privind ajutorul pentru protecția mediului din 2008, și anume cu criteriul privind necesitatea, potrivit căruia creșterea substanțială a costurilor de producție generată de AGL nu ar fi putut fi transferată consumatorilor fără a determina scăderi semnificative ale vânzărilor realizate de beneficiarii scutirii de la plata AGL în Irlanda de Nord.
- (108) În decizia de inițiere, Comisia a menționat că Regatul Unit nu a luat în considerare în mod corespunzător impactul pe care l-a avut faptul că producătorii de produse transformate din agregatele nu plățiseră niciodată cota integrală a AGL asupra creșterii prețurilor medii din Irlanda de Nord, în comparație cu creșterile prețurilor din Regatul Unit în 2001 și 2002, ca urmare a introducerii AGL. În prezent, Regatul Unit a furnizat o estimare a impactului pe care l-au avut aceste produse transformate asupra datelor, care arată că, într-adevăr, nivelul creșterilor prețurilor indică imposibilitatea transferării AGL (a se vedea considerentul 46).
- (109) În plus, în ceea ce privește demonstrarea scăderii vânzărilor, Comisia a luat notă de faptul că Regatul Unit nu a furnizat explicații privind dezvoltarea piețelor de agregate în Irlanda de Nord după 2002. Datele care au fost furnizate au arătat creșterea producției în perioada 2004-2007. Astfel cum se menționează în considerentele 47-49, au fost furnizate date privind un eșantion reprezentativ de producători de agregate din Irlanda de Nord, care au arătat și tendințele în materie de producție. Cu toate acestea, tendințele par să fi urmat îndeaproape tendințele din sectorul construcțiilor și au fost foarte afectate de recesiunea economică din 2008, ceea ce face ca acestea să nu fie pe deplin relevante pentru a demonstra scăderile vânzărilor generate de introducerea AGL.
- (110) În continuare, Comisia a constatat în decizia de inițiere a procedurii că nu fuseseră prezentate date care să ateste afirmația potrivit căreia creșterea costurilor a afectat cifra de afaceri a operatorilor și a redus profiturile acestora. În ciuda dificultăților importante în ceea ce privește colectarea informațiilor relevante, Regatul Unit a furnizat informații care susțin această afirmație, astfel cum sunt descrise în secțiunile 2.3.4-2.3.7. În plus, Regatul Unit a furnizat informații care indică nivelul ridicat de concurență în rândul producătorilor de agregate din Irlanda de Nord, precum și marjele reduse de care dispun aceștia pentru creșterea prețurilor, care se explică prin oferta mai mare de produse interschimbabile, prin lipsa integrării verticale a pieței și prin numărul mare de producători care dețin o cotă de piață mică (a se vedea considerentele 34-40).
- (111) De asemenea, Comisia a constatat, în decizia de inițiere a procedurii, că datele privind elasticitatea prețurilor au indicat faptul că cererea ar avea o elasticitate foarte redusă. În prezent, Regatul Unit a arătat că datele respective se refereau la Regatul Unit în ansamblul său și nu puteau fi relevante numai pentru Irlanda de Nord. Comisia ia notă de explicațiile oferite de Regatul Unit potrivit cărora elasticitatea specifică a pieței din Irlanda de Nord nu poate fi calculată.
- (112) Comisia ia notă de faptul că, în urma observațiilor BAA potrivit cărora datele economice prezentate de Regatul Unit, astfel cum au fost menționate în considerentele 21-23 din decizia de inițiere a procedurii, nu sunt plauzibile și pot fi chiar înșelătoare, Regatul Unit a furnizat date suplimentare, mai detaliate (considerentul 27) în ceea ce privește prețurile agregatelor în Irlanda de Nord și în Regatul Unit. Datele arată că AGL la cota integrală ar fi avut, într-adevăr, o pondere mult mai mare din prețul de vânzare, pe o piață deja supusă la presiuni.

- (113) În continuare, Comisia a analizat de ce AGL putea fi transferată consumatorilor în Regatul Unit, dar nu și în Irlanda de Nord. În această privință, Comisia acceptă evaluarea Regatului Unit, astfel cum este descrisă la considerentele 34-40 și confirmată de Oficiul pentru Comerț Loial (OFT) în raportul său privind agregatele ⁽²⁹⁾, potrivit căreia piața agregatelor din Irlanda de Nord este o piață geografică distinctă de cea a Marii Britanii și este posibil ca producătorii de agregate din Irlanda de Nord să dispună de o marjă mai mică pentru a transfera taxa la cota integrală către clienții lor.
- (114) De asemenea, Comisia ia notă de faptul că marja de creștere a prețurilor în Irlanda de Nord pare să fie, de asemenea, limitată în mare măsură de costurile de producție mai mari din multe domenii. Regatul Unit a arătat că, potrivit datelor furnizate de patru dintre cele mai mari cinci societăți din sectorul industrial, marjele de profit sunt deja extrem de reduse, multe cariere desfășurându-și activitatea în pierdere de câțiva ani, situație care se explică și prin costurile ridicate ale energiei electrice și ale permiselor de amenajare a teritoriului (a se vedea considerentul 25).
- (115) Comisia constată că, deși datele furnizate de Regatul Unit și descrise în secțiunea 2.3.6 nu sunt defalcate pe ani și pe tipuri de agregate, acestea arată că sectorul agregatelor din Irlanda de Nord s-a confruntat cu o expunere comercială importantă, care a depășit, în general, 10 % și a ajuns chiar la 24,25 %. Astfel cum a subliniat Regatul Unit, expunerea comercială ar putea fi chiar și mai mare ca urmare a importurilor nedeclarate din Republica Irlanda. În practica anterioară ⁽³⁰⁾, Comisia a considerat că orice expunere comercială mai mare de 10 % ar constitui un risc pentru competitivitatea industriei respective. În plus, Comisia a recunoscut faptul că o expunere comercială mare, combinată cu cote de piață reduse, duce la imposibilitatea de a transfera o creștere substanțială a costurilor către consumatori ⁽³¹⁾ fără o scădere a volumelor vânzărilor.
- (116) Cu toate acestea, Comisia observă că datele privind asfaltul și nisipul nu urmează această tendință și au o expunere comercială mai redusă. Nisipul și asfaltul nu urmează, însă, aceleași tendințe ca restul agregatelor virgine sau prelucrate. În general, cifrele arată o scădere a importurilor și a exporturilor. Totuși, în cazul nisipului și al asfaltului, importurile par să se fi dublat în ultimii ani, ceea ce afectează, bineînțeles, calcularea indicelui de expunere comercială. Trebuie menționat faptul că agregatele prelucrate importate nu au fost niciodată supuse la plata AGL, ceea ce înseamnă că, după suspendarea scutirii de la plata integrală a AGL, atunci când asfaltul din Irlanda de Nord a început să fie supus la plata cotei integrale a AGL, asfaltul importat a devenit în mod automat mult mai ieftin. Prin urmare, tendința în ceea ce privește importurile ar fi putut fi influențată de această diferență de preț.
- (117) În plus, Comisia constată că piața agregatelor pentru toate tipurile de agregate virgine constituie o piață unică a produsului. Acest lucru se datorează caracterului interschimbabil al diferitelor agregate în stare brută și a fost confirmat de OFT în raportul său din 2012 ⁽³²⁾, în care a evaluat piețele agregatelor (agregatelor virgine), cimentului și betonului pregătit pentru utilizare imediată fără a împărți piața agregatelor. Prin urmare, Comisia concluzionează că nivelurile de expunere comercială pentru nisip și asfalt diferite față de celelalte tipuri de agregate nu sunt relevante pentru evaluarea sa din două motive: în primul rând, nisipul și asfaltul sunt analizate împreună, deși fac parte din piețe diferite ale produselor, nisipul fiind inclus în prima categorie de agregate din roci sfărâmate, iar asfaltul fiind considerat un agregat prelucrat, și, în al doilea rând, cifrele sunt influențate de tendințele în materie de importuri, având probabil legătură cu asfaltul.
- (118) În concluzie, Comisia consideră că, în prezent, Regatul Unit a arătat că creșterea semnificativă a costurilor de producție în urma introducerii AGL nu ar putea fi transferată fără scăderi semnificative ale vânzărilor și că este îndeplinită condiția privind compatibilitatea prevăzută la punctul 158 litera (c) din Orientările privind ajutorul pentru protecția mediului din 2008.
- (119) Prin urmare, Comisia poate prezenta o concluzie pozitivă cu privire la evaluarea compatibilității măsurii cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din tratat în temeiul Orientărilor privind ajutorul pentru protecția mediului din 2008.

6. CONCLUZII

- (120) Astfel cum se explică în considerentul 40 din decizia de inițiere a procedurii, Comisia a considerat că Regatul Unit a pus în aplicare în mod ilegal schema modificată de scutire de la plata integrală a AGL în Irlanda de Nord, încălcând articolul 108 alineatul (3) din tratat. Cu toate acestea, ținând seama de obligațiile asumate de Regatul Unit în ceea ce privește introducerea unei măsuri corective retroactive, Comisia a constatat că schema modificată de scutire de la plata integrală a AGL este compatibilă cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din tratat în temeiul Orientărilor privind ajutorul pentru protecția mediului din 2001 și al Orientărilor privind ajutorul pentru protecția mediului din 2008.

⁽²⁹⁾ *Aggregates – The OFT's reason for making a market investigation reference to the Competition Commission from January 2012.*

⁽³⁰⁾ N 327/08 – Danemarca, considerentul 64.

⁽³¹⁾ Idem nota de subsol 30, considerentul 66.

⁽³²⁾ Idem nota de subsol 28.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Schema modificată de scutire de la plata integrală a taxei pe agregate pe care Regatul Unit a pus-o în aplicare în perioada 1 aprilie 2004-30 noiembrie 2010 este compatibilă cu piața internă în sensul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, cu condiția ca Regatul Unit să își îndeplinească angajamentele prevăzute la articolul 2.

Articolul 2

(1) Pentru a remedia discriminarea cu care s-au confruntat societățile care au importat agregate în Irlanda de Nord, prin faptul că au plătit integral taxa pe agregate, fără a avea posibilitatea de a beneficia de schema modificată de scutire de această taxă care s-a aplicat în Irlanda de Nord, autoritățile Regatului Unit pun în aplicare un mecanism prin care să ramburseze retroactiv 80 % din taxa integrală colectată de la importatorii de agregate în Irlanda de Nord în perioada 1 aprilie 2004-30 noiembrie 2010.

(2) Mecanismul de rambursare prevede o perioadă de înregistrare de un an pe lângă Ministerul Mediului din Irlanda de Nord, de la data publicării proiectului de legislație. Mecanismul de rambursare este valabil pentru o perioadă de patru ani de la data intrării sale în vigoare.

(3) Rambursarea este reglementată în cadrul următoarei legi a finanțelor care va fi adoptată după decizia Comisiei.

(4) Mecanismul de rambursare nu poate fi limitat în ceea ce privește cuantumul fondurilor disponibile și va include dobânzi la o rată calculată în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 din 21 aprilie 2004 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 659/1999.

(5) Regatul Unit asigură informarea pe scară largă a publicului cu privire la mecanismul de rambursare, inclusiv prin mesaje publicate în presa națională din Irlanda de Nord și din Republica Irlanda.

Articolul 3

În termen de un an de la data notificării prezentei decizii, Regatul Unit informează Comisia cu privire la măsurile adoptate pentru a se conforma acesteia.

Regatul Unit transmite Comisiei rapoarte anuale privind situația procedurii de rambursare menționate la articolul 2, începând cu data la care prezenta decizie este notificată și până la sfârșitul perioadei de patru ani menționate la articolul 2 alineatul (2).

Articolul 4

Prezenta decizie se adresează Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord.

Adoptată la Bruxelles, 4 august 2014.

Pentru Comisie
Joaquín ALMUNIA
Vicepreședinte

DECIZIA (UE) 2015/1584 A COMISIEI**din 1 octombrie 2014****privind ajutorul de stat SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) pus în aplicare de Italia în favoarea întreprinderii Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. și a mai multor transportatori aerieni care operează pe aeroportul Alghero***[notificată cu numărul C(2014) 6838]***(Numai textul în limba engleză este autentic)****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile sus menționate ⁽¹⁾ și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURĂ

- (1) La 22 decembrie 2003, Comisia a primit o plângere din partea transportatorului aerian italian Air One S.p.A. (denumit în continuare „Air One”), care susținea că administratorii mai multor aeroporturi italiene au acordat ajutoare ilegale companiei aeriene Ryanair Ltd. (denumită în continuare „Ryanair”) prin intermediul mai multor contracte de stabilire a condițiilor de operare pe aeroporturi. Aeroporturile în cauză sunt Alghero, Pescara și Roma, administrate de întreprinderile Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. (denumită în continuare „So.Ge.A.AL”), SAGA S.p.A. și, respectiv, Aeroporti di Roma S.p.A., precum și aeroporturile din Pisa, Treviso și Bergamo (denumit în continuare „Orio al Serio”).
- (2) Prin scrisoarea din 11 iunie 2004, Air One a solicitat Comisiei să adopte o poziție cu privire la plângerea sa, în conformitate cu articolul 265 din tratat, și a introdus în instanță o acțiune în constatarea abținerii de a acționa. Instanța a respins acțiunea ⁽²⁾.
- (3) Prin scrisoarea din 9 iulie 2004, Comisia a transmis autorităților naționale o versiune neconfidențială a plângerii împotriva Italiei. După ce Comisia a fost de acord cu o prelungire a termenului, observațiile Italiei cu privire la plângere au fost transmise prin scrisorile din 5 octombrie 2004 și 5 noiembrie 2004.
- (4) Comisia a solicitat informații suplimentare prin scrisoarea din 14 martie 2005. După ce Comisia a fost de acord cu o prelungire a termenului, Italia a furnizat informațiile solicitate prin scrisoarea din 17 iunie 2005. Prin scrisoarea din 30 iunie 2005, Italia a transmis Comisiei informații suplimentare.
- (5) Prin scrisoarea din 21 noiembrie 2005, Air One a solicitat Comisiei să își extindă ancheta asupra aeroporturilor Bari și Brindisi. Prin scrisoarea din 18 mai 2006, Air One a solicitat în mod oficial Comisiei să adopte o poziție în temeiul articolului 265 din tratat. Comisia a răspuns prin scrisoarea din 14 iulie 2006.
- (6) Prin scrisorile din 26 octombrie 2006 și 10 ianuarie 2007, Air One și-a limitat obiecțiile la presupusele ajutoare acordate în temeiul contractelor încheiate între administratorul aeroportului Alghero, So.Ge.A.AL și Ryanair. La 12 februarie 2007, Air One a solicitat Comisiei să se conformeze articolului 265 din tratat.

⁽¹⁾ JO C 38, 12.2.2008, p. 19 și JO C 40, 12.2.2013, p. 15.⁽²⁾ Hotărârea din 10.5.2006 în cauza T-395/04, Air One SpA/Comisia Comunităților Europene, Rec., 2006, p. II-1347.

- (7) Prin scrisorile din 27 iunie 2006 și 30 noiembrie 2006, Comisia a solicitat Italiei informații suplimentare. Italia a răspuns parțial solicitării în scrisoarea sa din 17 ianuarie 2007. Comisia a solicitat Italiei informații suplimentare prin scrisoarea din 19 februarie 2007. Italia a dat curs solicitării prin scrisorile din 16 martie 2007 și 26 martie 2007.
- (8) În urma examinării informațiilor furnizate de Italia, la 12 septembrie 2007 Comisia a decis să inițieze procedura de investigare prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din tratat (denumită în continuare „decizia din 2007”). Decizia din 2007 a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽³⁾. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile în legătură cu măsurile care fac obiectul anchetei.
- (9) Prin scrisorile din 15 octombrie 2007 și 22 octombrie 2007, Italia a solicitat Comisiei să prelungească termenul de prezentare a observațiilor privind evaluarea care face obiectul deciziei din 2007. Comisia a acordat o prelungire a termenului prin scrisoarea din 23 octombrie 2007. Italia și-a prezentat observațiile privind decizia din 2007 la 14 noiembrie 2007.
- (10) La 12 februarie 2008, Comisia a publicat o rectificare la decizia din 2007 ⁽⁴⁾.
- (11) La 18 februarie 2008, Ryanair și-a prezentat observațiile cu privire la evaluarea care face obiectul deciziei din 2007. Întreprinderea So.Ge.A.AL și-a prezentat observațiile la aceeași dată. Întreprinderea So.Ge.A.AL a transmis informații suplimentare prin scrisoarea din 16 iunie 2008. La 20 februarie 2008, Italia a transmis Comisiei observațiile regiunii Sardinia (denumită în continuare „RAS”).
- (12) Observațiile întreprinderilor Ryanair și So.Ge.A.AL au fost transmise Italiei prin scrisoarea din 28 februarie 2008.
- (13) Prin scrisoarea din 20 iunie 2008, Air One a adus completări plângerii inițiale. La 10 decembrie 2008, Comisia a transmis informațiile respective Italiei pentru ca aceasta să formuleze observații. Prin scrisoarea din 15 ianuarie 2009, autoritățile italiene au solicitat o prelungire a termenului de prezentare a observațiilor cu privire la informațiile prezentate de Air One. Comisia și-a exprimat acordul privind prelungirea termenului prin scrisoarea din 20 ianuarie 2009. La 13 februarie 2009, Italia a transmis Comisiei observațiile sale.
- (14) La 1 septembrie 2008, Comisia a contactat Ecorys Netherlands BV (denumită în continuare „Ecorys”) pentru a efectua o evaluare economică în legătură cu mai multe anchete în curs în domeniul ajutoarelor de stat, inclusiv cea privind aeroportul Alghero. Analiza a abordat, între altele, comportamentul administratorului aeroportului, So.Ge.A.AL, și al autorităților locale cu privire la contractele încheiate între So.Ge.A.AL și transportatorii aerieni și măsura în care contractele încheiate cu transportatorii aerieni care operează pe aeroportul Alghero au fost conforme cu principiul operatorului privat în economia de piață (*Market Economy Operator Principle* – MEOP). Ecorys și-a prezentat raportul final la 30 martie 2011 (denumit în continuare „raportul Ecorys”).
- (15) Prin scrisoarea din 5 martie 2010, Ryanair a prezentat Comisiei informații suplimentare privind toate anchetele în curs în domeniul ajutoarelor de stat care implică compania aeriană Ryanair, printre care cea referitoare la aeroportul Alghero.
- (16) La 30 martie 2011, Comisia a transmis Italiei o cerere de informații suplimentare. Prin aceeași scrisoare, Comisia a transmis Italiei versiunea în limba engleză a raportului Ecorys.
- (17) La 8 aprilie 2011, Comisia a transmis Ryanair o solicitare de informații. Ryanair a răspuns la solicitarea respectivă prin scrisoarea din 22 iulie 2011.
- (18) Prin scrisorile din 23 mai 2011 și 30 mai 2011, Italia a solicitat o prelungire a termenului de furnizare a informațiilor solicitate de Comisie până la 30 martie 2011. Prin aceeași scrisoare, Italia a solicitat traducerea în limba italiană a versiunii în limba engleză a raportului Ecorys. La 1 iunie 2011, Italia a confirmat solicitarea de traducere. La 1 august 2011, Comisia a transmis Italiei traducerea în limba italiană a raportului Ecorys.
- (19) Prin scrisorile din 31 august 2011 și 9 septembrie 2011, Italia (atât RAS, cât și Ministerul Transporturilor) a răspuns la solicitarea de informații a Comisiei din 30 martie 2011.
- (20) Prin scrisoarea din 19 octombrie 2011, Comisia a transmis Italiei răspunsul Ryanair din 22 iulie 2011. Prin scrisoarea din 16 noiembrie 2011, Italia a solicitat o prelungire a termenului de prezentare a informațiilor. Prin

⁽³⁾ JO C 12, 17.1.2008, p. 7.

⁽⁴⁾ A se vedea nota de subsol 1.

aceeași scrisoare, Italia a solicitat traducerea în limba italiană a raportului de evaluare privind respectarea principiului operatorului privat în economia de piață (denumit în continuare „raportul din 2011 privind respectarea principiului operatorului privat în economia de piață”) anexat la răspunsul Ryanair. Comisia a aprobat prelungirea termenului prin scrisoarea din 17 noiembrie 2011. La 23 ianuarie 2012, Comisia a transmis Italiei versiunea în limba italiană a raportului din 2011 privind respectarea principiului operatorului privat în economia de piață. La 15 februarie 2012, Italia a răspuns observațiilor prezentate de Ryanair, în special cu referire la raportul din 2011 privind respectarea principiului operatorului privat în economia de piață.

- (21) La 17 februarie 2012, Comisia a adresat o solicitare de informații către Ryanair în ceea ce privește o serie de anchete în curs în domeniul ajutoarelor de stat, inclusiv cea privind aeroportul Alghero. Ryanair a dat curs solicitării prin scrisoarea din 16 aprilie 2012.
- (22) La 27 iunie 2012, Comisia a extins procedura oficială de investigare pentru a include măsuri suplimentare adoptate de Italia care nu au făcut obiectul plângerii prezentate de Air One (denumită în continuare „decizia din 2012”) ⁽⁵⁾. Decizia din 2012 a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile în legătură cu măsurile care fac obiectul anchetei.
- (23) Italia și-a prezentat observațiile privind decizia din 2012 la 31 august 2012, 3 octombrie 2012, 19 octombrie 2012, 22 octombrie 2012 și 20 februarie 2013. Comisia a primit observații de la patru părți interesate: So.Ge.A. AL, Ryanair, Airport Marketing Services Ltd. (denumită în continuare „AMS”) și Unioncamere. Informațiile prezentate de Ryanair au inclus un raport actualizat privind respectarea principiului operatorului privat în economia de piață (denumit în continuare „raportul din 2013 privind respectarea principiului operatorului privat în economia de piață”). Comisia a transmis Italiei observațiile părților interesate, oferindu-i posibilitatea de a răspunde la acestea. Răspunsul Italiei cu privire la observațiile prezentate de părțile interesate a fost primit prin scrisorile din 6 septembrie 2013 și 13 noiembrie 2013.
- (24) S-au primit mai multe observații din partea companiei aeriene Ryanair la 20 decembrie 2013, 17, 24 și 31 ianuarie 2014. Comisia a transmis Italiei toate informațiile relevante pentru aeroportul Alghero la 9 ianuarie 2014 și la 5 februarie 2014. La 24 februarie 2014, Italia a solicitat traducerea în limba italiană a observațiilor din partea companiei aeriene Ryanair care i-au fost transmise prin scrisoarea Comisiei din 5 februarie 2014. Prin scrisoarea din 8 aprilie 2014, Comisia a transmis Italiei versiunea în limba italiană a observațiilor companiei aeriene Ryanair, conform solicitării adresate.
- (25) Prin scrisoarea din 23 decembrie 2013, Comisia a solicitat Italiei informații suplimentare cu privire la măsurile care fac obiectul investigației. După o prelungire a termenului stabilit inițial, Italia a prezentat un răspuns parțial la solicitarea Comisiei la 18 februarie 2014. La 4 martie 2014, Italiei i-a fost atrasă atenția cu privire la obligația de a furniza un răspuns cuprinzător la toate întrebările care îi sunt adresate în scrisoarea Comisiei din 23 decembrie 2013. Italia a furnizat informațiile solicitate prin scrisoarea din 25 martie 2014.
- (26) La 14 martie 2014, Comisia a informat Italia și părțile interesate din cadrul procedurii că orientările Comisiei privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene („orientările din 2014 privind sectorul aviației”) ⁽⁶⁾ au fost adoptate la 20 februarie 2014 și a invitat Italia să prezinte observații în termen de 20 de zile lucrătoare de la publicarea orientărilor din 2014 privind sectorul aviației. Italia nu a răspuns scrisorii Comisiei din 14 martie 2014.
- (27) Comisia a solicitat informații suplimentare Italiei prin scrisoarea din 21 martie 2014. După o prelungire a termenului inițial stabilit, Italia a furnizat informațiile solicitate la 25 aprilie 2014 și la 8 mai 2014.
- (28) Orientările din 2014 privind sectorul aviației au fost publicate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 4 aprilie 2014. Acestea au înlocuit orientările din 2005 privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale (denumite în continuare „orientările din 2005 privind sectorul aviației”) ⁽⁷⁾.
- (29) La 15 aprilie 2014, a fost publicată o comunicare în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* prin care statele membre și părțile interesate erau invitate să prezinte observații cu privire la aplicarea în speță a orientărilor din 2014 privind sectorul aviației, în termen de 1 lună de la data publicării. Întreprinderea So.Ge.A.AL și-a prezentat observațiile la 8 mai 2014. Observațiile întreprinderii So.Ge.A.AL au fost transmise Italiei la 22 mai 2014.
- (30) Comisia a solicitat Italiei informații suplimentare prin scrisoarea din 26 mai 2014. Italia a furnizat informațiile solicitate la 10 iunie 2014, 28 iulie 2014, 20 și 27 august 2014, 1 și 19 septembrie 2014.

⁽⁵⁾ A se vedea nota de subsol 1.

⁽⁶⁾ JO C 99, 4.4.2014, p. 3.

⁽⁷⁾ JO C 312, 9.12.2005, p. 1.

- (31) Prin scrisoarea din 11 septembrie 2014, Italia a informat Comisia că acceptă, în mod excepțional, ca prezenta decizie să fie adoptată doar în limba engleză.

2. INFORMAȚII GENERALE PRIVIND AEROPORTUL ALGHERO

- (32) Aeroportul Alghero este situat în partea de nord-vest a insulei italiene Sardinia. Alghero a fost înființat inițial ca aeroport militar și a fost deschis traficului civil în 1974. Infrastructurile și instalațiile aeroportuare sunt deținute de către stat prin intermediul *Ente Nazionale Aviazione Civile* (denumită în continuare „ENAC”), care este autoritatea națională de aviație civilă în Italia.
- (33) În ceea ce privește distanța dintre aeroportul Alghero și celelalte aeroporturi din Sardinia, aeroportul Alghero este situat la 128 km de aeroportul Olbia, la 133 km de aeroportul Oristano, la 225 km de aeroportul Tortolì-Arbatax și la 235 km de aeroportul Cagliari ⁽⁸⁾. Potrivit Italiei, din cauza poziției geografice și a caracteristicilor specifice ale rețelei de transport (rutier și feroviar), aeroportul Alghero nu poate fi înlocuit de niciunul dintre aeroporturile învecinate.
- (34) Traficul de pasageri în cadrul aeroportului a crescut de la 663 570 de pasageri în 2000 la peste 1 milion de călători în 2005 și la aproximativ 1,6 milioane de pasageri în 2013.

Tabelul 1

Traficul de pasageri pe aeroportul Alghero

An	Pasageri
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 este principala companie aeriană care utilizează aeroportul începând din 2000. Cu toate acestea, alte companii aeriene, inclusiv alți transportatori low-cost, au operat, de asemenea, pe aeroport din 2000 (Germanwings, Air Italy, Air Dolomiti, Air Vallée, Meridiana, Alpi Eagles, bmibaby, easyJet, Air One, Volare, Alitalia) ⁽⁹⁾.

⁽⁸⁾ A se vedea site-ul <http://servizi.aci.it/distanze-chilometriche-web>.

⁽⁹⁾ În cursul procedurii oficiale de investigare, Italia a informat Comisia că succesorul legal al companiei aeriene Volare este CAI Second S.p.A., o filială a companiei aeriene Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.A. În mod similar, Air One S.p.A. a fuzionat cu Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.A.

- (36) La aeroportul din Alghero, taxele percepute companiilor aeriene sunt stabilite de regulă pe baza unei liste a tarifelor de aeroport publicate, care include următoarele elemente: tarif de decolare și de aterizare, tariful aferent serviciilor destinate pasagerilor, tariful de securitate, tariful pentru controlul de securitate al bagajelor și tariful pentru serviciile de handling la sol.

3. ADMINISTRAREA AEROPORTULUI ALGHERO

3.1. So.Ge.A.AL

- (37) Întreprinderea So.Ge.A.AL a fost înființată în 1994 ca administrator al aeroportului Alghero. Întreprinderea a avut un capital inițial de 200 de milioane ITL (103 291,4 EUR), subscris în întregime de organismele publice locale. Majoritatea capitalului este deținut, direct sau indirect, prin intermediul Societă Finanziaria Industriale Regione Sardegna – SFIRS S.p.A (denumită în continuare „SFIRS”) de către RAS. SFIRS a fost înființată ca societate de investiții a RAS ⁽¹⁰⁾.
- (38) Deși structura de capital a întreprinderii So.Ge.A.AL a variat în cursul anilor, începând din 1994, întreprinderea a fost deținută întotdeauna de organisme publice: Camera de Comerț din Sassari, provincia Sassari, comuna Sassari, comuna Alghero, RAS și SFIRS S.p.A.
- (39) În 2010, acțiunile întreprinderii So.Ge.A.AL erau deținute în proporție de 80,20 % de RAS și în proporție de 19,80 % de SFIRS.

3.2. CONCESIUNEA SERVICIILOR DE ADMINISTRARE

- (40) La 28 mai 2007, întreprinderea So.Ge.A.AL a încheiat cu ENAC o convenție privind concesiunea serviciilor de administrare „globală” a aeroportului Alghero pentru o durată de 40 de ani ⁽¹¹⁾ (denumită în continuare „convenția”) ⁽¹²⁾. Înainte de 2007, aeroportul Alghero a fost administrat de întreprinderea So.Ge.A.AL pe baza unui contract „temporar” de concesiune a serviciilor de administrare, atribuit acesteia la 11 februarie 1999.
- (41) În Italia, contractul de concesiune pentru administrarea unui aeroport este atribuit de către ENAC pe baza evaluării sustenabilității planului de afaceri, care include un plan de acțiune, un plan de investiții și un plan economico-financiar. În planul de acțiune, administratorul aeroportului își prezintă strategiile de programare economică, precum și structura organizatorică. Planul de investiții cuprinde un scurt raport cu privire la acțiunile planificate și fezabilitatea tehnică, economică și administrativă a acestora. Planul economico-financiar ilustrează echilibrul financiar al administrării aeroportului.
- (42) În conformitate cu articolul 8 din convenție, încasările So.Ge.A.AL constau în:
- (a) taxe de utilizare a aeroporturilor în conformitate cu Legea italiană nr. 324 din 5 mai 1976, cu modificările ulterioare;
 - (b) taxe de încărcare și descărcare pentru mărfurile transportate pe calea aerului, în conformitate cu Legea italiană nr. 117 din 16 aprilie 1974;

⁽¹⁰⁾ RAS deține 100 % din capitalul social al SFIRS. SFIRS pregătește planuri și programe și elaborează orientări care vizează dezvoltarea economică și socială a regiunii.

⁽¹¹⁾ Infrastructura aeroportuară este deținută de ENAC, care o exploatează direct sau o încredințează terților prin intermediul contractelor de concesiune. În mod tradițional, în Italia există patru tipuri de modele de administrare a aeroporturilor: (i) aeroporturile administrate în mod direct de către stat, în cazul cărora statul este responsabil pentru construirea și întreținerea tuturor infrastructurilor aeroportuare, suportă toate costurile și păstrează toate veniturile; (ii) aeroporturile administrate în temeiul unui contract de concesiune temporară, caz în care administratorul aeroportului, pe baza unei autorizări temporare, poate să exploateze infrastructura aeroportuară și să păstreze veniturile obținute din activități comerciale; (iii) aeroporturile exploatare în temeiul unui contract de concesiune parțială, caz în care administratorul aeroportului păstrează toate veniturile provenite din utilizarea terminalelor pentru transportul de pasageri și de marfă și din principalele servicii aeroportuare (de exemplu, handling), în timp ce statului, prin ENAC, îi revin toate veniturile provenite din tarifele de aeroport (tarife de aterizare și de decolare, tarife de parcare a aeronavelor și tarife de îmbarcare a pasagerilor); (iv) aeroporturile exploatare în temeiul unui contract de concesiune globală, caz în care administratorul aeroportului este responsabil de administrarea întregii infrastructuri (inclusiv zona aeroportuară) și de furnizarea tuturor serviciilor aeroportuare și încasează toate veniturile provenite din operațiunile aeroportuare pentru o durată de maximum patruzeci de ani. Începând din 2007, ENAC poate, cu titlu provizoriu, să încredințeze titularilor de concesiuni parțiale (inclusiv cele însărcinați doar temporar cu administrarea infrastructurii) administrarea aeroportului în cadrul unui regim de administrare globală, limitând dreptul de a utiliza veniturile provenite din drepturile utilizatorilor la măsurile urgente necesare pentru ca administratorul aeroportului să își poată desfășura activitatea, astfel cum este prevăzut în cadrul unui plan de acțiune (Piano di interventi).

⁽¹²⁾ Decretul interministerial 125 T de atribuire a contractului de concesiune întreprinderii So.Ge.A.AL a fost emis la 3 august 2007.

- (c) taxe de concesiune pentru servicii de securitate stabilite în conformitate cu Legea italiană nr. 248/2005, cu modificările ulterioare;
- (d) venituri generate în mod direct sau indirect din funcționarea aeroportului, precum și din utilizarea zonelor și a instalațiilor aeroportuare de către terți, în conformitate cu Decretul legislativ italian nr. 18/1999.
- (43) Administratorii aeroporturilor trebuie să plătească o taxă anuală de concesiune către ENAC pentru dreptul de a administra aeroportul, având valoarea și în conformitate cu procedurile stabilite de legislația relevantă în vigoare (pentru informații suplimentare privind stabilirea taxelor de concesiune, a se vedea considerentele 155-157).
- (44) În temeiul articolului 12 din convenție, în fiecare an începând cu anul de atribuire a contractului de concesiune, administratorul aeroportului trebuie să prezinte ENAC un raport cu privire la stadiul punerii în aplicare a planului de acțiune. De asemenea, administratorul aeroportului trebuie să prezinte ENAC pentru aprobare, nu mai târziu de șase luni înainte de expirarea fiecărei perioade de patru ani a contractului de concesiune, planul de afaceri (inclusiv planul de investiții și planul de acțiune) pentru următoarea perioadă de patru ani. În cazul în care administratorul aeroportului nu respectă obligațiile respective, acesta este pasibil de amenzi.
- (45) În conformitate cu articolul 14a din convenție, concesiunea va fi revocată și convenția va fi reziliată legal în cazul: (i) nepunerii în aplicare în termenele stabilite a măsurilor descrise în considerentul 44; (ii) întârzierii cu mai mult de douăsprezece luni a plății taxei de concesiune datorate de administratorul aeroportului; (iii) falimentului; sau (iv) nerealizării echilibrului economico-financiar până la sfârșitul primei perioade de patru ani.

3.3. SFERA SECTOARELOR DE COMPETENȚĂ PUBLICĂ

- (46) Prin scrisoarea din 18 februarie 2014, Italia a susținut că întreprinderea So.Ge.A.AL nu desfășoară activități care se încadrează în sfera sectoarelor de competență publică ⁽¹³⁾.
- (47) Cu toate acestea, întreprinderea So.Ge.A.AL ar pune la dispoziție incinta aeroportului în scopul furnizării anumitor servicii de către stat în exercitarea prerogativelor de autoritate publică și ar suporta costurile de întreținere și de administrare a suprafețelor în cauză.
- (48) Prin scrisoarea din 10 iunie 2014 ⁽¹⁴⁾, Italia și-a reconsiderat poziția și a afirmat că respectivele costuri suportate în administrarea incintei aeroportului s-ar încadra în sfera sectoarelor de competență publică. În ceea ce privește cadrul legal, Italia a susținut că există norme juridice care impun respectivele costuri strict administratorilor aeroporturilor. În special, administratorul aeroportului este obligat să pună la dispoziția ENAC și a altor entități publice (poliția de frontieră în sectorul aerian, autoritățile vamale, garda financiară, Biroul de sănătate maritimă, aeriană și de frontieră, Crucea Roșie italiană, serviciul de pompieri, poliția) anumite zone aeroportuare și să suporte costurile de administrare și de întreținere corespunzătoare ⁽¹⁵⁾. Obligația pentru administratorii aeroporturilor de a pune la dispoziția entităților publice incinta aeroportului și de a suporta costurile aferente a fost stabilită în convenția-cadru privind atribuirea serviciului de administrare a aeroporturilor italiene menționată de dispoziția italiană nr. 12479 din 20 octombrie 1999 a Ministerului Transporturilor și Navigației, adoptată în aplicarea Decretului ministerial nr. 521 din 1997. Dispozițiile relevante au fost transpuse în convenție, care prevede la articolul 4 alineatul (1) litera (c) obligația administratorului aeroportului „de a desfășura activitățile necesare pentru a sprijini activitățile care intră în responsabilitatea statului și a serviciilor de urgență și de sănătate în incinta aeroportului”. Potrivit Italiei, costurile totale de exploatare suportate de întreprinderea So.Ge.A.AL pentru întreținerea zonelor respective în perioada 2000-2010 s-au ridicat la 2 776 073 EUR ⁽¹⁶⁾.
- (49) De asemenea, Italia a susținut că suma de 1 284 133 EUR din costurile totale ale investiției în noul terminal ar reprezenta costurile de construcție a suprafețelor pe care So.Ge.A.AL este obligată să le pună la dispoziția entităților publice și, prin urmare, ar putea fi considerate, de asemenea, costuri suportate pentru desfășurarea de activități care se încadrează în sfera sectoarelor de competență publică (a se vedea, de asemenea, considerentul 86).

⁽¹³⁾ În acest sens, Comisia reamintește faptul că Curtea de Justiție a statuat că activitățile care, în mod normal, țin de responsabilitatea statului în exercitarea atribuțiilor sale oficiale în calitate de autoritate publică nu sunt de natură economică și, în general, nu se încadrează în domeniul de aplicare a normelor privind ajutoarele de stat. A se vedea, în acest sens, cauza C-118/85, Comisia/Italia, Rec., 1987, p. 2599, punctele 7 și 8, cauza C-30/87 Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, Rec., 1988, p. I-2479, punctul 18, cauza C-364/92 SAT/Eurocontrol, Rec., 1994, p. I-43, punctul 30 și cauza C-113/07 P Selex Sistemi Integrati/Comisia, Rep., 2009, p. I-2207, punctul 71.

⁽¹⁴⁾ Răspunsul la solicitarea de informații a Comisiei din 26 mai 2014.

⁽¹⁵⁾ Articolul 4 alineatele (7) și (8) și articolul 11 din Convenția din 2007.

⁽¹⁶⁾ Anexa 22 la scrisoarea Italiei din 10 iunie 2014.

3.4. TAXELE DE CONCESIUNE PLĂTITE DE ÎNTREPRINDEREA SO.GE.A.AL

- (50) Taxele de concesiune (a serviciilor de administrare și securitate) plătite de întreprinderea So.Ge.A.AL în perioada 2000-2010 sunt prezentate în tabelul 2 ⁽¹⁷⁾.

Tabelul 2

Taxe de concesiune plătite de întreprinderea So.Ge.A.AL în perioada 1998-2010 (în EUR)

Descriere	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Taxa de concesiune pentru servicii de administrare plătită către Minister	139 572	166 505	243 880	266 205	312 950	371 912	418 358
Taxa de concesiune pentru servicii de securitate	—	—	—	—	—	—	—
Total	139 572	166 505	243 880	266 205	312 950	371 912	418 358
Descriere	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Total
Taxa de concesiune pentru servicii de administrare	473 836	119 197	171 019	232 130	267 009	171 005	2 643 514
Taxa de concesiune pentru servicii de securitate	7 092	37 324	45 439	48 205	52 618	48 571	239 249
Total	480 928	156 539	216 458	280 335	319 627	219 575	2 882 763

3.5. SITUAȚIA FINANCIARĂ A ÎNTREPRINDERII So.Ge.A.AL

- (51) Rezultatele financiare ale întreprinderii So.Ge.A.AL au fost negative în perioada 2000-2010. Potrivit Italiei, performanțele mai slabe ale întreprinderii au fost cauzate de întârzierea în atribuirea contractului de concesiune „globală” pentru administrarea aeroportului. În urma atribuirii contractului de concesiune, criza economică a condus la o scădere drastică a numărului de călători, care a afectat în mod negativ activitatea aeroportului.
- (52) În august 2011, Italia a prezentat Comisiei un raport de evaluare a situației financiare a aeroportului Alghero în perioada 2000-2010 (denumit în continuare „raportul Accuracy”) ⁽¹⁸⁾. Astfel cum rezultă din raportul Accuracy, întreprinderea So.Ge.A.AL a avut următoarele rezultate financiare anuale:

Tabelul 3

Rezultatele financiare ale întreprinderii So.Ge.A.AL în perioada 2000-2010 (în mii EUR)

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

⁽¹⁷⁾ În plus față de taxa de concesiune plătită pentru administrarea aeroportului, începând din 2005, So.Ge.A.AL a plătit, de asemenea, o „taxă de concesiune pentru servicii de securitate”, prin care i se acordă dreptul de a furniza servicii de securitate pe aeroport și de a percepe taxe pentru serviciile de securitate.

⁽¹⁸⁾ „Proiect Nuraghe – Il caso So.Ge.A.AL”, 29 august 2011, elaborat de Accuracy, transmis Comisiei prin scrisoarea Italiei din 31 august 2011, anexa 1.

An	Rezultat
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) În cursul anchetei, Italia a prezentat Comisiei rapoartele anuale ale întreprinderii So.Ge.A.AL („Relazione sulla gestione del bilancio”) pentru perioada 2000-2010 ⁽¹⁹⁾.
- (54) Întreprinderea So.Ge.A.AL a raportat o pierdere în valoare de 1 530 960 048 ITL în 2001. În 2002 și 2003, întreprinderea So.Ge.A.AL a raportat, de asemenea, cifre negative.
- (55) Întreprinderea So.Ge.A.AL a încheiat exercițiul financiar 2004 cu o pierdere de 2 981 688 EUR. În perioada 2005-2006, întreprinderea a continuat să înregistreze pierderi. Ulterior, în anul 2007, aceasta a înregistrat o pierdere de 1 801 000 EUR, în pofida atribuirii contractului de concesiune „globală” pentru administrarea aeroportului la 3 august 2007. Pe baza raportului anual pentru 2007, performanța financiară a întreprinderii So.Ge.A.AL a avut de suferit în anul respectiv din cauza unor evenimente neprevăzute.
- (56) Întreprinderea So.Ge.A.AL a raportat pierderi în valoare de 4 577 000 EUR în 2008 și de 12 404 126 EUR în 2009.
- (57) În raportul său anual pentru 2009, întreprinderea So.Ge.A.AL a luat act de faptul că, în temeiul convenției din 2007, trebuie să atingă pragul de rentabilitate în termen de patru ani de la data atribuirii contractului de concesiune. Având în vedere situația financiară precară din 2009, întreprinderea So.Ge.A.AL a propus elaborarea și adoptarea unui plan de afaceri actualizat pe care l-a descris ca fiind necesar pentru a adapta mai bine previziunile la evoluțiile pieței. În acest sens, planul de afaceri elaborat de societatea de consultanță Roland Berger (a se vedea considerentele 64-70) a fost considerat insuficient de fiabil.
- (58) Pentru anul 2010, a fost raportată, de asemenea, o pierdere de 1 847 165 EUR. Se pare că cifrele privind traficul au continuat să aibă o tendință ascendentă, chiar și în contextul economic dificil afectat de criza provocată de norul de cenușă vulcanică, care a condus la închiderea temporară a spațiului aerian european.

4. PLANURILE DE AFACERI

- (59) Începând cu 1999, întreprinderea So.Ge.A.AL a elaborat mai multe planuri de afaceri, care sunt rezumate în considerentele 60-75.

4.1. PLANUL DE AFACERI DIN 1999

- (60) Planul de afaceri din 1999 acoperă perioada 1999-2007 în două etape succesive:
- (a) 1999-2001: în cursul acestei perioade, întreprinderea So.Ge.A.AL a planificat, în special, o majorare de capital, inițierea procesului de privatizare, atribuirea contractului de concesiune „globală”, investiții în infrastructura aeroportuară, introducerea de noi zboruri regulate operate de două companii aeriene și elaborarea unui plan de marketing și de dezvoltare comercială;
- (b) 2002-2007: această etapă urma să fie dedicată dezvoltării activității întreprinderii, ca urmare a îmbunătățirii infrastructurii aeroportuare.
- (61) Planul de afaceri a avut în vedere atribuirea contractului de concesiune „globală” în 1999, în urma majorării capitalului întreprinderii So.Ge.A.AL la 6 miliarde ITL.

⁽¹⁹⁾ Scrisorile Italiei din 26 octombrie 2012 și 18 februarie 2014.

- (62) Planul de afaceri s-a bazat pe ipoteza unei diversificări a legăturilor aeriene prin atragerea a două companii aeriene low-cost aflate în creștere rapidă ca factor principal al dezvoltării. Un transportator aerian urma să preia operațiunile de pe aeroportul Alghero pe ruta Alghero-Milano în 1999 și un al doilea transportator urma să înceapă deservirea rutei Alghero-Londra în 2000, cu trei zboruri pe săptămână operate la tarife promoționale reduse pentru primul an.
- (63) Conform prognozelor privind traficul, aeroportul Alghero urma să ajungă de la 1 milion de pasageri în anul 2004 până la 1,1 milioane de pasageri în 2007, ca urmare a începerii operării unor rute noi de către cei doi transportatori aerieni menționați în considerentul 62, care, la momentul elaborării planului de afaceri, negociau contracte de servicii aeroportuare cu întreprinderea So.Ge.A.AL.

4.2. PLANUL ROLAND BERGER

- (64) Planul din 2004 întocmit de societatea de consultanță Roland Berger (denumit în continuare „planul Roland Berger”) conține o prognoză detaliată pentru perioada 2004-2008. Principalele elemente ale planului de afaceri sunt:
- (a) creșterea traficului low-cost de la 20 % la 44 % din totalul traficului de pe aeroport, până la 620 000 de pasageri în 2008;
- (b) creșterea veniturilor provenite din activități non-aeronautice de la 2,2 EUR/pasager pe an la 5 EUR/pasager pe an ⁽²⁰⁾;
- (c) creșterea veniturilor aeronautice de la 6,8 EUR/pasager pe an în 2003 la 7,47/7,75 EUR/pasager pe an în 2008;
- (d) investiții în infrastructură și echipamente în valoare de 42,6 milioane EUR, din care suma de 41,3 milioane EUR urma să fie acoperită din finanțare publică.
- (65) Pentru a înțelege modul în care aeroportul Alghero a înregistrat performanțe în pofida condițiilor pieței, performanța acestuia a fost evaluată prin raportare la cea a unor aeroporturi comparabile:
- (a) veniturile din serviciile de handling și veniturile provenite din activități non-aeronautice, cum ar fi spațiile de parcare, închirierea de autoturisme, vânzarea de combustibil și contractele de concesiune în sectorul alimentar și al comerțului cu amănuntul s-au situat sub media din sector; cheltuielile pe pasager au variat de la jumătate la o treime din cele înregistrate de aeroporturile mici și au reprezentat mai puțin de o cincime din cele ale aeroporturilor mai mari;
- (b) performanța slabă în materie de venituri a fost confirmată de cheltuielile pe pasager, similare cu cele ale aeroportului Puglia, care a înregistrat un rezultat net din exploatare negativ;
- (c) cu toate acestea, costurile de exploatare au fost în concordanță cu cele ale aeroporturilor italiene cu cele mai bune rezultate.
- (66) Proiecțiile elaborate în cadrul planului Roland Berger au indicat venituri și cheltuieli de exploatare pentru administratorul aeroportului pe baza a două scenarii: dezvoltarea aeroportului în cadrul unui scenariu de concesiune „temporară”, în raport cu un scenariu de concesiune „globală”. În cadrul primului scenariu, se preconiza că aeroportul va continua să înregistreze pierderi până în 2008, în timp ce, în cadrul celui de al doilea scenariu, se preconiza că aeroportul va atinge pragul de rentabilitate deja în 2005, pe baza unor venituri anuale în medie cu 7 % mai ridicate în cazul scenariului de concesiune „globală” în comparație cu scenariul de concesiune „temporară” (în mare parte, ca urmare a creșterii veniturilor din activități non aeronautice, s-a preconizat că îmbunătățirea eficienței serviciilor de publicitate, exploatarea parcarii pentru autovehicule și vânzarea de combustibil vor conduce la creșterea veniturilor comerciale). S-a preconizat că rezultatele financiare pentru activitățile aeronautice vor fi negative chiar și în cadrul unui scenariu de concesiune „globală”.
- (67) Planul Roland Berger a indicat venituri neperformante din serviciile de handling, în mare parte, din cauza traficului low-cost. S-a preconizat că serviciile de handling vor continua să genereze pierderi pe termen mediu, chiar și în cadrul unui scenariu optimist. S-a estimat că pierderile de venit rezultate din gestionarea traficului low-cost vor fi de 3,2 milioane EUR în 2008.

⁽²⁰⁾ Veniturile aeroporturilor provin din două surse principale: venituri aeronautice, obținute din tarifele percepute companiilor aeriene pentru utilizarea instalațiilor atât de aeronave, cât și de pasageri, precum și venituri comerciale, obținute din activitățile comerciale desfășurate în incinta aeroportului, inclusiv comerțul cu amănuntul, servicii de catering și închirierea de birouri/imobile.

- (68) Conform planului Roland Berger, obiectivul principal al aeroportului pentru a inversa declinul anterior și a atinge pragul de rentabilitate este să obțină venituri comerciale, până la punctul în care cheltuielile pe pasager sunt aduse la nivelul cheltuielilor din aeroporturi comparabile (de la 2,2 EUR la 5 EUR pe pasager). S-a preconizat că traficul low-cost va fi principalul generator de venituri non-aeronautice pentru perioada 2004-2008 și că va atenua pierderile înregistrate în sectorul aeronautic. Previziunile indică un număr de 620 000 de pasageri pentru zborurile low-cost în 2008.
- (69) Planul Roland Berger a constatat, de asemenea, că o continuare a planului de administrare a aeroportului în temeiul unui contract de „concesiune temporară” ar putea necesita recapitalizarea întreprinderii So.Ge.A.AL pentru a acoperi pierderile de exploatare.
- (70) Planul Roland Berger a fost actualizat de două ori, în 2007 și în 2008, pentru a lua în considerare evoluțiile din sector. Actualizările au propus acțiuni concrete de dezvoltare a aeroportului în perioada 2008-2011, prin creșterea veniturilor provenite din activități aeronautice, în special din serviciile de handling, și a veniturilor provenite din activități non aeronautice.

4.3. PLANUL DE AFACERI PENTRU ATRIBUIREA CONTRACTULUI DE CONCESIUNE

- (71) Planul de afaceri al întreprinderii So.Ge.A.AL întocmit în vederea atribuirii contractului de concesiune globală a fost aprobat în luna septembrie 2005 și prevede o estimare a veniturilor și a cheltuielilor aferente perioadei de concesiune de patruzeci de ani pentru administrarea aeroportului, presupunând că respectivul contract de concesiune va fi atribuit întreprinderii So.Ge.A.AL în 2006.
- (72) Previziunile privind traficul anual au indicat o creștere anuală constantă de 4,5 % până în 2010, de 2,6 % în perioada 2011-2025 și de 3,78 % în perioada 2006-2025, la aproximativ 2,8 milioane de pasageri până în 2045. S-a estimat că veniturile din activități non-aeronautice vor crește anual de la 2 929 000 EUR în 2006 la 8 814 000 EUR în 2045. De asemenea, s-a preconizat că veniturile aeronautice vor crește de la 9 288 000 EUR în 2006 la 29 587 000 EUR la sfârșitul perioadei de patruzeci de ani. Previziunile au presupus o reducere cu 20 % a veniturilor din activități aeronautice pentru aeroport la atingerea plafonului de 2 milioane de pasageri și la intrarea ulterioară pe piață a unui alt furnizor de servicii de handling la sol în conformitate cu normele UE privind serviciile de handling la sol în aeroporturile europene ⁽²¹⁾.
- (73) Pentru perioada 2006-2045, au fost prevăzute cheltuieli de capital în valoare de 143,3 milioane EUR. Planul include un program detaliat al investițiilor de capital anuale în perioada 2006-2045 și o enumerare a surselor de finanțare (publice sau private) pentru investițiile respective.

4.4. PLANUL DE REORGANIZARE ȘI DE RESTRUCTURARE DIN 2010

- (74) Planul de reorganizare și de restructurare din 2010 a fost aprobat de RAS în septembrie 2010. Planul prevede o analiză cuprinzătoare a situației economice a întreprinderii So.Ge.A.AL pentru perioada 2000-2010 și estimează restabilirea viabilității întreprinderii în 2012, luând în considerare, de asemenea, o recapitalizare a întreprinderii avută în vedere pentru 2010.
- (75) În conformitate cu planul de reorganizare și de restructurare din 2010, rezultatele slabe ale întreprinderii So.Ge.A.AL până în 2010 au fost consecința unei gestionări defectuoase, a serviciilor de handling la sol ineficiente, a deficiențelor infrastructurii și a veniturilor din activități aeronautice și non-aeronautice insuficiente.

5. MĂSURILE CARE FAC OBIECTUL ANCHETEI

- (76) Următoarele măsuri fac obiectul anchetei inițiate și extinse prin deciziile din 2007 și, respectiv, din 2012:
- (a) măsurile în favoarea administratorului aeroportului, întreprinderea So.Ge.A.AL:
- injecțiile de capital efectuate de RAS și alți acționari publici;
 - contribuțiile pentru „instalații și lucrări” din partea RAS;
 - finanțarea infrastructurii și a echipamentelor aeroportuare de către stat.
- (b) Ajutorul potențial în cadrul diferitelor contracte încheiate cu respectivele companii aeriene care utilizează aeroportul începând din 2000.

⁽²¹⁾ Directiva 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității (JO L 272, 25.10.1996, p. 36).

5.1. MĂSURI ÎN FAVOAREA ÎNTREPRINDERII So.Ge.A.AL

5.1.1. Măsura 1 – Injecții de capital

- (77) Legislația italiană impune administratorilor aeroporturilor să mențină un nivel minim al capitalului, în funcție de volumul de trafic ⁽²²⁾: pentru aeroporturile cu un trafic cuprins între 300 000 și 1 milion de pasageri, capitalul minim necesar a fost stabilit la 3 milioane EUR, în timp ce pentru aeroporturile cu un trafic cuprins între 1 milion și 2 milioane de pasageri, pragul a fost stabilit la 7,5 milioane EUR. În cursul anchetei, Italia a susținut că injecțiile de capital realizate de acționarii publici ai întreprinderii So.Ge.A.AL au avut ca scop principal readucerea capitalului întreprinderii, erodat din cauza pierderilor, la nivelul impus de legislația națională.
- (78) Pe baza informațiilor furnizate de Italia, în perioada 2000-2010, acționarii publici ai întreprinderii So.Ge.A.AL au injectat capital nou în întreprindere în mai multe rânduri, după cum urmează ⁽²³⁾:

Tabelul 4

Operațiuni de capital ale întreprinderii So.Ge.A.AL

An	Descriere	Reuniunea adunării acționarilor întreprinderii So. Ge.A.AL	Injecție de capital (în EUR)
2003	Injecție de capital pentru a restabili capitalul erodat din cauza pierderilor și pentru a majora capitalul la valoarea de 7 754 000 EUR	9 mai 2003	5 198 000
2005	Injecție de capital în valoare de 3 933 372,17 EUR pentru a restabili capitalul erodat din cauza pierderilor	29 aprilie 2005	3 933 372,17
2007	Injecție de capital în valoare de 3 797 185 EUR pentru a restabili capitalul erodat din cauza pierderilor	31 octombrie 2007	3 797 185
2009	Injecție de capital în valoare de 5 649 535 EUR pentru a restabili capitalul erodat din cauza pierderilor	26 ianuarie 2009	5 649 535
2010	Injecție de capital în valoare de 12 508 306 EUR pentru a restabili capitalul erodat din cauza pierderilor	21 mai 2010	12 508 306

5.1.2. Măsura 2 – Finanțarea pentru „instalații și lucrări”

- (79) Conform informațiilor furnizate de Italia, în perioada 1998-2009, întreprinderea So.Ge.A.AL a primit contribuții din partea RAS pentru „instalații și lucrări” în valoare totală de 6 540 269 EUR.
- (80) În observațiile sale privind decizia din 2012, Italia a precizat faptul că principalul obiectiv al măsurii de finanțare a „instalațiilor și lucrărilor” a fost de modernizare a infrastructurii aeroportuare. Italia a făcut referire la definiția generală a lucrărilor publice („*lavoro pubblico*”) prevăzută la articolul 2 alineatul (1) din Legea italiană nr. 109 din 11 februarie 1994 („*Legge quadro in materia di lavori pubblici*”) ⁽²⁴⁾, și anume „activitățile de construcție, de demolare, de recuperare, de renovare și de întreținere a lucrărilor și a instalațiilor, inclusiv protecția mediului și bioinginerie” ⁽²⁵⁾. Italia a precizat că finanțarea în cauză a fost utilizată în cele din urmă pentru finanțarea lucrărilor la terminalul de pasageri, modernizarea legăturilor rutiere externe, modernizarea zonelor de parcare pentru aeronave, precum și pentru echipamentele necesare în vederea exploatarei aeroportului.

⁽²²⁾ A se vedea, în special, articolul 3 din Decretul ministerial nr. 521/1997.

⁽²³⁾ Scrisoarea Italiei din 31 august 2011, anexele 7 și 23. Pentru defalcarea finanțării publice între acționarii publici, inclusiv contribuțiile din partea SFIRS pentru anii 2007, 2009 și 2010, a se vedea anexa 1 (raportul Accuracy) la scrisoarea menționată, p. 40.

⁽²⁴⁾ Scrisoarea Italiei din 22 octombrie 2012.

⁽²⁵⁾ Definiția a fost pusă în aplicare prin articolul 3 alineatul (8) din Decretul legislativ nr. 163 din 12 aprilie 2006 („Codice dei contratti pubblici relativi ai lavori, servizi e forniture”).

- (81) Pe baza acestor clarificări, în cadrul evaluării realizate în prezenta decizie, Comisia a analizat finanțarea „instalațiilor și lucrărilor” (măsura 2) și subvențiile pentru investiții în infrastructură (măsura 3) împreună, ca o serie de măsuri de finanțare a creării și modernizării infrastructurii și a echipamentelor.

5.1.3. Măsura 3 – Finanțarea infrastructurii aeroportuare și a echipamentelor

- (82) Tabelul 5 prezintă în detaliu investițiile în infrastructură realizate în perioada 2000-2010, care au fost parțial finanțate din fonduri publice ⁽²⁶⁾.

Tabelul 5

Investiții în infrastructură în perioada 2000-2010

Investiție	Data angajamentului ferm pentru finanțare publică	Costuri de investiție (în EUR)	Finanțare publică (în EUR)	Sursa finanțării publice
Zonă nouă pentru plecări	1994	109 773,59	109 774	RAS
Restructurarea zonei pentru sosiri („Ristrutturazione zona arrivi”)	1996	1 442 990,23	1 350 812	RAS
Terminal nou	1997	17 325 483,05	15 012 344,72	ENAC
Modernizarea pavajului căii de rulare	1997	4 175 608,09	3 861 392	ENAC
Zone de siguranță laterale	1998	429 894,54	417 102	RAS
Total	Nu se aplică	23 483 749,5	20 751 424,72	ENAC
Sistem de control al bagajelor cu raze X	2003	208 782,99	191 082,99	ENAC
Restructurarea vechiului terminal pentru pasageri („Ristrutturazione vecchia aerostazione passeggeri”)	2003	2 406 862,57	1 623 967	ENAC
Modernizarea platformei	2003	7 499 177,02	6 905 599	ENAC
Modernizarea căii de rulare	2003	7 287 065,75	6 755 162	ENAC
Modernizarea pistei	2003	6 702 055,64	6 323 883	ENAC
Sistemul de control al incintei aeroportului	2003	6 073 054,61	5 951 919	ENAC
Echipeamente antideflagrante („Carrello antideflagrante”)	2004	76 001,29	76 000	ENAC
Total	Nu se aplică	53 736 749,37	48 579 036,23	Nu se aplică

⁽²⁶⁾ Scrisoarea Italiei din 8 mai 2014.

- (83) De asemenea, în perioada 2000-2010, RAS a acordat întreprinderii So.Ge.A.AL granturi directe pentru achiziționarea de echipamente (dispozitive de comunicare internă, software, vehicule etc.) în valoare totală de 4 680 281,44 EUR.
- (84) Potrivit Italiei ⁽²⁷⁾, o sumă de 25 431 706,16 EUR din finanțarea publică a fost angajată legal înainte de 2000, și anume data hotărârii în cauza *Aéroports de Paris* ⁽²⁸⁾. În special:
- (a) finanțarea de stat stabilită prin decizia CIPE ⁽²⁹⁾ din 29 august 1997: fondurile au fost utilizate pentru construcția noului terminal pentru pasageri și modernizarea căii de rulare;
- (b) finanțarea regională acordată întreprinderii So.Ge.A.AL pe baza acordului cadru încheiat între RAS și Ministerul Transporturilor la 5 august 1996, Legea regională italiană nr. 2 din 29 ianuarie 1994 și Legea regională italiană nr. 9 din 15 februarie 1996: finanțarea a fost direcționată spre restructurarea vechiului terminal și construirea de zone de siguranță laterale. De asemenea, în temeiul legilor regionale, întreprinderea So.Ge.A.AL a beneficiat de finanțare regională pentru echipamente.
- (85) Potrivit Italiei, înainte de atribuirea contractului de concesiune „globală” din 2007, statul și-a păstrat responsabilitatea pentru investiții în infrastructură, în timp ce administratorul aeroportului era un simplu executant al lucrărilor de infrastructură aprobate de stat.
- (86) Prin scrisoarea din 10 iunie 2014 ⁽³⁰⁾, Italia a susținut, de asemenea, că, din totalul costurilor de investiții în noul terminal, suma de 1 284 133 EUR ar face parte din categoria costurilor suportate pentru furnizarea de activități care se încadrează în sfera sectoarelor de competență publică, ca fiind corespunzătoare costurilor de construcție a zonelor aeroportuare pe care întreprinderea So.Ge.A.AL este obligată să le pună la dispoziția entităților publice (a se vedea, de asemenea, considerentul 49).

5.2. MĂSURI ÎN FAVOAREA COMPANIILOR AERIENE CARE UTILIZEAZĂ AEROPORTUL

- (87) Ancheta vizează mai multe contracte încheiate de întreprinderea So.Ge.A.AL cu diferite companii aeriene care operează zboruri din aeroportul Alghero, care, în deciziile din 2007 și 2012, au fost considerate de Comisie drept posibil ajutor de stat acordat companiilor aeriene în cauză.
- (88) Potrivit Italiei, contractele cu transportatorii aerieni au fost negociate de către directorul general al întreprinderii So.Ge.A.AL, care a informat consiliul de administrație cu privire la situația negocierilor și la conținutul contractelor. Consiliul de administrație al întreprinderii So.Ge.A.AL a aprobat condițiile contractelor înainte de încheierea acestora ⁽³¹⁾.

5.2.1. Măsura 4 – Contractele încheiate de So.Ge.A.AL cu Ryanair/AMS

- (89) Începând cu anul 2000, Ryanair a fost principala companie aeriană care a operat pe aeroportul Alghero. Au fost încheiate două tipuri de contracte între Ryanair și filiala sa, AMS, pe de o parte, și So.Ge.A.AL, pe de altă parte.
- (i) Contractele de servicii aeroportuare
- (90) Contractele de servicii aeroportuare încheiate începând cu anul 2000 între întreprinderile Ryanair și So.Ge.A.AL prevăd condițiile de operare pe aeroportul Alghero aplicabile companiei aeriene Ryanair și nivelul tarifelor de aeroport datorate de către aceasta. Ryanair s-a angajat să atingă o serie de obiective prestabilite în ceea ce privește numărul de zboruri/pasageri, urmând ca întreprinderea So.Ge.A.AL să îi plătească un comision de succes. Au fost stabilite sancțiuni pentru neindeplinirea în totalitate a obiectivelor stabilite.
- (ii) Contractele de servicii de marketing
- (91) Contractele de servicii de marketing se referă la promovarea destinației Alghero pe site-ul oficial al companiei aeriene Ryanair. Începând din 2006, astfel de contracte au fost încheiate cu filiala AMS, deținută în procent de 100 % de Ryanair, la aceleași dată la care Ryanair a încheiat contractele de servicii aeroportuare.

⁽²⁷⁾ Scrisoarea Italiei din 8 mai 2014.

⁽²⁸⁾ Cauza T-128/89, *Aéroports de Paris/Comisia*, Rec., 2000, p. II-3929.

⁽²⁹⁾ *Comitato interministeriale per la programmazione economica*.

⁽³⁰⁾ Răspunsul la solicitarea de informații a Comisiei din 26 mai 2014.

⁽³¹⁾ Scrisoarea Italiei din 18 februarie 2014, anexa A.

- (92) În considerentele 93-109, Comisia prezintă un rezumat al principalelor dispoziții ale contractelor (contractele de servicii aeroportuare și contractele de servicii de marketing) încheiate între întreprinderile So.Ge.A.AL și Ryanair/AMS.

5.2.1.1. *Contractul de servicii aeroportuare din 2000 încheiat cu Ryanair*

- (93) Primul contract de servicii aeroportuare între Ryanair și So.Ge.A.AL a fost încheiat la 22 iunie 2000 pentru o perioadă de zece ani.
- (94) Pe baza contractului de servicii aeroportuare din 2000, Ryanair urma să opereze cel puțin un zbor dus-întors pe zi între Londra și Alghero și să plătească întreprinderii So.Ge.A.AL suma de [...] ITL (*) pentru fiecare escală. De asemenea, Ryanair urma să prezinte în fiecare an un plan de marketing și vânzări și să indice rezultatele obținute din exploatarea rutei, precum și perspectivele de dezvoltare.
- (95) Întreprinderea So.Ge.A.AL s-a angajat să furnizeze servicii de terminal și de handling pentru Ryanair. Administratorul aeroportului urma să „plătească sau să crediteze” o sumă echivalentă cu suma lunară plătită de Ryanair pentru tarifele de handling, cu un plafon pentru primul an al contractului. Întreprinderea So.Ge.A.AL s-a angajat, de asemenea, să plătească anual către Ryanair o sumă fixă și o sumă suplimentară, în cazul în care ar adăuga un al doilea zbor dus-întors la planul de zbor.

5.2.1.2. *Contractul de servicii aeroportuare din 2002 și contractul de servicii de marketing încheiate cu Ryanair*

- (96) Ryanair a încheiat un al doilea contract de servicii aeroportuare cu întreprinderea So.Ge.A.AL la 25 ianuarie 2002, care l-a înlocuit pe cel din 2000 și a acoperit perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2002 și 31 decembrie 2012. În temeiul contractului, Ryanair urma să plătească întreprinderii So.Ge.A.AL suma de [...] EUR pe escală pentru serviciile de handling. Ryanair urma să plătească tarifele de aeroport și tarifele de securitate incluse pe lista tarifelor publicată.
- (97) La aceeași dată, a fost încheiat un contract de marketing între întreprinderile So.Ge.A.AL și Ryanair, care acoperea aceeași perioadă ca cea acoperită de contractul de servicii aeroportuare din 2002. Ryanair s-a angajat să desfășoare activități publicitare și promoționale pe pagina sa de internet și prin alte mijloace de informare avute la dispoziție pentru a promova ruta Alghero-Londra, prin consultare cu întreprinderea So.Ge.A.AL. În temeiul contractului, întreprinderea So.Ge.A.AL trebuia să plătească contribuții de comercializare în valoare de [...] EUR pentru prima rotație zilnică pe fiecare rută efectuată pe tot parcursul anului și în valoare de [...] EUR pentru a doua rotație zilnică pe fiecare rută efectuată doar în cursul verii.

5.2.1.3. *Contractul de servicii aeroportuare din 2003 și contractul de servicii de marketing încheiate cu Ryanair*

- (98) La 1 septembrie 2003, So.Ge.A.AL a încheiat cu Ryanair un nou contract de servicii aeroportuare pentru o perioadă de unsprezece ani (cu posibilitate de prelungire pentru o perioadă suplimentară de zece ani), care a înlocuit contractul de servicii aeroportuare din 2002.
- (99) În temeiul contractului de servicii aeroportuare din 2003, Ryanair trebuia să opereze în continuare zboruri către Londra și, în funcție de succesul contractelor anterioare privind fluxurile de trafic, Ryanair urma să introducă un zbor zilnic nou către Frankfurt-Hahn sau către orice alte puncte din rețeaua Ryanair. Ryanair trebuia să plătească întreprinderii So.Ge.A.AL suma de [...] EUR pe escală pentru serviciile de handling. La rândul său, compania aeriană trebuia să plătească tarifele de aeroport și tarifele de securitate incluse pe lista tarifelor publicată.
- (100) La 1 septembrie 2003, a fost încheiat, de asemenea, un contract de servicii de marketing, care acoperea aceeași perioadă ca cea acoperită de contractul de servicii aeroportuare din 2003. În temeiul contractului, întreprinderea So.Ge.A.AL trebuia să plătească contribuții de marketing în valoare de (i) [...] EUR pe an pentru prima rotație zilnică pe fiecare rută internațională efectuată pe tot parcursul anului, ii) [...] EUR pentru a doua rotație zilnică pe fiecare rută efectuată doar în cursul verii și (iii) o contribuție de comercializare inițială cu caracter excepțional în valoare de [...] EUR pentru primul an de exploatare a fiecărei rute internaționale, alta decât cea către Londra, precum și o sumă suplimentară de [...] EUR pentru fiecare al doilea și al treilea an de exploatare a unei astfel de rute noi.
- (101) Compania aeriană Ryanair trebuia să ofere în continuare servicii regulate zilnice de transport aerian de pasageri pe ruta Alghero-Londra și să inaugureze servicii zilnice de transport aerian de pasageri suplimentare pe ruta

(*) Informația face obiectul obligației de păstrare a secretului profesional.

Alghero-Frankfurt Hahn și/sau către orice alte puncte din rețeaua Ryanair (denumite în continuare „serviciile”). De asemenea, Ryanair trebuia să furnizeze, prin consultare cu întreprinderea So.Ge.A.AL, orice serviciu și activitate oferite în mod obișnuit de societățile de publicitate, de promovare a vânzărilor și de relații publice, care își desfășoară activitatea în același domeniu, cum ar fi (cu titlu exemplificativ și nu exhaustiv):

- proiectarea, organizarea, realizarea, dezvoltarea, testarea, punerea în aplicare, întreținerea și actualizarea adreselor de internet și a site-ului Ryanair și desfășurarea oricăror alte acțiuni care sunt considerate adecvate de către Ryanair ca fiind în măsură să genereze, să mențină și/sau să faciliteze eforturile de promovare în ceea ce privește rezervările efectuate online de către clienți pentru zborurile către și dinspre aeroportul Alghero;
- proiectarea publicitară în limba engleză sau în altă limbă (dacă este cazul) adaptată la realitățile internetului și implicarea în acțiuni de promovare a vânzărilor și de relații publice care sunt în măsură să genereze, să mențină și/sau să faciliteze informarea clienților privind serviciile prin intermediul internetului;
- proiectarea, organizarea și elaborarea de materiale publicitare sau orice altă metodă corespunzătoare de promovare a serviciilor;
- proiectarea, organizarea și elaborarea de materiale publicitare sau orice altă metodă corespunzătoare de promovare a aeroportului Alghero în Regatul Unit și în orice altă țară în care Ryanair inaugurează o rută pe care va furniza serviciile;
- educarea presei cu privire la servicii și, astfel, influențarea publicului larg, familiarizarea acestuia cu regiunea din jurul aeroportului Alghero și stimularea zborurilor pe rutele în cauză;
- asigurarea unei legături între un site propus de întreprinderea SO.Ge.A.AL, stabilit de comun acord cu Ryanair, și site-ul Ryanair, cu condiția ca site-ul respectiv să nu conțină nicio funcție directă de rezervare a unui hotel sau de închiriere de autoturisme.

5.2.1.4. *Contractul de servicii aeroportuare din 2006 încheiat cu Ryanair și contractul de servicii de marketing încheiat cu AMS*

- (102) La 3 aprilie 2006, a fost convenit un nou contract de servicii aeroportuare între So.Ge.A.AL și Ryanair, care a înlocuit contractul de servicii aeroportuare din 2003 și a fost în vigoare de la 1 ianuarie 2006 până la 31 decembrie 2010, cu posibilitatea de prelungire pentru o durată de cinci ani.
- (103) Contractul a fost completat de un act adițional încheiat la 3 aprilie 2006 pentru perioada 1 ianuarie 2006 – 31 decembrie 2010, care prevede obiectivele globale privind numărul de pasageri care urmează să fie realizate de Ryanair și comisionul de succes care ar urma să fie plătit de întreprinderea So.Ge.A.AL. De asemenea, actul adițional prevede sancțiunile care vor fi suportate de Ryanair în cazul neîndeplinirii obiectivelor privind numărul de pasageri.
- (104) Contractul de marketing din 2006 a fost încheiat cu AMS (și nu cu Ryanair) la 3 aprilie 2006 și acoperă aceeași perioadă ca cea acoperită de contractul de servicii aeroportuare. Contractul se bazează pe angajamentul Ryanair de a opera anumite rute UE și de a atinge o serie de obiective privind numărul de pasageri. AMS a oferit întreprinderii So.Ge.A.AL servicii de publicitate online în schimbul sumei de [...] EUR pe an.

5.2.1.5. *Contractul de servicii aeroportuare din 2010 încheiat cu Ryanair și contractul de servicii de marketing încheiat cu AMS*

- (105) În prima parte a anului 2010, întreprinderile So.Ge.A.AL și Ryanair și-au exprimat intenția de a reinnoi condițiile relației contractuale existente prin negocierea unui nou contract și au semnat un memorandum de înțelegere (MI) la 10 martie 2010. Memorandumul de înțelegere prevede că „începând cu martie 2010, întreprinderile Ryanair și So.Ge.A.AL poartă negocieri cu bună credință pentru a redefini condițiile și dispozițiile parteneriatului”.
- (106) Pe această bază, a fost încheiat ulterior un nou contract de servicii aeroportuare între So.Ge.A.AL și Ryanair la 20 octombrie 2010, care a înlocuit contractul de servicii aeroportuare din 2006. Contractul stabilește noua schemă de taxe și stimulente pentru perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2010 și 31 decembrie 2013, cu posibilitatea prelungirii pentru o perioadă de cinci ani după expirarea perioadei inițiale.
- (107) Întreprinderea So.Ge.A.AL s-a angajat să plătească comisioane de succes pentru numărul de zboruri și anumite niveluri ale traficului de pasageri vizate, în timp ce Ryanair s-a angajat să plătească tarifele de handling și tarifele de aeroport, precum și să desfășoare activități de promovare a vânzărilor și de relații publice.

- (108) În aceeași zi a fost încheiat un contract de marketing pentru o durată de patru ani, cu posibilitate de prelungire pentru o perioadă suplimentară de patru ani. AMS a oferit întreprinderii So.Ge.A.AL un pachet de servicii de publicitate online în schimbul următoarelor rate anuale: [...] EUR pentru anul 2010; [...] EUR pentru anul 2011; [...] EUR pentru anul 2012; [...] EUR pentru anul 2013. La fel precum în 2006, contractul de marketing s-a bazat pe angajamentul Ryanair de a opera anumite rute UE și de a atinge anumite obiective în ceea ce privește numărul de pasageri.
- (109) La cererea Comisiei, Italia a reconstituit analiza de rentabilitate *ex ante* a contractelor cu Ryanair pe baza costurilor și veniturilor marginale care ar putea fi estimate în mod rezonabil de către un operator privat în economia de piață care ar acționa în locul întreprinderii So.Ge.A.AL la momentul încheierii fiecăruia dintre contracte în cursul perioadei care face obiectul investigației, și anume 2000-2010 (denumit în continuare „raportul din 2014 privind respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață”) ⁽³²⁾. Potrivit Italiei, la momentul încheierii, întreprinderea So.Ge.A.AL preconiza că respectivele contracte cu Ryanair vor fi profitabile pentru aeroport.

5.2.2. Măsura 5 – Contractele încheiate cu alți transportatori

- (110) La momentul adoptării deciziei din 2012, Comisia a constatat că întreprinderea So.Ge.A.AL părea să fi acordat, de asemenea, reduceri la tarifele de aeroport pentru o serie de operatori de transport, alții decât Ryanair. Deși Comisia cunoștea faptul că întreprinderea So.Ge.A.AL încheiase, de asemenea, contracte de marketing cu alți transportatori, acesteia nu i-au fost puse la dispoziție suficiente informații privind contractele respective în această etapă.
- (111) Prin scrisoarea din 18 februarie 2014, Italia a furnizat Comisiei o analiză a rentabilității bazată pe date *ex post* privind contractele cu Alitalia, Meridiana și Volare, pentru a demonstra că, din perspectiva aeroportului, încheierea contractelor cu respectivele companii aeriene a fost justificată din punct de vedere economic. La momentul respectiv, nu a fost furnizată nicio analiză a contractului încheiat cu Germanwings.
- (112) Ulterior, prin scrisoarea din 25 martie 2014, Italia a furnizat Comisiei o analiză a profitabilității contractelor încheiate de So.Ge.A.AL cu Air One/Alitalia, Meridiana, Volare și Germanwings, care urmărea să demonstreze că, în conformitate cu estimările, contractele erau profitabile pentru So.Ge.A.AL pe bază *ex ante*.
- (113) În cele din urmă, la 10 iunie 2014, Italia a prezentat Comisiei o analiză a rentabilității preconizate a contractelor de handling încheiate de So.Ge.A.AL cu bimibaby, Air Vallée și Air Italya.
- (114) Contractele încheiate de So.Ge.A.AL cu o serie de operatori de transport, alții decât Ryanair, care fac obiectul prezentei anchete sunt prezentate în considerentele 115-132.

5.2.2.1. Contractele încheiate cu Germanwings, Volare, Meridiana și Alitalia

- (115) Întreprinderea So.Ge.A.AL a încheiat contracte de handling și de marketing cu Germanwings, Volare, Meridiana și Alitalia.
- (i) Germanwings
- (116) Contractul de handling între Germanwings și So.Ge.A.AL a fost încheiat la 19 martie 2007 și trebuia să se aplice începând cu 25 martie 2007. În temeiul contractului, Germanwings urma să plătească întreprinderii So.Ge.A.AL suma de [...] EUR pe escală pentru servicii de handling.
- (117) La 25 martie 2007, a fost încheiat un contract de marketing între Germanwings și So.Ge.A.AL prin care transportatorul s-a angajat să exploateze anumite rute UE și să îndeplinească anumite obiective privind numărul de călători și frecvența zborurilor. Contractul trebuia să se aplice în perioada 25 martie 2007 – 31 octombrie 2009. Cu toate acestea, Germanwings a operat zboruri din aeroportul Alghero doar în anul 2007. Potrivit Italiei, transportatorul a decis să înceteze operațiunile de pe aeroportul Alghero deoarece nu a putut genera suficient trafic pentru a atinge pragul de rentabilitate din perspectivă financiară.
- (118) Contractul de marketing prevedea o contribuție pentru „începerea operării unor rute noi” în valoare de [...] EUR, care urma să fie plătită de So.Ge.A.AL întreprinderii Germanwings „în vederea promovării aeroportului Alghero pentru creșterea numărului de pasageri care pleacă prin deschiderea unei rute noi”.

⁽³²⁾ Scrisoarea Italiei din 18 februarie 2014.

(119) Contractul de marketing prevedea, de asemenea, comisioane de succes care trebuiau să fie plătite de întreprinderea So.Ge.A.AL companiei aeriene Germanwings în cazul în care aceasta din urmă își îndeplinea obiectivele stabilite privind traficul. De asemenea, contractul prevedea sancțiunile care urmează să fie plătite de Germanwings întreprinderii So.Ge.A.AL în cazul în care compania aeriană își anulează peste 10 % din zboruri sau nu îndeplinește obiectivele stabilite privind traficul.

(ii) Volare

(120) La 29 noiembrie 2007, Volare a încheiat un contract de handling și un contract de marketing cu So.Ge.A.AL.

(121) Contractul de handling stabilea obiectivele care trebuie îndeplinite de către transportator în ceea ce privește numărul de pasageri și de zboruri pe an, precum și comisionul de succes corespunzător care trebuia plătit de întreprinderea So.Ge.A.AL.

(122) Contractul de marketing stabilea o taxă de marketing anuală în valoare de [...] EUR care trebuie să fie plătită de administratorul aeroportului drept „sprijin de promovare pentru primul an de activitate”. Contractul de marketing s-a aplicat în perioada 28 octombrie 2007 – 31 octombrie 2010.

(iii) Meridiana

(123) Meridiana a operat zboruri de pe aeroportul Alghero în 2000, 2001 și 2010.

(124) În 2000 și 2001, Meridiana nu a asigurat zboruri regulate de pe aeroportul Alghero, oferind doar servicii de zbor la cerere. Ca atare, nu au fost încheiate contracte de handling formale între So.Ge.A.AL și Meridiana. Transportatorul a plătit întreprinderii So.Ge.A.AL tarifele de aeroport publicate pentru toate serviciile aeroportuare.

(125) Meridiana nu a operat zboruri de pe aeroport în perioada 2002-2010. În 2010, Meridiana a preluat operațiunile din aeroport și a încheiat un contract de marketing, precum și un contract de handling cu întreprinderea So.Ge.A.AL.

(126) Contractul de handling a fost încheiat la 28 aprilie 2010 și a acoperit perioada cuprinsă între aprilie 2010 și aprilie 2011. În temeiul contractului, Meridiana trebuia să plătească întreprinderii So.Ge.A.AL suma de [...] EUR pe escală pentru servicii de handling.

(127) Contractul de marketing a fost încheiat la 20 octombrie 2010 și a acoperit perioada cuprinsă între iunie 2010 și octombrie 2010. Contractul prevedea o plată unică în valoare de [...] EUR (fără TVA), care trebuia să fie achitată de întreprinderea So.Ge.A.AL companiei aeriene Meridiana pentru instituirea de rute către/de la Milano, Verona și Bari în vara anului 2010. Plata a fost condiționată de îndeplinirea de către Meridiana a anumitor obiective privind traficul. Potrivit Italiei, în perioada în care contractul cu Meridiana s-a aplicat retroactiv, întreprinderea So.Ge.A.AL negociase cu transportatorul condiții similare care au fost incluse, în cele din urmă, în contractul încheiat. În acest sens, Italia a prezentat Comisiei un proiect de contract care era în curs de negociere la momentul respectiv între Meridiana și So.Ge.A.AL, datat 7 iunie 2010.

(iv) Air One/Alitalia

(128) Până în 2010, Air One/Alitalia nu a semnat niciun contract formal cu întreprinderea So.Ge.A.AL și a plătit acesteia tarifele de aeroport publicate pentru toate serviciile aeroportuare. Până în 2010, întreprinderea So.Ge.A.AL nu a furnizat servicii de handling la sol pentru Air One/Alitalia.

(129) În 2010, întreprinderea a început să furnizeze servicii de handling la sol pentru Air One/Alitalia. Aceasta a condus la încheierea unui contract între Air One/Alitalia și So.Ge.A.AL. Cele două părți au încheiat, de asemenea, un contract de marketing privind începerea operării de către Air One/Alitalia a unor rute internaționale noi de pe aeroportul Alghero.

(130) Contractul de marketing a fost încheiat la 20 octombrie 2010 și a acoperit perioada cuprinsă între 7 iunie 2010 și 30 septembrie 2010. Italia a prezentat Comisiei proiectul de contract care fusese negociat între Alitalia și So.Ge.A.AL în mai 2010. Contractul încheiat prevede o plată unică pentru serviciile de marketing în valoare de [...] EUR achitată către Air One/Alitalia pentru furnizarea de servicii de marketing întreprinderii So.Ge.A.AL în perioada respectivă, cu posibilitatea prelungirii contractului până în 2011 și 2012.

- (131) Contractul de handling a fost încheiat între Air One/Alitalia și So.Ge.A.AL la 30 noiembrie 2010 pentru o perioadă de șase ani și specifică tarifele de handling care trebuiau să fie plătite de Air One/Alitalia întreprinderii So.Ge.A.AL pentru rute interne și internaționale.

5.2.2.2. Contractele de handling încheiate cu alți transportatori

- (132) Comisia a examinat, de asemenea, contractele de handling la sol încheiate de întreprinderea So.Ge.A.AL cu Air Italy, Bmibaby și Air Vallée. Contractele au fost încheiate pentru o durată cuprinsă între o lună (Air Vallée) și peste doi ani (Air Italy) și specifică tarifele de handling care urmau să fie plătite de către transportatori.

Tabelul 6

Contractele de handling încheiate cu Air Italy, Bmibaby și Air Vallée

Data încheierii	Transportator	Durată
28.5.2008	Air Italy	1.6.2008-31.12.2010
29.7.2010	Bmibaby	29.5.2010-30.9.2010
2010	Air Vallée	9.8.2010-30.8.2010

6. RAPORTUL ECORYS

- (133) În cursul anchetei, Comisia a solicitat Ecorys să elaboreze un raport privind performanța financiară a întreprinderii So.Ge.A.AL și să stabilească dacă administratorul aeroportului s-a comportat ca un operator privat în economia de piață la momentul încheierii contractelor cu transportatorii aerieni. Raportul Ecorys a fost emis la 30 martie 2011.
- (134) Raportul Ecorys concluzionează că întreprinderea a respectat principiul operatorului economic privat în economia de piață. Ecorys consideră că strategia comercială adoptată de întreprinderea So.Ge.A.AL a dat rezultate. În cadrul strategiei, administratorul aeroportului a prezentat o cerere de atribuire a contractului de concesiune „globală” pentru administrarea aeroportului, capacitatea terminalului a fost mărită și au fost semnate contracte cu transportatori low-cost care vizau încurajarea traficului internațional. Ecorys a concluzionat că, din punct de vedere al principiului operatorului economic privat în economia de piață, încheierea contractelor cu Ryanair a fost o decizie rațională, întrucât contractele au asigurat o creștere considerabilă a traficului, care ar fi trebuit să conducă la creșterea veniturilor din activități aeronautice și non-aeronautice. Conform Ecorys, întreprinderea So.Ge.A.AL a putut preconiza, în mod rezonabil, că, pe termen lung, beneficiile obținute ca urmare a încheierii unor astfel de contracte vor depăși costurile marginale.

7. MOTIVELE PENTRU ÎNȚIEREA PROCEDURII

7.1. EXISTENȚA AJUTORULUI ACORDAT ÎNȚIERINDERII So.Ge.A.AL

- (135) În ceea ce privește ajutorul potențial acordat administratorului aeroportului, Comisia a constatat că, înainte de pronunțarea hotărârii în cauza *Aéroports de Paris*, dezvoltarea și exploatarea infrastructurii aeroportuare nu îndeplinea condițiile pentru a fi considerată o activitate economică în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat ⁽³³⁾. Întrucât o parte dintre măsurile examinate au fost decise înainte de 2001, Comisia a considerat că va trebui să evalueze dacă acestea provin din angajamente obligatorii din punct de vedere juridic asumate înainte de pronunțarea hotărârii în cauza *Aéroports de Paris* la 12 decembrie 2000 ⁽³⁴⁾ și, prin urmare, dacă se încadrează în domeniul de aplicare a normelor privind ajutoarele de stat.

⁽³³⁾ Hotărârea în cauza *Aéroports de Paris*, citată anterior. A se vedea, de asemenea, Orientările Comisiei privind aplicarea articolelor 92 și 93 din Tratatul CE și a articolului 61 din Acordul privind SEE ajutoarelor de stat din sectorul aviației (JO C 350, 10.12.1994, p. 5).

⁽³⁴⁾ A se vedea Decizia Comisiei din 21 martie 2012 în cazul C76/2002 *Avantages consentis par la Région Wallonne et Brussels South Charleroi Airport* à la compagnie aérienne Ryanair și Decizia Comisiei din 25 aprilie 2012 în cazul SA.33961 *Plainte Air France – Aéroport de Nîmes*.

- (136) Comisia reamintește, de asemenea, faptul că, în măsura în care finanțarea unor activități care, în mod normal, intră în responsabilitatea statului în exercitarea prerogativelor de autoritate publică este limitată la acoperirea costurilor și nu este utilizată pentru a finanța alte activități economice ⁽³⁵⁾, aceasta nu face obiectul normelor privind ajutoarele de stat. La momentul adoptării deciziei din 2012, Comisia nu a dispus de informații suficiente privind natura (economică sau neeconomică) a activităților desfășurate de întreprinderea So.Ge.A.AL și costurile aferente infrastructurii finanțate de măsurile care fac obiectul anchetei și nici cu privire la faptul dacă anumite costuri au fost strâns legate de activități care se încadrează în sfera sectoarelor de competență publică. Comisia a invitat Italia să clarifice care activități trebuie considerate ca fiind de natură neeconomică și care costuri asociate unor astfel de activități, dacă este cazul, au fost finanțate prin măsurile care fac obiectul anchetei Comisiei.

7.1.1. Măsura 1 – Injecții de capital

- (137) Comisia și-a exprimat îndoielile serioase cu privire la faptul că injecțiile de capital ar respecta principiul operatorului economic privat în economia de piață. Comisia a luat act de faptul că întreprinderea So.Ge.A.AL a funcționat în mod constant în pierdere începând din 2000 și că rezultatele sale financiare par să se agraveze în urma atribuirii contractului de concesiune „globală”. Acest lucru pare să contrazică afirmația Italiei conform căreia rezultatele slabe ale întreprinderii au fost justificate, în principal, de imposibilitatea de a exploata pe deplin activitățile aeroportuare pe baza contractului de concesiune parțială/temporară.
- (138) Comisia a observat, de asemenea, că Italia a furnizat la momentul respectiv numai considerente *ex post* în susținerea afirmațiilor sale conform cărora măsurile au urmărit perspective de rentabilitate. De asemenea, o astfel de analiză pare să se refere la beneficiul general obținut de RAS în urma creșterii nivelurilor traficului aerian și, prin urmare, la veniturile pe care un investitor privat nu le-ar lua în considerare în cadrul analizei rentabilității investiției sale. Pe această bază, Comisia a plecat de la premisa că injecțiile de capital au acordat administratorului aeroportului un avantaj și au constituit ajutor de exploatare pentru acesta.
- (139) În cele din urmă, Comisia remarcă faptul că, deși întreprinderea So.Ge.A.AL a îndeplinit condițiile pentru a fi considerată o întreprindere aflată în dificultate în conformitate cu liniile directe privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate ⁽³⁶⁾, Italia nu a prezentat Comisiei niciun element pentru a concluziona că ajutoarele respectă cerințele de compatibilitate prevăzute de liniile directe menționate.

7.1.2. Măsura 2 – Contribuții pentru instalații și lucrări

- (140) Comisia nu a primit informații suficiente cu privire la contribuțiile pentru instalații și lucrări în valoare de 6 540 269 EUR acordate de RAS întreprinderii So.Ge.A.AL în perioada 1998-2009. Italia a fost invitată să precizeze natura exactă a costurilor subvenționate de RAS.

7.1.3. Măsura 3 – Investiții în infrastructura aeroportuară și în echipamente

- (141) Comisia observă că, în perioada 2001-2010, întreprinderea So.Ge.A.AL a plătit către stat suma de 3 042 887 EUR reprezentând tariful de utilizare a infrastructurii aeroportuare, în timp ce statul a finanțat investiții în infrastructură în valoare de 46 940 534 EUR și în echipamente în valoare de 284 782 EUR în perioada 2004-2010.
- (142) Comisia a constatat, de asemenea, că atribuirea contractului de concesiune globală întreprinderii So.Ge.A.AL în 2007 nu pare să fi condus la o creștere a nivelului taxelor de concesiune. Pe această bază, Comisia a plecat de la premisa că taxa de concesiune a fost vădit disproporționată în raport cu finanțarea publică pusă la dispoziție de către stat pentru investițiile în infrastructură. Prin urmare, Comisia a considerat în mod preliminar că întreprinderea So.Ge.A.AL ar fi beneficiat de un avantaj prin plata unei taxe de concesiune sub prețul pieței.

⁽³⁵⁾ A se vedea hotărârea din 18 martie 1997 în cauza C-343/95, Cali & Figli/Servicei Ecologici Porto di Genova, Rec., 1997, p. I-1547, Decizia Comisiei din 19 martie 2003 în cazul N309/2002 Sûreté aérienne – Compensation des coûts à la suite des attentats du 11 septembre 2001 și Decizia Comisiei din 16 octombrie 2002 în cazul N438/2002 Subventions aux régies portuaires pour l'exécution de missions relevant de la puissance publique.

⁽³⁶⁾ JO C 244, 1.10.2004, p. 2.

- (143) Italia a fost invitată să furnizeze orice plan de afaceri *ex ante* care să demonstreze perspectivele de rentabilitate a investițiilor în infrastructură realizate de entități publice la aeroportul Alghero care ar putea susține afirmația potrivit căreia astfel de investiții au fost în conformitate cu principiul investitorului în economia de piață.

7.2. OPINII PRELIMINARE PRIVIND COMPATIBILITATEA AJUTORULUI ACORDAT ÎNTREPRINDERII So.Ge.A.AL

- (144) Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la compatibilitatea, în temeiul articolului 107 alineatul (3) din tratat, a ajutoarelor acordate întreprinderii So.Ge.A.AL în conformitate cu orientările din 2005 privind sectorul aviației.
- (145) Deși măsurile par să îndeplinească un obiectiv de interes general care a fost definit în mod clar, nu au fost furnizate informații suficiente Comisiei pentru ca aceasta să evalueze dacă infrastructura aeroportului Alghero a fost necesară și proporțională cu obiectivul stabilit. De asemenea, Comisia nu a dispus de suficiente elemente pentru a evalua perspectivele de utilizare a unei astfel de infrastructurii pe termen mediu. Comisia a avut îndoieli, de asemenea, cu privire la faptul că infrastructura aeroportuară a fost pusă la dispoziția transportatorilor aerieni în condiții nediscriminatorii.
- (146) În cele din urmă, având în vedere faptul că anumite investiții în infrastructură, în stadiul respectiv, au părut a decurge din obligațiile contractuale ale întreprinderii So.Ge.A.AL față de Ryanair, Comisia a avut îndoieli cu privire la necesitatea eventualelor ajutoare pentru finanțarea unor astfel de investiții.

7.3. AJUTOR POTENȚIAL ACORDAT COMPANIILOR AERIENE

- (147) Comisia a plecat de la premisa că deciziile privind condițiile de exploatare pe aeroportul Alghero adoptate de companiile aeriene sunt susceptibile să implice resurse de stat și să fie imputabile statului.

7.3.1. Măsura 4 – Contractele încheiate de întreprinderea So.Ge.A.AL cu Ryanair/AMS

- (148) Comisia a constatat, în primul rând, că AMS este o filială deținută în proporție de 100 % de Ryanair, înființată cu scopul specific de a furniza servicii de marketing pe site-ul Ryanair și care nu furnizează alte servicii. Pe această bază, Comisia a plecat de la premisa că, pentru a evalua prezența unui avantaj selectiv, Ryanair și AMS trebuie să fie considerate o singură entitate. Comisia a considerat, de asemenea, că, atunci când se analizează dacă măsurile privind Ryanair/AMS sunt conforme cu piața, comportamentul întreprinderii So.Ge.A.AL trebuie să fie evaluat împreună cu cel al RAS și/sau al altor acționari publici ai întreprinderii So.Ge.A.AL pe parcursul perioadei examinate. Comisia a considerat că, în scopul evaluării respectării principiului operatorului economic privat în economia de piață, contractele de servicii aeroportuare și contractele de marketing, precum și consecințele financiare ale acestora nu pot fi separate și, prin urmare, trebuie să facă obiectul unei evaluări comune.
- (149) Comisia a reamintit faptul că, la aplicarea principiului operatorului economic privat în economia de piață, nu se poate ține cont de considerațiile privind dezvoltarea regională. De asemenea, Comisia a constatat că, în conformitate cu informațiile de care dispunea în etapa respectivă, nu există niciun plan de afaceri sau o analiză *ex ante* a contractelor încheiate cu Ryanair/AMS ca bază pentru decizia întreprinderii So.Ge.A.AL de a încheia astfel de contracte.
- (150) Pe această bază, Comisia și-a exprimat îndoiala că întreprinderea So.Ge.A.AL și RAS au acționat ca un investitor în economia de piață în relația lor cu întreprinderile Ryanair/AMS.

7.3.2. Măsura 5 – Contractele cu transportatori aerieni, alții decât Ryanair

- (151) Comisia a constatat că întreprinderea So.Ge.A.AL a acordat reduceri substanțiale la tarifele de aeroport pentru o serie de transportatori aerieni, alții decât Ryanair, de exemplu, în funcție de începerea operării unor rute noi și de creșterea nivelurilor de trafic. Comisia a invitat Italia să furnizeze orice plan de afaceri *ex ante*, studii sau documente de evaluare a rentabilității pentru administratorul aeroportului a fiecărui acord încheiat cu companiile aeriene care efectuează zboruri de pe aeroport sau, în cazul în care astfel de documente nu sunt disponibile, previziunile bugetare recente ale întreprinderii So.Ge.A.AL elaborate înainte de încheierea contractelor respective. Pe această bază, Comisia și-a exprimat îndoiala că întreprinderea So.Ge.A.AL și RAS au acționat ca un investitor în economia de piață în relația lor cu transportatorii care efectuează zboruri de pe aeroport.

8. OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE ITALIA

- (152) Comisia constată că, pe lângă răspunsurile la solicitările de informații din partea Comisiei, Italia a prezentat diferite observații în cursul anchetei. Cu toate acestea, deși Comisia a acceptat termenul suplimentar de o lună prevăzut la articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul de procedură ⁽³⁷⁾ pentru ca statele membre să își prezinte observațiile ca urmare a deciziei de inițiere a procedurii oficiale de investigare de către Comisie, numai una dintre observațiile Italiei a fost prezentată în acest termen prelungit, și anume scrisoarea Italiei din 31 august 2012. Observațiile Italiei din 3 octombrie 2012, 19 octombrie 2012, 22 octombrie 2012 și 20 februarie 2013 au fost prezentate după expirarea termenului.
- (153) Prin urmare, prezenta secțiune se referă numai la observațiile prezentate de Italia în scrisoarea sa din 31 august 2012. Argumentele invocate în scrisorile ulterioare ale Italiei care sunt relevante pentru evaluarea în speță au fost prezentate în secțiunile 3-5.

8.1. AJUTOR POTENȚIAL ACORDAT AEROPORTULUI

(i) Observații privind rambursarea pierderilor și injecțiile de capital

- (154) Italia a reamintit că administratorii aeroporturilor sunt obligați prin lege să respecte anumite praguri de capital. Potrivit Italiei, injecțiile de capital examinate în speță au vizat readucerea capitalului întreprinderii So.Ge.A.AL la standardele impuse.

(ii) Observații privind finanțarea publică pentru instalații și lucrări

- (155) Italia a explicat că, înainte de anul 2003, taxele de concesiune care trebuiau să fie plătite de administratorii aeroporturilor cărora le-au fost atribuite contracte de concesiune „globală” au fost stabilite la 10 % din taxele de utilizare, în conformitate cu Legea italiană nr. 324 din 5 mai 1976, cu modificările ulterioare, și cu taxa de încărcare și descărcare a mărfurilor transportate pe calea aerului, în conformitate cu Legea italiană nr. 117 din 16 aprilie 1974.
- (156) Începând din 2003, taxele de concesiune anuale au fost stabilite prin raportare la coeficientul de ocupare al aeroportului (*Work Load Units* – WLU sau unități de ocupare care corespund unui pasager sau unei cantități de o sută de kilograme de mărfuri sau corespondență), care a fost determinat, la rândul său, pe baza datelor privind traficul publicat anual de către Ministerul Infrastructurii și transporturilor – ENAC.
- (157) În temeiul Legii italiene nr. 296 din 27 decembrie 2006, taxa anuală de concesiune pentru administratorii aeroporturilor a fost mărită astfel încât să garanteze venituri de 3 milioane EUR în 2007, de 9,5 milioane EUR în 2008 și, respectiv, de 10 milioane EUR în 2009 pentru Trezoreria italiană.

8.2. AJUTOR POTENȚIAL ACORDAT COMPANIILOR AERIENE

- (158) Italia nu a formulat nicio observație cu privire la ajutorul potențial acordat companiilor aeriene care își desfășoară activitatea pe aeroportul Alghero în termenul prevăzut la articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul de procedură pentru ca statele membre să își prezinte observațiile ca urmare a deciziei de inițiere a procedurii oficiale de investigare de către Comisie.

9. OBSERVAȚIILE TRANSMISE DE PĂRȚILE INTERESATE

- (159) Comisia remarcă faptul că observațiile părților interesate se referă la o gamă largă de argumente. De exemplu, în numeroasele observații prezentate Comisiei, Ryanair a detaliat principiile subiacente și ipotezele care consideră că ar trebui să servească ca bază pentru analiza Comisiei privind respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață în cadrul contractelor încheiate cu companiile aeriene. Întreprinderea So.Ge.A.AL a susținut că există numeroase temeiuri pe baza cărora măsurile în favoarea sa care fac obiectul evaluării ar putea fi declarate compatibile cu piața internă.

⁽³⁷⁾ Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) din Tratatul CE (JO L 83, 27.3.1999, p. 1).

9.1. OBSERVAȚIILE TRANSMISE DE ÎNTREPRINDEREA So.Ge.A.AL

9.1.1. Ajutor potențial acordat administratorului aeroportului

(i) Observații privind activitatea economică

- (160) Întreprinderea So.Ge.A.AL subliniază faptul că finanțarea publică de care a beneficiat pentru a acoperi costurile suportate în cadrul furnizării serviciilor care se încadrează în sfera sectoarelor de competență publică nu constituie ajutor de stat. Întreprinderea So.Ge.A.AL nu a oferit informații detaliate privind natura sau valoarea unor astfel de costuri.
- (161) Aceasta consideră că toate măsurile examinate în speță privind finanțarea infrastructurii, a echipamentelor și a „instalațiilor și lucrărilor” au fost angajate legal înainte de pronunțarea hotărârii în cauza *Aéroports de Paris* și, prin urmare, ar trebui să fie excluse din sfera de aplicare a controlului ajutoarelor de stat. În ceea ce privește perioada ulterioară datei de 12 decembrie 2000, întreprinderea So.Ge.A.AL reamintește că Italia a prezentat deja elemente de probă cu privire la caracterul neeconomic al anumitor activități desfășurate de administratorul aeroportului. Pe această bază, Comisia ar trebui să aloce o parte din finanțarea publică în cauză pentru costurile suportate în desfășurarea activităților neeconomice.
- (162) Întreprinderea So.Ge.A.AL consideră, de asemenea, că decizia din 2012 nu este clară în ceea ce privește natura și domeniul de aplicare a presupusului ajutor acordat administratorului aeroportului. În special, este neclar dacă intenția Comisiei a fost să considere totalitatea finanțării pentru lucrări de infrastructură drept ajutor de stat sau, în subsidiar, să considere că numai diferența dintre taxa de concesiune la nivelul pieței, pe care întreprinderea So.Ge.A.AL ar fi trebuit să o plătească statului pentru îmbunătățirea infrastructurii, și taxa de concesiune plătită efectiv de către administratorul aeroportului constituie ajutor de stat. Întreprinderea a susținut că prima opțiune nu a putut fi conciliată cu faptul că statul și-a păstrat în continuare dreptul de proprietate asupra infrastructurii aeroportuare. Prin urmare, întreprinderea So.Ge.A.AL nu poate fi considerată drept beneficiar al ajutorului pentru investiții. În orice caz, întreprinderea So.Ge.A.AL susține că nu a beneficiat de niciun avantaj economic necuvenit, chiar dacă ar fi favorizată cea de a doua opțiune.

(ii) Observații privind evitarea denaturării concurenței

- (163) Întreprinderea So.Ge.A.AL subliniază faptul că finanțarea publică acordată nu poate conduce la denaturări ale concurenței. Având în vedere locația izolată a aeroportului Alghero, zona pe care o deservește acesta ⁽³⁸⁾ nu se suprapune cu cea a niciunui alt aeroport din Italia sau din alte state membre. De asemenea, aeroportul nu se află în concurență cu alte aeroporturi de pe insulă, având în vedere distanța dintre acestea și lipsa unor legături terestre fiabile. Întreprinderea So.Ge.A.AL susține, de asemenea, că cele trei aeroporturi din Sardinia deservește tipuri diferite de trafic. De asemenea, transportul aerian nu s-ar afla în concurență cu alte mijloace de transport pentru traficul către și de pe insulă.
- (164) Întreprinderea So.Ge.A.AL nu acceptă argumentul prezentat de Comisie în decizia din 2012 conform căruia mai mulți administratori ai aeroporturilor se află în concurență în ceea ce privește administrarea infrastructurii aeroportuare. Întreprinderii So.Ge.A.AL i-a fost atribuit primul contract de concesiune „parțială” ⁽³⁹⁾ pentru administrarea aeroportului în 1995, prin urmare, cu mult înainte de pronunțarea hotărârii în cauza *Aéroports de Paris*. Începând cu anul 1995, întreprinderea So.Ge.A.AL ar fi acționat doar ca administrator al infrastructurii pe aeroportul Alghero și, prin urmare, activitatea sa nu ar fi în concurență cu cea a niciunui alt administrator de aeroport.

(iii) Observații privind lipsa unui avantaj economic pentru întreprinderea So.Ge.A.AL

- (165) Întreprinderea So.Ge.A.AL susține că injectiile de capital ar fi în conformitate cu principiul investitorului în economia de piață. Potrivit întreprinderii SO.GE.A.AL, motivația economică a măsurilor ar trebui să fie evaluată în mod separat și distinct pe două perioade: înainte și după atribuirea contractului de concesiune „globală” întreprinderii SO.GE.A.AL în 2007.
- (166) Întreprinderea So.Ge.A.AL susține că recapitalizările efectuate înainte de 2007 au avut la bază necesitatea de a-și salva activitatea, ținând cont în special de atribuirea contractului de concesiune „globală”, care avusese deja loc la 18 ianuarie 1999. Pe baza informațiilor disponibile la momentul adoptării deciziilor de efectuare a unor

⁽³⁸⁾ Definită de orientările din 2014 privind sectorul aviației drept zona de pe o rază de 100 de kilometri sau la circa 60 de minute de mers cu mașina, cu autobuzul, cu trenul sau cu trenul de mare viteză de aeroport.

⁽³⁹⁾ La 10 mai 1995, întreprinderii So.Ge.A.AL i-a fost atribuit contractul de concesiune „parțială” pentru furnizarea de servicii de handling, pe baza contractelor care urmau să fie încheiate cu transportatorii aerieni. Întreprinderii So.Ge.A.AL i-a fost atribuit un al doilea contract de concesiune „parțială” pentru servicii de catering la 20 octombrie 1995. La 11 februarie 1999, întreprinderii So.Ge.A.AL i s-a acordat dreptul temporar de administrare a aeroportului în temeiul unui contract de concesiune „globală”.

injecții de capital pentru întreprindere, perspectiva atribuirii contractului de concesiune „globală” a fost de o importanță esențială pentru acționarii întreprinderii So.Ge.A.AL, în măsura în care aceasta ar fi permis administratorului aeroportului să valorifice pe deplin activitățile aeroportului și, prin urmare, să majoreze veniturile non-aeronautice și aeronautice. Acționarii publici nu ar fi avut nicio altă alternativă viabilă decât de a recapitaliza întreprinderea și ar fi avut o justificare în acest sens, având în vedere faptul că amânarea atribuirii contractului de concesiune a fost cauzată de evenimente externe care nu pot fi imputate întreprinderii. Potrivit întreprinderii So. Ge.A.AL, Comisia trebuie să țină seama de acest aspect în cadrul evaluării privind respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață. Întreprinderea So.Ge.A.AL adaugă că măsurile ar fi justificate, de asemenea, pe baza previziunilor privind creșterea numărului de pasageri ca urmare a strategiei de atragere a unor operatori low-cost, adoptată începând cu anul 1999.

- (167) Injecțiile de capital efectuate în 2009 și 2010 au fost motivate de necesitatea de a garanta operabilitatea administratorului aeroportului, în special având în vedere perspectivele de creștere a viabilității care decurg din atribuirea contractului de concesiune „globală”. Faptul că întreprinderea So.Ge.A.AL nu s-a redresat după atribuirea contractului de concesiune s-a datorat unui scenariu de piață care diferă semnificativ de previziuni, ceea ce a afectat considerabil dezvoltarea traficului aerian în perioada respectivă, și anume încetinirea creșterii economice și, în consecință, provocările economice cu care s-au confruntat companiile aeriene internaționale. În acest sens, întreprinderea So.Ge.A.AL s-a confruntat cu o scădere de 1,8 % a nivelurilor traficului. De asemenea, întreprinderea So.Ge.A.AL susține că traficul nu a putut crește conform estimărilor din cauza întârzierii în executarea lucrărilor de infrastructură (care ar fi trebuit să înceapă deja în 2004, dar încă nu fuseseră începute în 2009). În cele din urmă, trebuie să fie luat în considerare faptul că ENAC nu a reușit să revizuiască tarifele de aeroport în sens ascendent, în pofida solicitării formale prezentate în acest sens de întreprinderea So.Ge.A.AL.
- (168) Acesta este contextul în care întreprinderea So.Ge.A.AL a conceput acțiuni corective în vederea obținerii unui echilibru economic, cum ar fi reorganizarea propriilor activități, reducerea costurilor de exploatare și măsuri de investiții în infrastructură. Acțiunile respective sunt evaluate în detaliu în planul de reorganizare și restructurare din 2010.
- (169) Întreprinderea So.Ge.A.AL respinge argumentele Comisiei potrivit cărora nu a fost efectuată o analiză *ex ante* înainte de punerea în aplicare a măsurilor. Acționarii publici ai întreprinderii So.Ge.A.AL au întreprins probabil măsurile în cauză pe baza unor planuri de afaceri elaborate *ex ante*. Dovada în acest sens ar consta în documentele transmise Comisiei în cursul anchetei, în special:
- (a) planul de afaceri al întreprinderii So.Ge.A.AL din 15 martie 1999;
 - (b) procesul-verbal al reuniunii consiliului de administrație al întreprinderii So.Ge.A.AL din 8 aprilie 2000;
 - (c) planul de afaceri pentru atribuirea contractului de concesiune pe o perioadă de patruzeci de ani din septembrie 2005;
 - (d) planul Roland Berger, astfel cum a fost actualizat în 2007 și 2009;
 - (e) programul de reorganizare și restructurare pentru perioada 2010-2012;
 - (f) raportul Accuracy.
- (170) Întreprinderea So.Ge.A.AL reamintește, de asemenea, că raportul Ecorys, raportul Accuracy și planul Roland Berger au stabilit deja conformitatea injecțiilor de capital cu principiul operatorului privat în economia de piață.
- (171) Comisia ar fi omis să ia în considerare în mod corespunzător caracterul specific al sectorului traficului aerian din Italia, având în vedere normele italiene aplicabile. În evaluarea situației înainte și după atribuirea contractului de concesiune globală întreprinderii So.Ge.A.AL, Comisia ar fi trebuit să ia în considerare faptul că recapitalizările au rezultat dintr-o obligație juridică, a cărei nerespectare ar fi condus la revocarea concesiunii. Atunci când au decis recapitalizarea întreprinderii, acționarii So.Ge.A.AL au favorizat astfel cea mai rentabilă opțiune.
- (172) Întreprinderea So.Ge.A.AL consideră că, în ceea ce privește efectuarea injecțiilor de capital, acționarii săi publici au acționat în același mod în care ar fi acționat un operator economic privat în economia de piață în circumstanțe similare, întrucât injecțiile de capital au garantat investitorilor publici un randament pozitiv pe termen mediu și lung. Potrivit întreprinderii So.Ge.A.AL, activitățile aeroportuare generează venituri fiscale de o valoare superioară finanțării publice acordate.

- (173) Întreprinderea So.Ge.A.AL susține, de asemenea, că injecțiile de capital nu ar conferi administratorului aeroportului un avantaj economic în sensul jurisprudenței Altmark ⁽⁴⁰⁾. Administrarea generală a aeroportului s-ar califica drept serviciu de interes economic general (denumit în continuare „SIEG”), având în vedere necesitatea de a garanta accesibilitatea insulei și, prin urmare, injecțiile de capital în cauză ar constitui o compensație pentru furnizarea unui serviciu de interes economic general de către aeroport.
- (174) Întreprinderii So.Ge.A.AL i-ar fi fost încredințată furnizarea de servicii de interes economic general în temeiul convenției. Contractele de concesiune parțială atribuite întreprinderii So.Ge.A.AL înainte de 2007 pot fi considerate, de asemenea, ca acte de atribuire. Întreprinderea So.Ge.A.AL constată, de asemenea, că, din punct de vedere pur juridic, administratorii aeroporturilor trebuie să respecte anumite obligații în ceea ce privește administrarea aeroporturilor, care iau în considerare, în mod inevitabil, interesul public. Obligațiile vizează garantarea unui nivel suficient de calitate a serviciilor, respectarea standardelor de securitate, continuitatea și regularitatea serviciilor.
- (175) A doua și a treia dintre condițiile care decurg din hotărârea Altmark ar fi respectate, având în vedere faptul că întreprinderea So.Ge.A.AL a beneficiat de compensații numai la nivelul necesar pentru a compensa pierderile, și anume la nivelul necesar pentru a aduce rezerva de capital în conformitate cu cerințele legale după acoperirea pierderilor respective. Întreprinderea So.Ge.A.AL adaugă faptul că administratorii aeroporturilor sunt obligați prin lege să mențină o evidență contabilă separată a activităților de bază și a celor conexe.
- (176) În cele din urmă, întreprinderea So.Ge.A.AL susține că cel de al patrulea criteriu Altmark ar fi respectat, de asemenea, fără însă a aduce elemente de probă materiale în acest sens.
- (iv) Observații privind compatibilitatea ajutorului
- (177) Potrivit întreprinderii So.Ge.A.AL, compatibilitatea unui ajutor potențial în favoarea aeroportului ar trebui să fie evaluată de către Comisie în temeiul:
- (a) orientărilor privind ajutoarele de stat regionale;
- (b) liniilor directe privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate;
- (c) articolului 106 alineatul (2) din tratat;
- (d) orientărilor din 2014 privind sectorul aviației.
- (178) În primul rând, întreprinderea So.Ge.A.AL susține că măsurile în cauză au fost acordate aeroportului Alghero pentru a compensa dezavantajul care rezultă din insularitatea regiunii Sardinia. Pe această bază, Comisia ar trebui să declare ajutorul compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (a) din tratat.
- (179) În al doilea rând, întreprinderea So.Ge.A.AL susține că toate măsurile examinate au fost acordate cu scopul de a permite restructurarea întreprinderii So.Ge.A.AL, pentru a asigura restabilirea viabilității. În acest sens, întreprinderea So.Ge.A.AL a afirmat că, în ceea ce privește injecțiile de capital din 2009 și 2010, So.Ge.A.AL a pregătit un plan de restructurare, și anume planul de reorganizare și restructurare din 2010, care a identificat factorii care au avut un impact negativ asupra întreprinderii și care a propus măsuri corective vizând reducerea costurilor și revizuirea politicii comerciale. Planul prevedea o contribuție proprie semnificativă la restructurare din partea întreprinderii So.Ge.A.AL.
- (180) În al treilea rând, în ceea ce privește compatibilitatea ajutorului în temeiul articolului 106 alineatul (2) din tratat, întreprinderea So.Ge.A.AL susține că valoarea compensației acordate pentru furnizarea de servicii de interes economic general s-a situat în mod constant sub plafonul prevăzut de articolul 2 alineatul (1) litera (a) din decizia privind serviciile de interes economic general din 2005 ⁽⁴¹⁾, și anume 30 de milioane EUR pe an, iar cifra sa de afaceri a fost mai mică de 100 de milioane EUR. So.Ge.A.AL adaugă că înainte de 2004 fusese atins, de asemenea, plafonul de 1 milion de pasageri prevăzut la articolul 2 alineatul (1) litera (d) din decizia privind serviciile de interes economic general din 2005. Dispozițiile de la articolele 4, 5, 6 din decizia privind serviciile de interes economic general din 2005 ar fi respectate, de asemenea, având în vedere faptul că întreprinderea a beneficiat de compensație pentru servicii de interes economic general definite în mod corect și încredințate întreprinderii So.Ge.A.AL prin unul sau mai multe acte de atribuire, precum și faptul că această compensație nu a depășit suma necesară pentru prestarea serviciilor de interes economic general.

⁽⁴⁰⁾ Cauza C-280/00, Altmark Trans și Regierungspräsidium Magdeburg, Rec., 2003, p. I-7747.

⁽⁴¹⁾ Decizia 2005/842/CE a Comisiei din 28 noiembrie 2005 privind aplicarea articolului 86 alineatul (2) din Tratatul CE la ajutorul de stat, sub forma compensației pentru obligația de serviciu public, acordat anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (JO L 312, 29.11.2005, p. 67).

- (181) În al patrulea rând, întreprinderea So.Ge.A.AL susține că ajutoarele acordate aeroportului pentru investiții în infrastructură, echipamente, instalații și lucrări ar trebui să fie considerate compatibile în temeiul orientărilor din 2005 privind sectorul aviației. Infrastructura în cauză ar fi proporțională cu obiectivul urmărit și ar fi avea perspective de utilizare pe termen mediu în sensul orientărilor din 2004 privind sectorul aviației. De asemenea, infrastructura a fost pusă la dispoziția companiilor aeriene în condiții nediscriminatorii. În plus, comerțul nu a fost afectat într-o măsură contrară interesului comun și finanțarea publică a fost necesară și proporțională.

9.1.2. Măsuri în favoarea companiilor aeriene care operează în cadrul aeroportului

- (182) Comisia ar fi procedat corect prin faptul că a luat în considerare împreună întreprinderile So.Ge.A.AL și RAS în scopul aplicării principiului operatorului economic privat în economia de piață. În adoptarea măsurilor în cauză, RAS și întreprinderea So.Ge.A.AL s-au comportat în același mod în care s-ar fi comportat un operator economic privat în economia de piață, în circumstanțe similare. Întreprinderea So.Ge.A.AL nu ar fi obținut niciun avantaj economic din contribuțiile de marketing acordate de RAS în favoarea companiilor aeriene care utilizează aeroportul Alghero. Contribuțiile în cauză au ajuns doar în tranzit la administratorul aeroportului pentru a fi în cele din urmă acordate companiilor aeriene.
- (183) Întreprinderea So.Ge.A.AL susține că orice ajutor acordat companiilor aeriene care operează pe aeroportul Alghero sub forma unor reduceri ale tarifelor de aeroport sau a contribuțiilor de comercializare ar trebui să fie considerate compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (a) sau (c) din tratat și al orientărilor din 2005 privind sectorul aviației.
- (184) Pentru a susține această concluzie, întreprinderea So.Ge.A.AL invocă faptul că ajutorul potențial a fost acordat întreprinderilor autorizate să ofere servicii de transport aerian de către un stat membru, pentru rute care leagă un aeroport regional care se încadrează în categoria C sau D, astfel cum sunt definite de orientările din 2005 privind sectorul aviației, cu un alt aeroport din Uniune. Finanțarea nu a vizat rutele care fac obiectul obligațiilor de serviciu public în sensul definiției din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁴²⁾ și contractele încheiate cu companiile aeriene au stabilit sancțiuni care trebuie aplicate în caz de nerespectare a angajamentelor de către companiile aeriene.
- (185) Admițând că granturile în cauză au fost acordate companiilor aeriene pentru o perioadă mai lungă și cu o intensitate mai ridicată decât cea permisă în temeiul orientărilor din 2005 privind sectorul aviației, întreprinderea So.Ge.A.AL subliniază că respectivele contracte încheiate cu companiile aeriene nu au avut o durată mai mare de trei ani și că orientările din 2005 privind sectorul aviației permit derogări în ceea ce privește nivelurile de intensitate în cazul regiunilor defavorizate.

9.1.3. Aplicabilitatea orientărilor din 2014 privind sectorul aviației

- (186) În observațiile sale cu privire la aplicabilitatea orientărilor din 2014 privind sectorul aviației, întreprinderea So. Ge.A.AL reamintește faptul că niciuna dintre măsurile în favoarea aeroportului care fac obiectul evaluării nu constituie ajutor de stat. Cu toate acestea, în cazul în care Comisia ar concluziona că oricare dintre măsuri constituie ajutor de exploatare acordat întreprinderii So.Ge.A.AL, aceasta susține că toate condițiile de compatibilitate prevăzute de orientările din 2014 privind sectorul aviației sunt respectate.

10. OBSERVAȚIILE TRANSMISE DE ALTE PĂRȚI INTERESATE

- (187) Ryanair, AMS și Unioncamere și-au prezentat observațiile în cursul anchetei.

10.1. OBSERVAȚIILE TRANSMISE DE RYANAIR

- (188) Ryanair și-a prezentat observațiile privind decizia din 2012 la 12 martie 2013. Ryanair a făcut referire la comunicările sale anterioare în speță înainte de adoptarea deciziei din 2012, precum și la alte câteva observații referitoare la o serie de anchete privind ajutoarele de stat având ca obiect ajutorul potențial acordat companiei aeriene Ryanair.
- (189) Observațiile principale ale companiei aeriene Ryanair, astfel cum rezultă din informațiile prezentate, sunt sintetizate în considerentele 190-226.

⁽⁴²⁾ Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO L 293, 31.10.2008, p. 3).

(i) Observații privind întreprinderea AMS

- (190) Ryanair respinge concluzia preliminară a Comisiei potrivit căreia Ryanair și AMS trebuie să fie considerate ca o singură entitate, iar contractele de servicii aeroportuare și contractele de servicii de marketing, precum și consecințele financiare ale acestora ar trebui să fie evaluate împreună, în scopul evaluării avantajului economic.
- (191) Nici structura acționariatului întreprinderii AMS, nici finalitatea acesteia nu ar susține această abordare. Contractele de servicii aeroportuare încheiate cu Ryanair și contractele de servicii de marketing încheiate cu AMS ar fi separate și independente, s-ar referi la servicii diferite și nu ar face obiectul niciunei legături contractuale sau de altă natură care să justifice luarea lor în considerare ca un set unic de măsuri.
- (192) Contractele de servicii de marketing au favorizat întreprinderea So.Ge.A.AL în calitate de cumpărător al serviciilor de publicitate. Contractele respective au constituit o investiție pentru consolidarea mărcii aeroportului și ar fi condus la o creștere a numărului de pasageri care sosesc și, prin urmare, a veniturilor provenite din activități non-aeronautice. Contractele nu urmăreau să îmbunătățească coeficientul de ocupare sau randamentul rutelor Ryanair și nici veniturile marginale sau orice alte avantaje presupuse pe care promovarea aeroportului pe site-ul Ryanair.com le asigură companiei aeriene Ryanair.
- (193) De asemenea, încheierea unui contract de servicii de marketing cu AMS nu este o condiție pentru operarea de către Ryanair a rutelor spre și dinspre aeroport. Într-adevăr, multe dintre aeroporturile deservite de Ryanair nu încheie contracte cu AMS. În general, necesitatea anumitor servicii de marketing având ca scop crearea mărcii unui aeroport și influențarea numărului de pasageri survine la aeroporturile mai puțin cunoscute, în cazul cărora marca aeroportului nu este vizibilă și traficul în intrare trebuie să fie stimulat.
- (194) Prin urmare, ar fi perfect rațional pentru un astfel de aeroport să cheltuiască fonduri în acest scop, iar faptul că Ryanair poate sau nu poate beneficia, de asemenea, de această publicitate ar fi lipsit de relevanță din punct de vedere comercial pentru aeroport. Un investitor privat nu se va abține de la a face o investiție doar pe baza argumentului că alte părți pot avea de câștigat, de asemenea, de pe urma unei creșteri a activității sale.
- (195) Contractele încheiate între Ryanair și So.Ge.A.AL au fost contracte comerciale normale care respectă principiul operatorului privat în economia de piață și același lucru este valabil în ceea ce privește contractele încheiate între AMS și So.Ge.A.AL, întrucât AMS încheie contracte de marketing la aceleași niveluri și pentru volume comparabile cu aeroporturi publice și private, agenții de turism, grupuri de închiriere de autoturisme, site-uri de rezervări hoteliere, companii de asigurări și furnizori de servicii de telecomunicații ⁽⁴³⁾.
- (196) Această abordare este în conformitate cu abordarea adoptată de Ryanair în alte observații transmise Comisiei în cursul anchetei. În cadrul observațiilor transmise, Ryanair nu este de acord cu evaluarea Comisiei, care consideră plățile efectuate către AMS drept costuri suportate de aeroport. Potrivit Ryanair, această abordare nu ar lua în considerare valoarea serviciilor furnizate aeroportului de către AMS ⁽⁴⁴⁾. Prin achiziționarea de spații publicitare, aeroporturile pot spori numărul pasagerilor care sosesc în cadrul zborurilor Ryanair, care tind să cheltuiască mai mult decât pasagerii care pleacă pe bunuri și servicii de natură non-aeronautică. Acest lucru este justificat din punct de vedere comercial pentru aeroporturi ⁽⁴⁵⁾. Ryanair consideră că achiziționarea serviciilor de marketing la prețul pieței ar trebui să fie separată de orice alte acorduri contractuale între aeroport și companie în vederea efectuării unei evaluări privind respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață. În cazul în care Comisia insistă asupra includerii contractelor încheiate de AMS și a contractelor privind serviciile aeroportuare încheiate de Ryanair într-o evaluare comună privind respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață, valoarea serviciilor furnizate de întreprinderea AMS aeroportului nu ar trebui să fie neglijată.

(ii) Observații privind imputabilitatea ajutorului/finanțarea ajutorului din resurse de stat

- (197) Ryanair consideră că punctul de vedere al Comisiei potrivit căruia autoritățile publice au fost implicate în adoptarea măsurilor examinate, care implică Ryanair și AMS, nu este susținut de elemente de probă. Nu s-a putut presupune – și încă nu s-a demonstrat – că autoritățile publice au fost implicate în adoptarea măsurilor.

⁽⁴³⁾ Scrisoarea companiei aeriene Ryanair din 22 iulie 2011.

⁽⁴⁴⁾ Scrisoarea companiei aeriene Ryanair din 20 decembrie 2013.

⁽⁴⁵⁾ Scrisoarea companiei aeriene Ryanair din 15 septembrie 2009.

- (198) Argumentul potrivit căruia „So.Ge.A.AL este deținută în totalitate de către autorități publice care au intervenit în procesul decizional al întreprinderii” nu ar fi susținut cu suficiente elemente de probă, în măsura în care acesta se bazează exclusiv pe criteriul organic unic al numirii consiliului de administrație al întreprinderii So.Ge.A.AL de către acționarii publici ai acesteia. Nici contractul din 2002, în cadrul căruia Sardinia s-a angajat să coopereze cu Ryanair cu scopul de a dezvolta turismul și rata de ocupare a forței de muncă din regiune, nu dovedește faptul că autoritățile publice au fost implicate, într-un fel sau altul, în adoptarea măsurilor luate de întreprinderea So.Ge.A.AL în legătură cu Ryanair și AMS după încheierea contractului. De asemenea, faptul că întreprinderea So.Ge.A.AL a încheiat ulterior, în 2004, 2005, 2006 și 2007, contracte cu regiunea Sardinia având ca obiect contribuții mixte de comercializare ar susține doar poziția conform căreia Sardinia a finanțat întreprinderea So.Ge.A.AL și nu că aceasta ar fi direcționat activitatea întreprinderii către Ryanair și AMS.
- (199) Ryanair nu deține cunoștințe cu privire la încheierea unor contracte între So.Ge.A.AL și RAS și nu este responsabilă pentru acestea, nu a determinat sau solicitat încheierea unor astfel de contracte și, prin urmare, contractele încheiate de Ryanair și AMS cu So.Ge.A.AL nu ar trebui să fie afectate de contractele încheiate între So.Ge.A.AL și RAS.
- (200) De asemenea, Ryanair nu poate fi considerată beneficiară indirectă a ajutoarelor de stat. Comisia nu poate pur și simplu să prezume că s-au acordat ajutoare de stat companiilor aeriene care efectuează zboruri de pe aeroport fără elemente de probă care să dovedească existența reală a unui avantaj obținut prin intermediul ajutoarelor de stat. Atât timp cât condițiile care reglementează relația comercială dintre Ryanair și un aeroport pot fi justificate în temeiul principiului operatorului economic privat în economia de piață, nicio obligație de recuperare nu poate fi extinsă asupra Ryanair. Ryanair contestă aprecierea Comisiei potrivit căreia orice stimulent acordat de un aeroport public unei companii aeriene constituie în mod automat ajutor de stat, chiar dacă numai o parte din acesta a fost finanțată prin intermediul resurselor publice. Ryanair susține că reticența Comisiei de a investiga dacă măsurile pot fi imputate statului nu reflectă pozițiile orientărilor din 2005 privind sectorul aviației, care implică faptul că decizia de redistribuire a resurselor publice către o companie aeriană ar trebui să fie imputabilă autorităților publice pentru a constitui ajutor de stat ⁽⁴⁶⁾.

(iii) Observații privind analiza de referință

- (201) Ryanair susține că, în conformitate cu jurisprudența ⁽⁴⁷⁾, analiza de referință ar trebui să reprezinte principalul criteriu utilizat pentru a verifica prezența ajutorului acordat companiilor aeriene și testul bazat pe costuri ar trebui să fie utilizat doar în cazul în care este imposibil să se compare situația presupusului concedent al ajutorului cu aceea a unui grup privat de întreprinderi. Ryanair afirmă în continuare că, în evaluarea contractelor încheiate de administratorii aeroporturilor cu companiile aeriene, ar trebui să fie luate în considerare, de asemenea, externalitățile rețelei care decurg din contractele respective. Cu ocazia altor observații prezentate, Ryanair a fost de acord că atât analiza de referință, cât și metodele de analiză bazate pe costuri reprezintă practici comerciale standard ⁽⁴⁸⁾.

(iv) Observații privind rentabilitatea ex ante

- (202) Ryanair susține, în esență, că, în decizia din 2012, întregul raționament al Comisiei a fost afectat de o aplicare eronată a testului operatorului economic privat în economia de piață, care ar fi rezultat din prezumția inexactă potrivit căreia este necesar un plan de afaceri *ex ante* pentru a concluziona că a fost respectat principiul operatorului economic privat în economia de piață. Planurile de afaceri nu sunt o condiție *sine qua non* pentru activitățile comerciale ale investitorilor privați ⁽⁴⁹⁾. În timp ce astfel de planuri pot dovedi fără echivoc că un organism public a acționat ca un investitor privat, lipsa unui plan de afaceri nu ar fi suficientă pentru a concluziona că un organism public nu a acționat ca un investitor privat.
- (203) În orice caz, în speță, Comisia ar fi admis deja, în decizia din 2012, că aeroportul Alghero a furnizat o analiză *ex ante* de bază, care ar trebui să fie considerată suficientă. Comisia nu este în măsură să evalueze ce constituie un plan de afaceri „acceptabil” și nu ar trebui să încerce să facă acest lucru.
- (204) De asemenea, potrivit observațiilor companiei aeriene Ryanair, Comisia a obținut o analiză privind respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață de la Ecorys, în care s-a ajuns la concluzia că respectivele contracte încheiate de Ryanair respectă principiul menționat și că pierderile întreprinderii So.Ge.A.AL

⁽⁴⁶⁾ Scrisoarea companiei aeriene Ryanair din 15 decembrie 2009.

⁽⁴⁷⁾ Scrisorile companiei aeriene Ryanair din 12 martie 2013 și 15 decembrie 2009.

⁽⁴⁸⁾ Evaluarea ajutoarelor de stat acordate transportatorilor low cost, 26 octombrie 2011, elaborată pentru Ryanair de Simon Pilsbury, consultant în domeniul managementului în cadrul Oxera.

⁽⁴⁹⁾ Scrisoarea companiei aeriene Ryanair din 22 iulie 2011.

au survenit din cauza întârzierilor semnificative și neprevăzute ale statului în atribuirea contractului de concesiune „globală”. Ineficiențele și întârzierile neprevăzute ar trebui să fie ignorate în cadrul unei analize privind respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață, întrucât aeroporturile private se pot confrunta, de asemenea, cu astfel de probleme în cursul desfășurării activității lor obișnuite, din cauza unor erori ale statului sau din cauza acțiunilor altor întreprinderi private pe care se bazează aeroportul.

- (205) De asemenea, Ryanair a prezentat o serie de note elaborate de Oxera și o analiză elaborată de profesorul Damien P. McLoughlin.

Nota 1 elaborată de Oxera – Identificarea valorii de referință pe piață în cadrul analizei de referință pentru testele operatorului economic privat în economia de piață. Cazurile de ajutor de stat acordat companiei aeriene Ryanair, notă elaborată de Oxera pentru Ryanair, 9 aprilie 2013

- (206) Oxera a considerat că abordarea Comisiei de a accepta numai aeroporturi de referință în aceeași zonă deservită ca aeroportul care face obiectul anchetei este eronată.
- (207) Oxera a susținut că prețurile de referință ale pieței obținute de la aeroporturile de referință nu sunt afectate de ajutorul de stat acordat aeroporturilor din împrejurimi. Prin urmare, este posibil să se estimeze în mod obiectiv o valoare de referință pe piață pentru testele operatorului economic privat în economia de piață.
- (208) Estimarea este posibilă deoarece:

- (a) analizele de referință sunt utilizate la scară largă pentru testele operatorului economic privat în economia de piață în afara domeniului de aplicare a ajutoarelor de stat;
- (b) întreprinderile își influențează reciproc deciziile de stabilire a prețurilor numai în măsura în care produsele pe care le oferă sunt substituibile sau complementare;
- (c) aeroporturile care deserveșc aceeași zonă nu concurează neapărat între ele și aeroporturile de referință utilizate în rapoartele prezentate se confruntă cu o concurență limitată din partea aeroporturilor deținute de stat în zona deservită [$< 1/3$ din aeroporturile comerciale situate în zona deservită de aeroporturile de referință se află în totalitate în proprietatea statului și niciunul dintre aeroporturile din aceeași zonă deservită ca aeroporturile de referință nu a făcut obiectul preocupărilor legate de ajutoarele de stat în curs (în aprilie 2013)];
- (d) chiar dacă aeroporturile de referință se află în concurență cu aeroporturi deținute de stat din aceeași zonă deservită, există motive să se considere că comportamentul lor este în conformitate cu principiul operatorului economic privat în economia de piață (de exemplu, în cazul în care există o participație privată mare sau în cazul în care aeroportul are un administrator privat);
- (e) aeroporturile care respectă principiul operatorului economic privat în economia de piață nu vor stabili prețuri inferioare costurilor marginale.

Nota 2 elaborată de Oxera – Principiile care stau la baza analizei rentabilității pentru testele operatorului economic privat în economia de piață. Cazurile de ajutor de stat acordat companiei aeriene Ryanair, notă elaborată de Oxera pentru Ryanair, 9 aprilie 2013

- (209) Oxera a susținut că analiza rentabilității pe care a efectuat-o în rapoartele prezentate Comisiei urmează principiile care ar fi adoptate de un investitor rațional din sectorul privat și reflectă abordarea care rezultă din deciziile anterioare ale Comisiei.
- (210) Principiile care stau la baza analizei rentabilității sunt următoarele:
- (a) evaluarea este realizată pe bază marginală;
 - (b) nu este neapărat necesar un plan de afaceri *ex ante*;
 - (c) pentru un aeroport care nu se confruntă cu problema aglomerării, abordarea bazată pe tarifyare unică este metoda adecvată de stabilire a prețurilor;

- (d) trebuie să fie luate în considerare numai veniturile asociate cu activitatea economică de exploatare a aeroportului;
- (e) ar trebui să fie luată în considerare întreaga durată a contractului, inclusiv eventualele prelungiri;
- (f) ar trebui actualizate fluxurile financiare viitoare pentru a evalua profitabilitatea contractelor;
- (g) profitabilitatea marginală a contractelor încheiate de Ryanair pentru aeroporturi ar trebui să fie evaluată pe baza estimărilor ratei interne de rentabilitate sau a valorii actualizate nete (VAN).

Analiza profesorului Damien P. McLoughlin – Crearea mărcii: de ce și cum ar trebui să investească mărcile mici în marketing, elaborată pentru Ryanair, 10 aprilie 2013

- (211) Documentul vizează stabilirea logicii comerciale care stă la baza deciziilor aeroporturilor regionale de a achiziționa spațiu publicitar pe site-ul Ryanair.com de la AMS.
- (212) Conform analizei, există un număr mare de aeroporturi foarte puternice, bine cunoscute și utilizate în mod obișnuit. Concurenții mai puțin dezvoltați trebuie să depășească comportamentul static de cumpărare al consumatorilor pentru a-și extinde afacerea. Aeroporturile regionale de dimensiuni mai mici trebuie să găsească o cale de a-și promova marca în mod sistematic în rândul unui public cât mai larg. Formele tradiționale de comunicare publicitară necesită cheltuieli care depășesc resursele avute la dispoziție.

Notele 3 și 4 elaborate de Oxera – Cum ar trebui să fie tratate contractele încheiate cu întreprinderea AMS în cadrul analizei profitabilității ca parte a testului operatorului economic privat în economia de piață? 17 și 31 ianuarie 2014

- (213) Ryanair a prezentat rapoarte suplimentare elaborate de consultantul său, Oxera. În rapoartele respective, Oxera descrie principiile care, potrivit companiei aeriene, ar trebui să fie luate în considerare în cadrul analizei profitabilității având ca obiect, pe de o parte, contractele de servicii aeroportuare încheiate între Ryanair și aeroporturi și, pe de altă parte, contractele de marketing încheiate între AMS și aceleași aeroporturi ca parte a testului operatorului economic privat în economia de piață⁽⁵⁰⁾. Ryanair a subliniat faptul că rapoartele nu îi modifică în niciun fel poziția prezentată în prealabil, conform căreia contractele de servicii aeroportuare și contractele de marketing ar trebui să fie analizate separat în cadrul unor teste ale operatorului economic privat în economia de piață.
- (214) Rapoartele arată că profiturile generate de întreprinderea AMS ar trebui incluse ca venituri în cadrul unei analize comune privind profitabilitatea, în timp ce cheltuielile întreprinderii AMS ar trebui incluse în costuri. În acest scop, rapoartele sugerează aplicarea unei metode bazate pe fluxul de numerar în cazul analizei rentabilității comune, ceea ce înseamnă că toate cheltuielile plătite de aeroporturi întreprinderii AMS ar putea fi tratate drept costuri de exploatare marginale.
- (215) Rapoartele subliniază faptul că activitățile de marketing contribuie la crearea și sprijinirea valorii de marcă, care ar putea genera efecte și avantaje nu doar pe durata contractelor cu o companie aeriană, ci și după încetarea acestora. Acest lucru ar fi valabil, în special, în cazul în care, datorită faptului că Ryanair a încheiat un contract cu un aeroport, alte companii aeriene ar începe să opereze din aeroport, ceea ce, la rândul său, ar atrage stabilirea mai multor magazine în aeroport și, prin urmare, creșterea veniturilor provenite din activități non-aeronautice pentru aeroport. Potrivit companiei aeriene Ryanair, în cazul în care Comisia realizează o analiză comună a rentabilității, avantajele trebuie luate în considerare prin tratarea cheltuielilor întreprinderii AMS drept costuri de exploatare marginale, excluzând plățile efectuate de AMS.
- (216) De asemenea, Ryanair este de opinie că o valoare finală ar trebui să fie inclusă în profiturile marginale estimate la sfârșitul contractului de servicii aeroportuare pentru a ține cont de valoarea generată după rezilierea contractului. Valoarea finală poate fi adaptată pe baza unei probabilități de „reînnoire” care măsoară posibilitatea ca profiturile să persiste după încetarea contractului cu Ryanair sau dacă sunt convenite condiții similare cu alte companii aeriene. Ryanair consideră că ar fi posibil să se calculeze ulterior o limită inferioară pentru avantajele generate în comun de contractul încheiat cu întreprinderea AMS și contractul privind serviciile aeroportuare, care să reflecte incertitudinile profiturilor marginale după încetarea contractului de servicii aeroportuare.

⁽⁵⁰⁾ Analiza elaborată de Oxera pentru Ryanair, „Cum ar trebui să fie tratate contractele încheiate cu întreprinderea AMS în cadrul analizei profitabilității ca parte a testului operatorului economic privat în economia de piață?”, 17 ianuarie 2014.

- (217) În susținerea acestei abordări, rapoartele prezintă o sinteză a rezultatelor studiilor privind efectele pe care le au serviciile de marketing asupra valorii unei mărci. Studiile recunosc faptul că serviciile de marketing pot sprijini valoarea unei mărci și pot contribui la dezvoltarea unei baze de clienți. Conform rapoartelor, pentru un aeroport, promovarea pe site-ul Ryanair.com sporește, în special, vizibilitatea mărcii aeroportului. De asemenea, rapoartele arată că, prin urmare, în special aeroporturile regionale mai mici care doresc să își sporească traficul aerian ar putea să își valorifice marca prin încheierea de contracte de marketing cu AMS.
- (218) Rapoartele indică, în cele din urmă, că o abordare bazată de fluxul de numerar este de preferat unei abordări bazate pe capitalizare, în cadrul căreia cheltuielile întreprinderii AMS ar fi tratate drept cheltuieli de capital atribuite unei imobilizări necorporale (și anume valoarea mărcii) ⁽⁵¹⁾. Abordarea bazată pe capitalizare nu ar face decât să ia în considerare cota cheltuielilor de marketing care poate fi atribuită activelor necorporale ale unui aeroport. Cheltuielile de marketing ar fi tratate drept active necorporale și amortizate ulterior pe durata contractului, luând în considerare o valoare reziduală la data stabilită de încetare a contractului de servicii aeroportuare. Această abordare nu ar ține cont de profiturile marginale generate de încheierea unui contract de servicii aeroportuare cu Ryanair. De asemenea, este dificil să se calculeze valoarea activelor necorporale din cauza cheltuielilor asociate mărcii și a perioadei de utilizare a activului. Metoda bazată pe fluxul de lichidități este mai adecvată decât abordarea bazată pe capitalizare, întrucât acestea din urmă nu ar surprinde efectele pozitive pentru aeroport care sunt preconizate să apară ca urmare a încheierii unui contract de servicii aeroportuare cu Ryanair.
- (v) Rapoartele din 2011 și 2013 privind respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață
- (219) Ryanair a solicitat Oxera să efectueze un test bazat pe principiul operatorului economic privat în economia de piață, care a fost prezentat Comisiei în numele Ryanair în iulie 2011 (denumit în continuare „raportul din 2011 privind respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață”) ⁽⁵²⁾. Raportul din 2011 privind respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață prezintă rezultatele unei analize a profitabilității contractelor de servicii aeroportuare din 2000 și 2010 încheiate între So.Ge.A.AL și Ryanair, pe baza unor informații de care, în opinia Ryanair, întreprinderea So.Ge.A.AL ar fi dispus la momentul încheierii contractelor respective. Raportul din 2011 privind respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață nu a inclus o analiză a profitabilității preconizate a contractelor de servicii aeroportuare din 2002, 2003 și 2006.
- (220) Pe baza raportului din 2011 privind respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață, a fost transmis Comisiei un raport actualizat în martie 2013 (denumit în continuare „raportul din 2013 privind respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață”) ⁽⁵³⁾, care estimează rentabilitatea preconizată a contractelor de servicii aeroportuare care nu a fost luată în considerare în raportul din 2011 privind respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață (și anume, contractele de servicii aeroportuare din 2002, 2003 și 2006).
- (221) Potrivit Ryanair, evaluarea *ex ante* a rentabilității contractelor de servicii aeroportuare din 2000, 2002, 2003, 2006 și 2010 ar sugera faptul că, la momentul încheierii acestora, se estima că toate contractele respective vor fi profitabile pentru aeroport. Rentabilitatea preconizată a fiecărui contract încheiat de întreprinderile So.Ge.A.AL și Ryanair a fost evaluată ținând cont de costurile marginale estimate și de previziunile privind veniturile marginale, inclusiv veniturile provenite din activități aeronautice și non-aeronautice și costurile stimulentei financiare oferite companiei aeriene Ryanair. Faptul că toate valorile actuale nete sunt pozitive ar confirma probabil faptul că măsura încheierii contractelor cu Ryanair a fost una justificată.
- (222) La aplicarea testului operatorului economic privat în economia de piață la contractele de servicii de marketing, rapoartele din 2011 și 2013 privind respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață nu iau în considerare contractele între So.Ge.A.AL și AMS pentru furnizarea serviciilor de marketing. Potrivit Ryanair, contractele încheiate cu AMS sunt separate de contractele de servicii aeroportuare încheiate între Ryanair și aeroport, datorită faptului că primele au ca obiect furnizarea de servicii de marketing pentru aeroporturi (mai degrabă decât zboruri/pasageri) la prețul pieței și, prin urmare, nu ar trebui luate în considerare.
- (vi) Observații privind caracterul neselectiv al tarifelor de aeroport aplicate companiei aeriene Ryanair
- (223) Ryanair respinge opinia Comisiei potrivit căreia orice reduceri acordate de aeroportul Alghero ar trebui să fie tratate ca ajutor de stat, inclusiv în cazul în care toate companiile aeriene ar putea să beneficieze de reducerile respective. În primul rând, în opinia Ryanair, în cazul în care toate companiile aeriene beneficiază de reduceri, prețul contrafactual adecvat poate fi reprezentat de cel mai scăzut nivel de reducere, mai degrabă decât de tarifele

⁽⁵¹⁾ Analiza elaborată de Oxera pentru Ryanair, „Cum ar trebui să fie tratate contractele încheiate cu întreprinderea AMS în cadrul analizei profitabilității ca parte a testului operatorului economic privat în economia de piață? – Aplicare practică”, 31 ianuarie 2014.

⁽⁵²⁾ Raportul Oxera elaborat pentru Ryanair, „Evaluare privind respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață, aeroportul Alghero”, 22 iulie 2011.

⁽⁵³⁾ Raportul Oxera elaborat pentru Ryanair, „Evaluare privind respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață: analiză a profitabilității actualizată, aeroportul Alghero”, 12 martie 2013.

publicate. În al doilea rând, această abordare nu ține cont de niciun element privind diferențele de costuri și beneficii ale deservirii diferitelor companii aeriene. O evaluare a transparenței costurilor este un pas necesar pentru a evalua dacă o reducere acordată unei anumite companii aeriene constituie ajutor de stat. Cheltuielile relativ scăzute, în sine, nu constituie în mod necesar ajutor de stat și, conform constatărilor Ecorys, aplicarea unor tarife mai reduse reflectă niveluri mai scăzute ale serviciilor solicitate de Ryanair.

- (224) În acest caz, reducerile de care a beneficiat Ryanair au fost oferite în semn de recunoaștere a riscului comercial semnificativ asumat de Ryanair în stabilirea unor operațiuni regulate pe tot parcursul anului pe un aeroport care nu era cunoscut la momentul respectiv ⁽⁵⁴⁾.

(vii) Observații privind denaturarea concurenței

- (225) Comisia pare să nu excludă concurența între aeroporturile Alghero, Cagliari sau Olbia, în pofida celor 235 și, respectiv, 128 kilometri de relief muntos care separă aceste aeroporturi și a lipsei autostrăzilor în regiunea Sardinia. Potrivit Ryanair, ar fi incert dacă orice ajutor de stat acordat aeroportului Alghero ar putea conduce la o denaturare a concurenței și care este, în opinia Comisiei, domeniul de aplicare a unei astfel de denaturări.

(viii) Observații privind compatibilitatea ajutorului

- (226) În opinia Ryanair, contractele dintre Ryanair și aeroport nu au implicat ajutor de stat. În acest sens, Ryanair consideră că eventuala aplicabilitate în speță a orientărilor din 2005 privind sectorul aviației este lipsită de relevanță.

10.2. OBSERVAȚIILE TRANSMISE DE ÎNTREPRINDEREA AMS

(i) Observații privind AMS și site-ul companiei aeriene Ryanair

- (227) AMS susține observațiile prezentate de Ryanair în ceea ce o privește. Ipoteza Comisiei potrivit căreia taxele de marketing plătite către AMS în schimbul serviciilor de marketing constituie ajutor (pentru Ryanair) și tratarea întreprinderilor AMS și Ryanair ca un singur beneficiar al ajutorului de stat ar fi eronate. AMS oferă servicii de marketing care sunt justificate de obiectivul lor separat și evaluate la valoarea lor de piață.
- (228) De asemenea, decizia Ryanair de a contracta un intermediar pentru vânzarea de spațiu publicitar pe site-ul său nu ar fi neobișnuită. AMS a avut succes în promovarea și vânzarea de spațiu publicitar către numeroase întreprinderi din întreaga Europă, atât din sectorul privat, cât și din cel public.
- (229) Site-ul Ryanair prezintă caracteristici favorabile pentru promovare: acesta este unul dintre cele mai populare site-uri de călătorii din întreaga lume, durata medie a fiecărei vizite pe site-ul Ryanair este foarte lungă, publicitatea pentru un aeroport pe site-ul Ryanair vizează exclusiv pasagerii potențiali ai aeroportului respectiv, asigurându-se că se irosește foarte puțin spațiu publicitar sau chiar deloc, spre deosebire de publicitatea în ziare, la radio, la televizor și în alte medii mai puțin direcționate, destinate publicului larg.

(ii) Observații privind absența avantajelor acordate întreprinderilor AMS sau Ryanair

- (230) AMS încheie contracte comerciale atât cu aeroporturi publice, cât și cu aeroporturi private, cu agenții de turism, grupuri de închiriere de autoturisme, site-uri de rezervări hoteliere, companii de asigurări, furnizori de servicii de telecomunicații.
- (231) Nivelurile la care este asigurat spațiul publicitar de AMS și cantitățile în care este achiziționat acesta nu sunt diferite pentru publicitarii din sectorul public și cel privat. Ryanair și AMS nu obligă aeroporturile să achiziționeze servicii de marketing și de fapt multe aeroporturi aleg să nu își facă publicitate pe site-ul Ryanair. Contractele încheiate de AMS cu aeroporturile publice sau administratorii acestora, precum întreprinderea So.Ge. A.AL, nu pot implica ajutoare de stat având în vedere faptul că AMS ar putea la fel de bine să vândă spațiu pe site către o întreprindere privată, la un preț comparabil.

⁽⁵⁴⁾ Scrisoarea companiei aeriene Ryanair din 22 iulie 2011.

- (232) AMS a prezentat o serie de motive care ar justifica achiziționarea de întreprinderea So.Ge.A.AL a serviciilor de marketing de la AMS pentru a-și face publicitate pe site-ul Ryanair.com, care sunt rezumate în cele ce urmează.
- (233) În primul rând, publicitatea pe site-ul Ryanair este o investiție în recunoașterea mărcii. Administratorii aeroporturilor periferice se confruntă cu provocări semnificative în ceea ce privește recunoașterea „mărcii” de către pasageri, companii aeriene și unități economice din alte sectoare decât cel al aviației, toți aceștia constituind surse potențiale de venituri pentru aeroporturi. Sporirea recunoașterii mărcii poate aduce avantaje aeroporturilor în mai multe moduri reciproc inclusive și complementare, putând atrage, în special (i) pasagerii care sosesc ai companiei aeriene pe al cărei site este promovat aeroportul, (ii) clienții potențiali care navighează pe site-ul unei companii aeriene pe care se promovează un aeroport pentru a zbura până la aeroportul respectiv cu o altă companie aeriană care deservește rute pe aeroport, (iii) o altă companie aeriană, pentru a oferi zboruri pe aeroportul respectiv și (iv) unități economice (cum ar fi lanțurile de magazine cu amănuntul din aeroporturi).
- (234) În al doilea rând, publicitatea pe site-ul Ryanair mărește proporția pasagerilor care sosesc. Există o tendință în rândul aeroporturilor de a genera un procent de aproape jumătate din venituri din activități non-aeronautice. Din perspectiva unui aeroport regional, pasagerii care sosesc și care pleacă ulterior din aeroport sunt mult mai susceptibili de a genera venituri non-aeronautice pentru aeroport decât pasagerii locali care utilizează aeroportul pentru zboruri către destinații externe.
- (235) În al treilea rând, serviciile de marketing și publicitate pe site-ul tuturor companiilor aeriene au devenit o practică generală. Site-ul Ryanair are o valoare excepțională ca spațiu de marketing pentru o gamă largă de produse și servicii legate de călătorii. A devenit o practică generală pentru aeroporturi să recurgă la site-urile companiilor aeriene pentru o parte din activitățile de promovare a mărcii proprii. În speță, aeroportul Alghero pare să fi achiziționat servicii de publicitate nu numai de la AMS, ci și de la Meridiana și Alitalia.
- (236) În al patrulea rând, serviciile întreprinderii AMS sunt evaluate la valoarea lor de piață. O serie de clienți privați din afara aeroportului din mai multe domenii achiziționează servicii de marketing de la AMS. Deși rutele Ryanair nu sunt oferite clienților respectivi, aceștia plătesc de bună voie serviciile AMS. Astfel de clienți privați, care acționează ca investitori în economia de piață, atribuie în mod clar valoare comercială serviciilor AMS pe o bază de sine stătătoare, la fel precum aeroporturile publice și private din întreaga Uniune. Elementele de referință din sectorul privat ar fi suficiente în sine să demonstreze că prețurile practicate de AMS sunt prețurile reale ale pieței.
- (iii) Observații privind finanțarea întreprinderii So.Ge.A.AL de către regiunea Sardinia
- (237) Comisia consideră întreprinderea So.Ge.A.AL ca fiind un simplu vector prin care finanțarea regională este direcționată către Ryanair/AMS pentru a fi utilizată, aparent, în scopuri de marketing. Cu toate acestea, potrivit AMS, Comisia a omis să facă dovada faptului că întreprinderea So.Ge.A.AL nu dispune de autonomie în ceea ce privește utilizarea fondurilor puse la dispoziție de RAS și, prin urmare, nu putea să le utilizeze în alte scopuri.
- (238) Întreprinderea So.Ge.A.AL pare să fi plătit o taxă de concesiune fixă către stat și nu și-a partajat veniturile cu statul. Titularul întreprinderii So.Ge.A.AL, RAS, are un interes direct în ceea ce privește creșterea rentabilității pe termen lung a întreprinderii So.Ge.A.AL, de exemplu, prin susținerea financiară a eforturilor de marketing pentru consolidarea imaginii proprii mărci. Un astfel de comportament ar fi în conformitate cu testul operatorului economic privat în economia de piață și ar aduce avantaje RAS.
- (239) AMS susține, de asemenea, că ar fi posibil ca o parte a finanțării acordate întreprinderii So.Ge.A.AL să poată fi considerată o compensație pentru prestarea de servicii de interes economic general. Aeroportul Alghero facilitează furnizarea de servicii aeriene într-o regiune care este izolată și greu accesibilă altfel.
- (iv) Concluzie
- (240) AMS concluzionează că nu a fost beneficiarul ajutorului de stat și că So.Ge.A.AL și RAS au acționat în conformitate cu principiul operatorului economic privat în economia de piață față de AMS.

10.3. OBSERVAȚIILE TRANSMISE DE UNIONCAMERE

- (241) Unioncamere subliniază faptul că, fără a pune sub semnul întrebării noțiunea de activitate economică în jurisprudența Curții de Justiție, o activitate economică *in sine* nu poate fi întotdeauna considerată ca fiind furnizată *pe o piață*, în sensul că activitatea respectivă este sau ar putea fi oferită în condiții de concurență cu alți operatori.
- (242) Unioncamere admite că, în condiții similare, un investitor privat, cel mai probabil, nu ar fi adoptat măsurile examinate în favoarea aeroportului. Cu toate acestea, Comisia ar trebui să țină cont de faptul că o investiție publică într-un aeroport este deseori determinată de considerente care nu sunt similare cu cele ale unui investitor privat. Un investitor public are așteptări diferite de cele legate de rentabilitatea investiției și urmărește în același timp obiective cu un caracter mai general, cum ar fi protejarea economiei și a dezvoltării regionale. Deși admite că, în conformitate cu jurisprudența Curții, astfel de considerente nu pot fi luate în calcul în scopul analizei privind respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață, Unioncamere susține că finanțarea publică acordată aeroportului Alghero nu urmărea să mențină pe linia de plutire o întreprindere care altfel nu ar fi competitivă, ci mai degrabă să sprijine dezvoltarea regională. Având în vedere specificul geografic al regiunii Sardinia, prezența unui aeroport dedicat este o prioritate pentru autoritățile publice.
- (243) Potrivit concluziei Unioncamere, Comisia ar trebui să aplice principiul operatorului economic privat în economia de piață ținând seama de obiectivul măsurii de a sprijini dezvoltarea regională și economică, „cu alte cuvinte, ar trebui să considere că măsurile au fost întreprinse în exercitarea prerogativelor de putere publică”.
- (244) Unioncamere consideră că gradul de compatibilitate al măsurilor examinate adoptate în favoarea întreprinderii So. Ge.A.AL ar trebui să fie evaluat în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat.

11. RĂSPUNSUL ITALIEI LA OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE

- (245) Italia a răspuns numai observațiilor prezentate de Unioncamere și Ryanair.

11.1. OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE COMPANIA AERIANĂ RYANAIR

- (246) În ceea ce privește măsurile în favoarea aeroportului Alghero, Italia susține că aeroportul își desfășoară activitatea într-o regiune îndepărtată și, prin urmare, „nu ar putea fi exclusă” o misiune de serviciu de interes economic general a aeroportului.
- (247) Italia susține afirmația Ryanair potrivit căreia aeroporturile mai mici nu au altă opțiune decât să investească în imaginea lor astfel încât să își asigure perspective de viabilitate. În acest sens, publicitatea pe site-urile companiilor low cost ar fi o practică comună. Italia subliniază, de asemenea, faptul că aeroportul a achiziționat servicii similare din partea altor companii aeriene precum Germanwings, Volare, Meridiana și Alitalia.
- (248) Italia confirmă faptul că serviciile AMS sunt evaluate la prețul pieței. Prețurile sunt puse la dispoziție pe site-ul AMS și nivelurile tarifelor aplicabile întreprinderii So.Ge.A.AL au fost în conformitate cu cele publicate.
- (249) Italia concluzionează că AMS nu a beneficiat de ajutor de stat și că întreprinderea So.Ge.A.AL și RAS au acționat în conformitate cu principiul operatorului economic privat în economia de piață.

11.2. OBSERVAȚIILE TRANSMISE DE UNIONCAMERE

- (250) Italia este de acord că investițiile publice într-un aeroport sunt adesea justificate de considerente care nu sunt similare celor ale unui investitor privat, întrucât investitorii publici urmăresc, de asemenea, obiective cu un caracter mai general, precum dezvoltarea economică și regională.

12. EVALUARE

12.1. MĂSURI ÎN FAVOAREA ÎNTREPRINDERII So.Ge.A.AL

12.1.1. Existența unui ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat

- (251) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din tratat, „sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”.
- (252) Criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din tratat sunt cumulative. În consecință, pentru a aprecia dacă măsurile examinate constituie ajutor de stat în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, trebuie îndeplinite cumulativ condițiile prevăzute în considerentul 251. Și anume, sprijinul financiar ar trebui:
- (a) să fie acordat de un stat membru sau prin intermediul resurselor de stat;
 - (b) să favorizeze anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri;
 - (c) să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența; și
 - (d) să afecteze schimburile comerciale între statele membre.

12.1.1.1. Activitatea economică și noțiunea de întreprindere

- (253) Conform jurisprudenței constante, Comisia trebuie să stabilească mai întâi dacă So.Ge.A.AL este o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Noțiunea de întreprindere desemnează orice entitate angajată într-o activitate economică, indiferent de statutul său juridic și de modul de finanțare ⁽⁵⁵⁾. Orice activitate care constă în oferirea de bunuri sau de servicii pe o piață dată este considerată o activitate economică.
- (254) În hotărârea *Aeroportul Leipzig-Halle*, Curtea de Justiție a confirmat că exploatarea unui aeroport în scopuri comerciale și construirea infrastructurii aeroportuare constituie o activitate economică ⁽⁵⁶⁾. Odată ce un administrator al unui aeroport desfășoară activități economice care constă în furnizarea de servicii aeroportuare în schimbul unei remunerații, indiferent de statutul său juridic sau de modul în care este finanțat, acesta constituie o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat și, prin urmare, pot fi aplicate normele din tratat privind ajutoarele de stat în cazul avantajelor acordate de stat sau prin intermediul unor resurse de stat în favoarea administratorului aeroportului respectiv ⁽⁵⁷⁾.
- (255) În ceea ce privește momentul în timp în care construirea și exploatarea unui aeroport a devenit o activitate economică, Comisia reamintește că dezvoltarea progresivă a forțelor pieței în sectorul aeroportuar nu permite stabilirea unei date exacte. Cu toate acestea, instanțele europene au recunoscut evoluția caracterului activităților aeroportuare și, în hotărârea *Aeroportul Leipzig-Halle*, Tribunalul a statuat că, începând cu data pronunțării hotărârii în cauza *Aéroports de Paris* (12 decembrie 2000), aplicarea normelor privind ajutoarele de stat în cazul finanțării infrastructurii aeroportuare nu mai poate fi exclusă. În consecință, începând cu 12 decembrie 2000, se consideră că exploatarea și construcția infrastructurii aeroportuare este o sarcină care ține de domeniul de control al ajutoarelor de stat. Astfel, Comisia nu mai poate pune în discuție, în temeiul normelor privind ajutoarele de stat, măsurile de finanțare acordate administratorilor aeroporturilor înainte de 12 decembrie 2000 ⁽⁵⁸⁾.
- (256) Prin urmare, Comisia constată că, începând cu 12 decembrie 2000, întreprinderea So.Ge.A.AL a fost implicată într-o activitate economică și constituie o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat. În consecință, în cele ce urmează, Comisia evaluează calificarea drept ajutor de stat și, pentru măsurile care se califică drept ajutor de stat, compatibilitatea cu piața internă a măsurilor acordate începând cu 12 decembrie 2000. Cu toate acestea, Comisia nu va pune în discuție măsurile care au fost decise înainte de 12 decembrie 2000 și, prin urmare, nu trebuie să evalueze măsurile respective în prezenta decizie.

⁽⁵⁵⁾ Cauza C-41/90 Höfner și Elser, Rec., 1991, p. I-1979, punctul 21; cauza C-160/91 Poucet și Pistre/AGF și Cancava, Rec., 1993, p. I-637, punctul 17; cauza C-35/96 Comisia/Italia, Rec., 1998, p. I-3851, punctul 36.

⁽⁵⁶⁾ Cauza C-288/11 P Mitteldeutsche Flughafen și Flughafen Leipzig-Halle/Comisia, 2012, nepublicată încă în Repertoriu; a se vedea, de asemenea, cauza T-128/89 Aéroports de Paris/Comisia, Rec., 2000, p. II-3929, confirmată de cauza C-82/01P Aéroports de Paris/Comisia, Rec., 2002, p. I-9297 și cauza T-196/04 Ryanair/Comisia, Rep., 2008, p. II-3643.

⁽⁵⁷⁾ Cauzele C-159/91 și C-160/91, Poucet/AGV și Pistre/Cancave, Rec., 1993, p. I-637.

⁽⁵⁸⁾ Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 29.

- (257) Italia a furnizat informații privind cheltuielile de capital (inclusiv finanțarea infrastructurii, echipamentelor și „instalațiilor și lucrărilor”) suportate înainte de 12 decembrie 2000 (a se vedea considerentul 84). Pe această bază, Comisia concluzionează că nu are competența de a examina și de a pune în discuție suma de 25 431 706,16 EUR decisă înainte de data respectivă.

12.1.1.2. Sfera sectoarelor de competență publică

- (258) În timp ce So.Ge.A.AL trebuie să fie considerată o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat cel puțin de la 12 decembrie 2000, trebuie reamintit faptul că nu toate activitățile desfășurate de un administrator al unui aeroport sunt în mod necesar de natură economică ⁽⁵⁹⁾.
- (259) Curtea de Justiție a susținut că activitățile care, în mod normal, intră în responsabilitatea statului în exercitarea atribuțiilor sale oficiale ca autoritate publică nu sunt de natură economică și nu se încadrează în domeniul de aplicare a normelor privind ajutorul de stat.
- (260) Prin urmare, finanțarea activităților care se încadrează în sfera sectoarelor de competență publică sau a infrastructurii legate direct de astfel de activități, în general, nu constituie ajutor de stat ⁽⁶⁰⁾. Într-un aeroport, activități precum controlul traficului aerian, poliția, serviciile vamale, pompierii și activitățile necesare pentru protejarea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, precum și investițiile în infrastructura și în echipamentele necesare pentru astfel de activități sunt considerate a fi, în general, de natură neeconomică ⁽⁶¹⁾.
- (261) Cu toate acestea, finanțarea publică a activităților neeconomice nu trebuie să conducă la o discriminare nejustificată între companiile aeriene și administratorii aeroporturilor. Într-adevăr, jurisprudența constantă indică faptul că există un avantaj atunci când autoritățile publice scutesc întreprinderile de costurile inerente activităților economice ale acestora ⁽⁶²⁾. Prin urmare, în cazul în care într-un anumit sistem juridic este normal ca administratorii aeroporturilor sau companiile aeriene să suporte costurile anumitor servicii, în timp ce anumite companii aeriene sau administratori de aeroport care furnizează aceleași servicii în numele aceluiași autorități publice nu sunt nevoite să suporte costurile respective, aceștia din urmă pot beneficia de un avantaj, chiar dacă serviciile sunt considerate în sine ca fiind de natură neeconomică ⁽⁶³⁾.
- (262) Astfel cum se menționează în considerentul 49, prin scrisoarea din 10 iunie 2014, Italia a susținut că întreprinderea So.Ge.A.AL a desfășurat anumite activități care se încadrează în sfera sectoarelor de competență publică. În special, Italia a susținut că acele costuri (costuri de investiție sau costuri de exploatare) care rezultă din obligația ca aeroporturile să pună incinta aeroportului la dispoziția ENAC și a altor entități publice locale (poliția de frontieră în domeniul aerian, autoritățile vamale, Crucea Roșie italiană, serviciul de pompieri, poliția) și să suporte costurile de administrare/întreținere a spațiilor respective trebuie să fie considerate ca încadrându-se în sfera sectoarelor de competență publică. O astfel de obligație este prevăzută în legislația națională și se aplică tuturor administratorilor de aeroporturi din Italia. Potrivit Italiei, costurile totale suportate de întreprinderea So. Ge.A.AL pentru întreținerea acestor zone în perioada 2000-2010 s-au ridicat la 2 776 073 EUR ⁽⁶⁴⁾.
- (263) Comisia este de opinie că, în general, astfel de costuri pot fi considerate ca având legătură cu activitățile care se încadrează în sfera sectoarelor de competență publică. Cu toate acestea, în speță, Comisia constată că legislația națională nu prevede niciun drept al administratorilor aeroporturilor la compensarea costurilor suportate pentru astfel de activități. Prin urmare, în conformitate cu sistemul de drept aplicabil, în mod normal, aeroporturile italiene trebuie să suporte costurile relevante din resurse proprii. Prin urmare, costurile legate de furnizarea și întreținerea spațiilor și incintelor necesare pentru desfășurarea activităților enumerate în considerentul 262 ar trebui considerate ca reprezentând costuri de exploatare normale pentru administratorii aeroporturilor ⁽⁶⁵⁾. În consecință, costurile de exploatare (la care se face referire în considerentul 48) și costurile de investiție (la care se face referire în considerentul 49) legate de furnizarea și întreținerea spațiilor rezervate pentru activitățile menționate în considerentul 262 nu se încadrează în categoria costurilor aferente sectoarelor de competență publică și finanțarea acestor costuri de către autoritățile publice poate constitui ajutor de stat în favoarea întreprinderii So.Ge.A.AL.

⁽⁵⁹⁾ Cauza C-364/92 SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, Rec., 1994, p. I-43; Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 34.

⁽⁶⁰⁾ Decizia Comisiei din 19 martie 2003 în cazul N 309/2002, citată anterior.

⁽⁶¹⁾ A se vedea, în special, cauza C-364/92 SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, Rec., 1994, p. I-43, punctul 30 și cauza C113/07 P Selex Sistemi Integrati/Comisia, Rep., 2009, p. I-02207, punctul 71; orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 35.

⁽⁶²⁾ Cauza C-172/03 Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck, Rec., 2005, p. I-01627, punctul 36 și jurisprudența citată.

⁽⁶³⁾ Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 37.

⁽⁶⁴⁾ Scrisoarea Italiei din 10 iunie 2014, anexa 22.

⁽⁶⁵⁾ A se vedea Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 37.

12.1.1.3. Resurse de stat și imputabilitatea statului

- (264) În temeiul hotărârii Curții de Justiție în cauza *Stardust Marine*, definiția ajutorului de stat se aplică tuturor avantajelor finanțate din resurse de stat, acordate de stat sau de către orice organism intermediar acționând în temeiul competențelor care i-au fost conferite ⁽⁶⁶⁾. Resursele entităților intrastatale (descentralizate, federale, regionale, locale sau de alt tip) din statele membre reprezintă, în sensul aplicării articolului 107 din tratat, resurse de stat ⁽⁶⁷⁾. De asemenea, măsurile adoptate de aceste entități, indiferent de statutul juridic și de denumire, se încadrează, la fel ca măsurile luate de autoritatea centrală, în domeniul de aplicare a articolului 107 ⁽⁶⁸⁾.
- (265) În acest caz, subvențiile din partea RAS pentru „instalații și lucrări” (măsura 2) au fost acordate întreprinderii So. Ge.A.AL direct de la bugetul regional și, prin urmare, constituie resurse de stat și sunt imputabile statului. De asemenea, cofinanțarea de către stat a infrastructurii aeroportuare și de către RAS a echipamentelor de pe aeroportul Alghero (măsura 3) a provenit în mod direct din resurse de stat.
- (266) În ceea ce privește cele cinci injecții de capital care au avut loc în perioada 2000-2010, în valoare totală de 31 086 398 EUR (măsura 1), întrucât au fost efectuate și, prin urmare, finanțate de acționarii publici ai întreprinderii So.Ge.A.AL, și anume Camera de Comerț din Sassari, provincia Sassari, municipalitatea Sassari, municipalitatea Alghero, regiunea Sardinia și SFIRS, acestea ar trebui să fie considerate ca fiind finanțate prin intermediul resurselor de stat.
- (267) Un alt aspect care trebuie explorat este dacă transferurile de resurse de stat sunt, de asemenea, imputabile statului. Deciziile luate de Camera de Comerț din Sassari, de provincia Sassari, de comuna Sassari, de comuna Alghero și de regiunea Sardinia – ca autorități publice sau organisme publice locale autonome de drept public care sunt considerate parte din administrația publică și sunt însărcinate cu misiuni de politică publică (de exemplu, Camera de Comerț din Sassari) – sunt imputabile statului.
- (268) În ceea ce privește SFIRS, jurisprudența constantă prevede că imputabilitatea către stat a unei măsuri luate de o întreprindere publică poate fi stabilită fie prin indicatori „organici” sau „structurali”, fie prin indicii care sugerează că statul a fost implicat sau că este puțin probabil să nu fi participat la luarea deciziei care a condus la măsura respectivă. Curtea a stabilit o listă neexhaustivă de indicatori posibili relevanți pentru a stabili imputabilitatea statului, cum ar fi ⁽⁶⁹⁾:
- (a) faptul că întreprinderea prin intermediul căreia a fost acordat ajutorul a trebuit să țină cont de directivele emise de organismele guvernamentale;
 - (b) integrarea întreprinderii publice în structurile administrației publice;
 - (c) natura activităților întreprinderii și exercitarea acestora pe piață în condiții normale de concurență cu operatori privați;
 - (d) statutul juridic al întreprinderii (dacă aceasta este reglementată de dreptul public sau de dreptul comun al societăților comerciale);
 - (e) intensitatea supravegherii exercitate de autoritățile publice asupra conducerii întreprinderii; și
 - (f) orice alt indicator care arată, într-un anumit caz, o implicare a autorităților publice în procesul de adoptare a unei măsuri sau improbabilitatea implicării acestora, ținându-se cont și de amploarea măsurii, de conținutul acesteia sau de condițiile pe care le cuprinde aceasta.
- (269) Ancheta efectuată în speță a confirmat evaluarea inițială a Comisiei conform căreia toate injecțiile de capital trebuie să fie considerate ca derivând dintr-un comportament imputabil statului și SFIRS nu s-a implicat în injecțiile de capital examinate doar din considerente de creștere la maximum a profitului.
- (270) SFIRS a fost înființată ca societate de investiții a RAS, având sarcina de a elabora planuri și proiecte de orientări care vizează dezvoltarea economică și socială a regiunii. Principalul obiectiv al SFIRS nu este, prin urmare, de a crește la maximum profiturile, ci mai degrabă de a acționa ca un instrument pentru regiunea Sardinia pentru promovarea dezvoltării economice a regiunii. De asemenea, în cadrul unei reuniuni a adunării acționarilor

⁽⁶⁶⁾ Cauza C-482/99 Franța/Comisia („Stardust Marine”), Rec., 2002, p. I-4397.

⁽⁶⁷⁾ Hotărârea în cauzele conexate T-267/08 și T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, 2011, nepublicată încă în Repertoriu, punctul 108.

⁽⁶⁸⁾ Hotărârea Curții de Justiție din 6 martie 2002 în cauzele conexate T-127/99, T-129/99, T-140/99 Diputación Foral de Álava ș.a./Comisia, Rec., 2002, p. II-1330, punctul 142.

⁽⁶⁹⁾ Hotărârea în cauza Stardust Marine, citată anterior.

întreprinderii SO.GE.A.AL din 30 aprilie 2004, reprezentantul RAS a anulat pierderile din exploatare înregistrate de administratorul aeroportului în 2003 datorită „rolului strategic al aeroportului la nivel regional” ⁽⁷⁰⁾. Acest lucru indică faptul că RAS a acordat o importanță deosebită dezvoltării aeroportului, un obiectiv care este urmărit prin intermediul vehiculului său de investiții, SFIRS, împreună cu alți acționari publici ai întreprinderii So.Ge.A.AL. De asemenea, intervenția SFIRS a fost concomitentă cu cea a altor acționari publici.

- (271) Prin urmare, Comisia concluzionează că injecțiile de capital implică resurse de stat și sunt imputabile statului. Comisia observă, de asemenea, că Italia nu a contestat această concluzie în cadrul anchetei.

12.1.1.4. Avantajul economic

- (272) Un avantaj în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat este orice beneficiu economic pe care întreprinderea nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață, și anume în absența intervenției statului ⁽⁷¹⁾. În această privință, finanțarea costurilor suportate în furnizarea serviciilor de interes economic general nu conferă un avantaj economic beneficiarului, în măsura în care sunt respectate condițiile stabilite de Curte în hotărârea pronunțată în cauza Altmark ⁽⁷²⁾ (a se vedea considerentele 273-278). Doar efectul măsurii asupra întreprinderii este relevant și nu cauza sau obiectivul intervenției statului ⁽⁷³⁾. În cele ce urmează, Comisia evaluează mai întâi dacă măsurile în cauză (măsurile 1, 2 și 3) sunt în conformitate cu criteriile enunțate în hotărârea Altmark și, în al doilea rând, dacă acestea au fost acordate în condiții normale de piață în conformitate cu principiul operatorului economic privat în economia de piață.

12.1.1.4.1. Nerespectarea criteriilor Altmark

- (273) În cursul anchetei, întreprinderea So.Ge.A.AL a afirmat că i-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general. Întreprinderea So.Ge.A.AL susține că și-a îndeplinit obligațiile de serviciu public care i-au fost încredințate în temeiul convenției (a se vedea considerentele 173-176).
- (274) Dimpotrivă, în observațiile sale privind decizia din 2012, Italia nu a susținut că administrarea generală a aeroportului sau o parte din activitățile acesteia s-ar califica drept servicii de interes economic general și, prin urmare, că măsurile în cauză ar constitui o compensație pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public. Ca răspuns la observațiile transmise în cursul anchetei de Ryanair, Italia a confirmat numai că „nu poate fi exclus că administratorul aeroportului furnizează un serviciu public” (a se vedea considerentul 246). Târziu în cursul procedurii de investigare, ca răspuns la o solicitare de informații din partea Comisiei, Italia – în numele RAS – a declarat că întreprinderea So.Ge.A.AL ar furniza de fapt servicii de interes economic general care i-ar fi fost încredințate:
- (a) în ceea ce privește administrarea aeroportului, prin intermediul diferitelor convenții încheiate de întreprinderea So.Ge.A.AL cu statul;
 - (b) în ceea ce privește infrastructura aeroportuară, prin intermediul diferitelor acte legislative de stabilire a finanțării acesteia din fonduri publice.
- (275) În cazul întreprinderilor cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general, pentru a stabili dacă măsurile examinate constituie un avantaj în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat, Comisia trebuie să examineze respectarea condițiilor stabilite de Curtea de Justiție în hotărârea pronunțată în cauza Altmark. Condițiile pot fi rezumate după cum urmează:
- (a) întreprinderea beneficiară trebuie să aibă efectiv obligații de serviciu public de îndeplinit, iar obligațiile în cauză trebuie definite în mod clar (criteriul Altmark 1);
 - (b) parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent (criteriul Altmark 2);
 - (c) compensația nu trebuie să depășească suma necesară acoperirii totale sau parțiale a costurilor ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, luându-se în considerare veniturile aferente și un profit rezonabil pentru îndeplinirea acestor obligații (criteriul Altmark 3);

⁽⁷⁰⁾ Scrisoarea Italiei din 18 februarie 2014, anexa 17.

⁽⁷¹⁾ Cauza C-39/94 Syndicat français de l'Express international (SFEI) și alții/La Poste și alții, Rec., 1996, p. I-3547, punctul 60 și cauza C-342/96 Regatul Spaniei/Comisia Comunităților Europene, Rec., 1999, p. I-2459, punctul 41.

⁽⁷²⁾ Hotărârea pronunțată în cauza Altmark, citată anterior.

⁽⁷³⁾ Cauza 173/73, Republica Italiană/Comisia Comunităților Europene, Rec., 1974, p. 709, punctul 13.

- (d) în cazul în care întreprinderea care va îndeplini obligațiile de serviciu public nu este aleasă în urma unei proceduri de achiziție publică, nivelul compensației trebuie să fie stabilit pe baza unei analize a costurilor care ar fi suportate pentru îndeplinirea obligațiilor respective de o întreprindere medie, bine gestionată și echipată în mod corespunzător pentru a îndeplini cerințele de serviciu public impuse, le-ar fi înregistrat pentru a executa aceste obligații, luându-se în considerare atât veniturile aferente, cât și un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații (criteriul Altmark 4).
- (276) Comisia evaluează mai întâi respectarea criteriului Altmark 2. Întrucât criteriile Altmark trebuie să fie îndeplinite în mod cumulativ, nerespectarea oricăruia dintre acestea ar conduce la concluzia că prezența unui avantaj nu poate fi exclusă pe baza acestui test, chiar dacă serviciile furnizate de întreprinderea So.Ge.A.AL pot fi considerate drept servicii de interes economic general.
- (277) În acest caz, parametrii de calcul al compensației destinate administratorului aeroportului pentru prestarea de servicii de interes economic general nu au fost stabiliți în prealabil. În fapt, convenția nu face nicio trimitere explicită la nicio compensație care urmează să fie acordată de stat administratorului aeroportului pentru prestarea de servicii aeroportuare. Acest aspect este suficient pentru a concluziona că, în speță, nu este îndeplinit al doilea criteriu Altmark 2.
- (278) Având în vedere faptul că cele patru criterii Altmark nu sunt îndeplinite cumulativ în speță, Comisia concluzionează că prezența unui avantaj nu poate fi exclusă pe baza acestui test, chiar și în cazul în care serviciile furnizate de întreprinderea So.Ge.A.AL ar putea fi considerate drept servicii de interes economic general.

12.1.1.4.2. Conformitatea cu principiul operatorului economic privat în economia de piață

- (279) Comisia reamintește, de asemenea, că „acele capitaluri puse la dispoziția unei întreprinderi de către stat, în mod direct sau indirect, în circumstanțe care corespund condițiilor de piață normale, nu pot fi considerate ajutoare de stat” ⁽⁷⁴⁾.
- (280) În speță, pentru a stabili dacă finanțarea publică a aeroportului Alghero a acordat întreprinderii So.Ge.A.AL un avantaj de care aceasta nu ar fi beneficiat în condiții normale de piață, Comisia trebuie să compare comportamentul autorităților publice care au furnizat finanțarea în cauză cu cel al unui operator privat în economia de piață, care urmărește perspective de rentabilitate ⁽⁷⁵⁾.
- (281) Evaluarea ar trebui să lase deoparte orice consecințe pozitive asupra situației economice a regiunii în care este situat aeroportul, dincolo de cele care afectează profitul preconizat de entitățile publice care iau măsurile respective. Într-adevăr, Curtea de Justiție a clarificat că întrebarea relevantă pentru aplicarea principiului operatorului privat în economia de piață este dacă „în împrejurări asemănătoare, un acționar privat, având în vedere posibilitatea previzibilă de a obține un profit și făcând abstracție de toate considerentele de ordin social, sectorial și de politică regională, ar fi subscris capitalul respectiv” ⁽⁷⁶⁾.
- (282) În hotărârea *Stardust Marine*, Curtea de Justiție a susținut că, „pentru a analiza dacă statul a adoptat sau nu comportamentul unui investitor prudent care operează într-o economie de piață, este necesară plasarea în contextul perioadei în care au fost luate măsurile de susținere financiară, cu scopul de a evalua rațiunile economice ale comportamentului statului și, în consecință, de a se evita evaluările care au la bază o situație ulterioară” ⁽⁷⁷⁾.
- (283) De asemenea, Curtea de Justiție a declarat în cauza EDF că „[...] pentru a demonstra că evaluările economice efectuate după acordarea avantajului respectiv, constatarea retrospectivă a rentabilității efective a investiției realizate de statul membru vizat sau justificările ulterioare cu privire la procedeu ales efectiv nu sunt suficiente pentru a dovedi că acest stat membru a adoptat, în mod prealabil sau simultan acordării avantajului, o astfel de decizie în calitatea sa de acționar” ⁽⁷⁸⁾.
- (284) Prin urmare, pentru a putea aplica principiul operatorului economic privat în economia de piață, Comisia trebuie să se plaseze în contextul perioadei în care a fost luată fiecare decizie de finanțare a întreprinderii So.Ge.A.AL din

⁽⁷⁴⁾ Hotărârea în cauza *Stardust Marine*, citată anterior, punctul 69.

⁽⁷⁵⁾ Cauza C-305/89, Italia/Comisia („Alfa Romeo”), Rec. 1991, p. I-1603, punctul 23; cauza T-296/97, Alitalia/Comisia, Rec., 2000, p. II-03871, punctul 84.

⁽⁷⁶⁾ Cauza 40/85 Belgia/Comisia, Rec., 1986, p. I-2321.

⁽⁷⁷⁾ Hotărârea în cauza *Stardust Marine*, citată anterior, punctul 71.

⁽⁷⁸⁾ Cauza C-124/10P Comisia Europeană/Électricité de France (denumită în continuare hotărârea EDF), 2012, nepublicată încă în Repertoriu, punctul 85.

fonduri publice. De asemenea, Comisia ar trebui, în principiu, să își întemeieze aprecierea privind caracterul profitabil al deciziilor de investiție pe informațiile și pe ipotezele de care dispuneau autoritățile publice în momentul în care au luat deciziile de a finanța întreprinderea So.Ge.A.AL. Conform punctului 63 din orientările privind sectorul aviației, se poate considera că acordurile încheiate între companiile aeriene și un aeroport respectă principiul operatorului privat în economia de piață atunci când contribuie în mod progresiv, dintr-o perspectivă *ex ante*, la rentabilitatea aeroportului. Deși reflectă logica testului operatorului economic privat în economia de piață, acest criteriu a fost precizat abia recent și se referă la măsuri individuale, mai degrabă decât la ansamblul activităților, astfel cum este de cele mai multe ori cazul atunci când se aplică testul menționat. Prin urmare, Comisia recunoaște că ar putea fi dificil pentru statul membru și operatorii în cauză să furnizeze toate elementele de probă privind acordurile încheiate cu mai mulți ani în urmă și va ține cont de acest aspect atunci când va aplica respectivul criteriu în speță.

(i) Finanțarea infrastructurii aeroportuare (inclusiv „instalațiile și lucrările”) și a echipamentelor

- (285) Astfel cum s-a menționat în considerentul 81, în cadrul evaluării efectuate în prezenta decizie, Comisia a analizat în comun subvențiile pentru infrastructură și echipamente (măsura 3) și finanțarea pentru „instalații și lucrări” (măsura 2), ca o serie de măsuri pentru finanțarea creării și modernizării infrastructurii și a echipamentelor.
- (286) Costurile legate de construirea și exploatarea unui aeroport, inclusiv costurile de investiție, sunt suportate în mod normal de administratorul aeroportului, astfel încât acoperirea unei părți din costurile respective să îl scutească pe acesta de o sarcină pe care ar trebui să o suporte în mod normal.
- (287) Ar trebui să se determine dacă, atunci când acordă ajutoare pentru investiții destinate finanțării infrastructurilor, a echipamentelor, a instalațiilor și a lucrărilor pe aeroportul Alghero, autoritățile publice ar putea prevedea în mod rezonabil rentabilitatea investiției în orice formă și într-o măsură care ar face ca investițiile să fie profitabile.
- (288) Italia nu a susținut în mod explicit că ajutoarele pentru investiții au respectat principiul operatorului economic privat în economia de piață. De asemenea, Italia nu a prezentat un plan de afaceri care să conțină calcule privind rentabilitatea preconizată a ajutoarelor pentru investiții, realizat *ex ante* sau reconstituit pe baza informațiilor disponibile și a evoluțiilor previzibile la momentul respectiv.
- (289) În ceea ce privește finanțările acordate de stat, trebuie remarcat faptul că, în schimbul dreptului de a gestiona infrastructura aeroportuară, întreprinderea So.Ge.A.AL plătește o taxă de concesiune către stat. Italia a susținut că taxele de concesiune datorate de administratorii aeroporturilor sunt stabilite în funcție de volumul traficului și, prin urmare, nu urmăresc să remunereze investițiile statului în infrastructura aeroportuară. Nu există niciun indiciu că, atunci când finanțează anumite investiții pe aeroportul Alghero, statul ar putea estima o creștere a traficului și o creștere conexasă a taxelor de concesiune care ar fi de o amploare suficientă pentru a face cheltuielile profitabile.
- (290) Comisia consideră că, având în vedere incertitudinile inerente și semnificative legate de proiectele de infrastructură, ajutoarele pentru investiții acordate de stat nu sunt în conformitate cu tipul de analiză pe care l-ar fi utilizat un investitor prudent pentru astfel de proiecte. Întrucât nu există nicio indicație conform căreia finanțarea în cauză era de natură să producă o rentabilitate normală, Comisia consideră că finanțarea acordată de stat după 12 decembrie 2000 nu este conformă cu principiul operatorului economic privat în economia de piață și a conferit un avantaj administratorului aeroportului.
- (291) Finanțarea publică pentru echipamente nu este conformă cu principiul operatorului economic privat în economia de piață, întrucât nu a existat un plan de afaceri *ex ante* și nici o analiză de sensibilitate a ipotezelor subiacente privind profitabilitatea care să arate beneficiile financiare pe care RAS ar putea estima în mod rezonabil că le va obține din subvențiile pentru investiții acordate întreprinderii So.Ge.A.AL. Nu este clar că RAS ar putea estima că va obține anumite beneficii deoarece, spre deosebire de stat, aceasta nu primește nicio taxă de concesiune de la întreprinderea So.Ge.A.AL.
- (292) De asemenea, chiar dacă s-ar presupune că dividendele pe care le-ar putea primi și creșterea potențială a valorii acțiunilor pe care le deține în cadrul întreprinderii So.Ge.A.AL, în calitate de acționar principal, ar putea fi considerate drept o posibilă sursă de câștiguri financiare care pot fi luate în considerare în aplicarea principiului operatorului privat în economia de piață în acest context ⁽⁷⁹⁾, este suficient să se constate că întreprinderea So.Ge.A.AL a generat pierderi semnificative în fiecare an în perioada care face obiectul anchetei (începând din 2000).

⁽⁷⁹⁾ Comisia nu ia o poziție definitivă cu privire la acest aspect în prezenta decizie.

Prin urmare, nici statul și nici RAS nu au putut estima în mod rezonabil ca finanțarea infrastructurii sau a echipamentelor pe aeroportul Alghero în perioada respectivă va îmbunătăți situația financiară a întreprinderii So.Ge.A.AL într-o asemenea măsură încât aceasta să plătească suficiente dividende sau ca valoarea acțiunilor întreprinderii So.Ge.A.AL să crească ca urmare a finanțării într-o asemenea măsură încât finanțarea publică să devină „profitabilă”. Nici Italia, nici părțile terțe nu au furnizat elemente care să susțină acest aspect.

(293) Prin urmare, măsura 2 și măsura 3 nu respectă principiul operatorului economic privat în economia de piață și au conferit un avantaj economic întreprinderii So.Ge.A.AL.

(ii) Injecțiile de capital din perioada 2000-2010

(294) Atât Italia, cât și So.Ge.A.AL au susținut că injecțiile de capital efectuate de acționarii publici ai întreprinderii So.Ge.A.AL în perioada 2000-2010 ar respecta principiul operatorului economic privat în economia de piață. Chiar dacă administratorul aeroportului a înregistrat în mod constant pierderi începând cu anul 2000, ar fi justificat să se presupună că activitatea va genera profit, în special având în vedere atribuirea iminentă către întreprinderea So.Ge.A.AL a contractului de concesiune „globală”. În momentul adoptării fiecărei măsuri în cauză, acționarii publici ar fi acționat ca investitori prudenți în economia de piață.

(295) Având în vedere faptul că, atunci când s-a luat decizia efectuării injecțiilor de capital, întreprinderea So.Ge.A.AL se afla într-o poziție financiară precară, în decizia din 2012 Comisia a concluzionat cu titlu preliminar că un investitor în economia de piață ar fi impus punerea în aplicare a unui plan de restabilire a viabilității întreprinderii. Comisia a considerat că un investitor privat ar efectua injecții de capital nou într-o întreprindere al cărei capital a scăzut sub nivelul impus prin lege, astfel cum a fost cazul pentru So.Ge.A.AL, doar dacă acesta ar putea preconiza că întreprinderea își va restabili viabilitatea în termene rezonabile. Niciun astfel de plan nu a fost furnizat Comisiei la momentul respectiv și, astfel cum s-a explicat în considerentele 301-311, diferitele planuri de afaceri care au fost întocmite de către sau pentru întreprinderea So.Ge.A.AL pe parcursul perioadei în care au fost efectuate injecțiile de capital nu au format o bază solidă pe care acționarii având în vedere perspective de rentabilitate ar fi considerat-o suficientă pentru a preconiza o rentabilitate rezonabilă.

(296) În cursul anchetei, Italia a furnizat Comisiei mai multe documente care, potrivit afirmațiilor sale, ar trebui luate în considerare ca fiind planurile de afaceri care au stat la baza deciziilor de recapitalizare a întreprinderii So.Ge.A.AL. Italia a afirmat, de asemenea, că, din perspectiva unui investitor privat, compensarea pierderilor întreprinderii So.Ge.A.AL poate fi justificată în mod valabil nu numai prin prezența unui program de restructurare strategică cu perspective de profit favorabile pe termen lung, ci și printr-o serie de considerații, altele decât simpla rentabilitate financiară, în special obiectivele de interes public mai generale precum dezvoltarea regională. Planurile de afaceri propuse de Italia sunt detaliate în considerentele 59-75.

(297) În acest sens, măsurile puse în aplicare de către stat, RAS și SFIRS nu sunt conforme comportamentului unui investitor în economia de piață care urmărește asigurarea rentabilității. În perioada 2000-2010, statul, RAS și SFIRS au oferit în mod constant sprijinul financiar necesar pentru a menține activitatea întreprinderii So.Ge.A.AL. Comisia consideră că situația financiară a întreprinderii So.Ge.A.AL era de așa natură încât niciun operator privat nu i-ar fi acoperit pierderile pe o perioadă atât de lungă, fără o evaluare prealabilă credibilă și realistă care să arate că ar fi mai rentabil să se continue acoperirea cheltuielilor în locul restructurării întreprinderii.

(298) Comisia nu poate accepta nici argumentul prezentat de Italia potrivit căruia ar trebui să fie luate în considerare obiectivele de interes public atunci când se evaluează justificarea comercială a unui investitor public. Conform jurisprudenței constante, în cazul în care acționarii publici acționează ca un investitor privat în economia de piață, aceștia nu ar urmări obiective de interes public și investiția ar trebui să fie rentabilă în sine.

(299) Întrucât, în cursul anchetei, întreprinderea So.Ge.A.AL a susținut că justificarea economică a măsurilor ar trebui să fie evaluată separat înainte și după atribuirea contractului de concesiune globală din 2007, Comisia evaluează, la rândul său, injecțiile de capital efectuate în perioadele 2000-2007 și 2008-2010.

Injecțiile de capital din perioada 2000-2007

- (300) Întreprinderea So.Ge.A.AL a afirmat că recapitalizările efectuate înainte de 2007 au avut la bază necesitatea de salvagardare a activităților întreprinderii, ținând cont în special de atribuirea iminentă a contractului de concesiune globală. Pe baza informațiilor disponibile la momentul luării deciziilor de efectuare a unor injecții de capital în întreprindere, perspectiva atribuirii contractului de concesiune globală a fost de o importanță esențială pentru acționarii întreprinderii So.Ge.A.AL.
- (301) În acest sens, Comisia consideră că planurile de afaceri ale întreprinderii So.Ge.A.AL nu pot fi considerate o bază realistă pentru a estima performanțele viitoare ale întreprinderii în perioada 2000-2010. Planurile respective fac trimitere izolată la injecțiile de capital care ar fi necesare pentru aducerea capitalului în conformitate cu cerințele legale. De asemenea, acestea nu conțin niciun indiciu care să sugereze că, la momentul luării deciziei de a efectua injecțiile de capital examinate, acționarii publici ai întreprinderii So.Ge.A.AL preconizau restabilirea viabilității întreprinderii și un randament al investiției (în ceea ce privește dividendele plătite sau creșterea valorii acțiunilor întreprinderii) care ar depăși cuantumul capitalului investit în întreprindere. În plus, planurile nu conțin o analiză a scenariilor alternative pe care un investitor privat prudent le-ar solicita înainte de a efectua astfel de injecții de capital substanțiale în întreprindere.
- (302) Comisia ia act de faptul că numai unul dintre documentele menționate de Italia drept planuri de afaceri datează dinaintea deciziei privind prima injecție de capital. Deși planul de afaceri pentru anul 1999 menționează că recapitalizarea întreprinderii So.Ge.A.AL este necesară, acesta nu prevede o evaluare care să arate că ar fi mai rentabil pentru acționarii întreprinderii să acopere pierderile suportate de administratorul aeroportului în loc să adopte măsuri de restructurare care vizează sporirea eficienței administratorului aeroportului într-un interval de timp acceptabil pentru un investitor privat. De asemenea, planul de afaceri din 1999 nu indică faptul că întreprinderea So.Ge.A.AL ar deveni profitabilă în urma injecțiilor de capital.
- (303) De asemenea, planul de afaceri din 1999 s-a bazat pe presupunerea că întreprinderii So.Ge.A.AL îi va fi atribuit contractul de concesiune globală în același an. Comisia consideră că un investitor privat prudent ar fi reevaluat strategia și ar fi luat în considerare opțiunile de restructurare atunci când a devenit evident faptul că atribuirea contractului de concesiune va fi amânată și obiectivul privind revenirea la rentabilitate nu va fi atins.
- (304) Nici planul Roland Berger, singurul plan de afaceri care evaluează situația financiară a întreprinderii So.Ge.A.AL în cadrul a două scenarii – de concesiune „globală” și de concesiune „temporară” – nu propune măsuri de restructurare a întreprinderii So.Ge.A.AL. Planul Roland Berger concluzionează că întreprinderea So.Ge.A.AL va continua să înregistreze pierderi în cadrul unui scenariu de concesiune temporară, fără însă a propune măsuri de remediere. Lipsa de informații ar fi descurajat orice investitor privat să urmeze strategia în cauză, ținând cont, în special, de lipsa de certitudine în ceea ce privește data efectivă a atribuirii contractului de concesiune globală către întreprinderea So.Ge.A.AL. De asemenea, Comisia constată că planul Roland Berger a fost considerat ca fiind insuficient de fiabil chiar de către întreprinderea So.Ge.A.AL (a se vedea considerentul 57).
- (305) Planul de afaceri din 2005 a fost elaborat în vederea atribuirii contractului de concesiune globală. Deși acesta conține o previziune privind veniturile și costurile asociate perioadei contractului de concesiune de patruzeci de ani pentru administrarea aeroportului, plecând de la premisa că respectivul contract de concesiune va fi atribuit întreprinderii So.Ge.A.AL în 2006, planul nu propune măsuri pentru a aborda punctele slabe ale activității de handling neperformante, care, conform planului Roland Berger din 2004, era considerată a se afla la un nivel inferior celui mediu din sector și se preconiza că va continua să genereze pierderi pe termen mediu.
- (306) Pe acest temei, Comisia consideră că niciunul dintre planurile menționate mai sus nu constituie ceea ce un operator prudent în economia de piață ar fi considerat o bază fiabilă pentru a efectua investițiile în cauză.

Injecțiile de capital din perioada 2008-2010

- (307) Un investitor privat ar fi reevaluat în orice caz strategia din planul de afaceri din 2010, având în vedere în special faptul că, în temeiul articolului 14a din convenție, contractul de concesiune urma să fie revocat în cazul în care întreprinderea So.Ge.A.AL nu și-ar fi restabilit viabilitatea în termen de patru ani de la data intrării în vigoare a concesiunii, și anume până în 2011. Cu toate acestea, planul din 2010 prevedea restabilirea viabilității întreprinderii cu doar un an mai târziu față de 2011, și anume în 2012, având în vedere, de asemenea, o recapitalizare a întreprinderii stabilită pentru anul 2010.

- (308) Decizia acționarilor de a continua să acopere pierderile înregistrate de întreprinderea So.Ge.A.AL în lipsa unui program de restructurare, chiar și în cazul în care performanțele economice în urma atribuirii contractului de concesiune au arătat că inversarea rentabilității în termenele impuse de convenție este improbabilă, nu poate fi echivalată cu comportamentul unui investitor privat.
- (309) De asemenea, întreprinderea So.Ge.A.AL a declarat că o serie de evenimente neprevăzute au avut un impact negativ asupra rezultatelor sale după anul 2007 și a făcut referire, în special, la efectele recesiunii economice asupra cifrei de afaceri, în urma căreia întreprinderea ar fi înregistrat o scădere de 1,8 % a traficului de pasageri. De asemenea, întreprinderea So.Ge.A.AL a susținut că traficul nu a evoluat conform previziunilor din cauza întârzierii în executarea lucrărilor de infrastructură pe aeroport și a nerevizuirii de către ENAC a nivelului tarifelor de aeroport.
- (310) În acest sens, Comisia observă că Italia nu a furnizat niciun mijloc de evaluare a efectelor evenimentelor neprevăzute respective. Nu există nicio dovadă că scăderea cu 1,8 % a traficului ar putea fi imputată crizei economice.
- (311) Pe acest temei, deciziile de recapitalizare a întreprinderii So.Ge.A.AL nu par să se bazeze pe evaluări economice comparabile cu cele pe care, în circumstanțele relevante, un investitor privat rațional le-ar fi efectuat într-o situație similară, înainte de efectuarea unei astfel de investiții, pentru a stabili rentabilitatea viitoare a acestora.
- (312) De asemenea, Comisia ia act de faptul că atât Italia, cât și întreprinderea So.Ge.A.AL au confirmat că injecțiile de capital au fost aprobate, în principal, pentru a răspunde cerințelor de reglementare. Cu toate acestea, Comisia consideră că respectarea cerințelor legale în materie de capital nu ar fi fost un motiv suficient pentru un investitor privat în economia de piață să efectueze noi injecții de capital într-o întreprindere. Investitorii sunt adeseori obligați prin lege să contribuie cu capital propriu suplimentar la întreprinderile a căror bază de capital s-a erodat din cauza pierderilor continue sub un nivel prestabilit. De asemenea, investitorii privați care se confruntă cu o astfel de situație ar lua în considerare toate celelalte opțiuni – inclusiv lichidarea sau reducerea activității⁽⁸⁰⁾ – și ar alege-o pe cea mai avantajoasă din punct de vedere financiar.
- (313) Prin urmare, Comisia concluzionează că deciziile privind injecțiile de capital efectuate în favoarea întreprinderii So.Ge.A.AL nu respectă principiul operatorului economic privat în economia de piață și, prin urmare, au oferit un avantaj economic întreprinderii So.Ge.A.AL.

12.1.1.5. Caracterul selectiv

- (314) Pentru a se încadra în domeniul de aplicare a articolului 107 alineatul (1) din TFUE, o măsură de stat trebuie să favorizeze „anumite întreprinderi sau producția anumitor bunuri”. Prin urmare, doar măsurile în favoarea întreprinderilor care acordă, în mod selectiv, un avantaj pot fi considerate ajutor de stat.
- (315) În speță, Comisia observă că măsurile 1, 2 și 3 au fost aplicate doar în favoarea întreprinderii So.Ge.A.AL, prin urmare, acestea sunt selective în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

12.1.1.6. Afectarea schimburilor comerciale și denaturarea concurenței

- (316) Pentru a fi clasificată drept ajutor de stat, o măsură financiară trebuie să afecteze schimburile comerciale între statele membre și să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența. În evaluarea celor două condiții, Comisia nu este obligată să demonstreze că ajutoarele au o influență efectivă asupra schimburilor dintre statele membre și că este denaturată concurența în mod efectiv, ci doar că ajutorul poate să afecteze schimburile comerciale și să denatureze concurența⁽⁸¹⁾. Atunci când un ajutor acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu alte întreprinderi concurente în cadrul schimburilor comerciale în interiorul Uniunii, acestea din urmă trebuie considerate ca fiind afectate de ajutorul respectiv.
- (317) Conform evaluărilor din considerentele 253-257, exploatarea unui aeroport constituie o activitate economică. Concurența are loc, pe de o parte, între aeroporturi pentru atragerea de companii aeriene și de trafic aerian corespunzător (pasageri și marfă) și, pe de altă parte, între administratorii aeroporturilor, care pot concura între ei pentru a li se încredința administrarea unui anumit aeroport. În acest sens, Comisia subliniază că, în special în ceea ce privește companiile aeriene low-cost și operatorii de curse charter, aeroporturile care nu sunt situate în aceleași zone deservite și chiar în state membre diferite pot, de asemenea, să se afle în concurență unele cu altele în vederea atragerii companiilor aeriene respective.

⁽⁸⁰⁾ A se vedea comunicarea Comisiei către statele membre (JO C 307, 31.11.1993, p. 3), punctul 36.

⁽⁸¹⁾ A se vedea, de exemplu, cauza C-372/97, Italia/Comisia, Rec., 2004, p. I-3679, punctul 44.

- (318) Astfel cum este menționat la punctul 40 din orientările din 2005 privind sectorul aviației și reafirmat la punctul 45 din orientările din 2014 privind sectorul aviației, nu este posibil să se excludă nici măcar aeroporturile mici din domeniul de aplicare a articolului 107 alineatul (1) din tratat pe motiv că finanțarea acestora de către autoritățile publice nu ar putea să denatureze concurența sau să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre. De asemenea, punctul 45 din orientările din 2014 privind sectorul aviației prevede în mod explicit „faptul că întreprinderea care beneficiază de finanțare publică are dimensiuni relativ mici nu exclude așadar posibilitatea ca schimburile comerciale dintre statele membre să fie afectate”.
- (319) Aeroportul Alghero deservește în prezent aproximativ 1,5 milioane de pasageri pe an. Planul de afaceri din 2005 furnizat de Italia prevedea o creștere constantă a numărului de pasageri cu 4,5 % până în 2010, cu 2,6 % în perioada 2011-2025 și cu 3,78 % în perioada 2006-2025, până la aproximativ 2 800 000 de milioane de pasageri în preajma anului 2045. De asemenea, începând din anul 2000, aeroportul Alghero a deservit o serie de destinații internaționale. Având în vedere aceste elemente, trebuie să se considere că avantajul economic conferit întreprinderii So.Ge.A.AL prin diferitele măsuri în cauză a denaturat sau a amenințat să denatureze concurența și a fost cel puțin susceptibil să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

12.1.1.7. Concluzii privind existența ajutorului

- (320) Prin urmare, Comisia consideră că injecțiile de capital și finanțarea publică pentru infrastructură, inclusiv pentru „instalații și lucrări”, precum și pentru echipamente constituie ajutor de stat pentru întreprinderea So.Ge.A.AL.

12.1.2. Legalitatea ajutorului

- (321) În temeiul articolului 108 alineatul (3) din tratat, statele membre trebuie să notifice proiectele care urmăresc să instituie sau să modifice ajutoarele și nu le pot pune în aplicare înainte de adoptarea unei decizii finale în cadrul procedurii de notificare.
- (322) Măsurile în cauză au fost puse în aplicare fără să fi fost autorizate de Comisie. De asemenea, pe baza evaluării din considerentele 323-327, măsurile de ajutor în favoarea întreprinderii So.Ge.A.AL care fac obiectul anchetei nu pot fi considerate drept scutite de obligația notificării în temeiul deciziei din 2005 privind serviciile de interes economic general, aplicabilă ajutoarelor acordate anterior datei de 31 ianuarie 2012.
- (323) Decizia din 2005 privind serviciile de interes economic general scutește de la obligația de notificare ajutorul de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordat întreprinderilor în legătură cu servicii de interes economic general care respectă condițiile prevăzute în decizie. În special, decizia din 2005 privind serviciile de interes economic general declară compatibile cu piața comună ajutoarele de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate aeroporturilor i) al căror trafic anual nu depășește 1 000 000 de pasageri, ii) cu o cifră de afaceri anuală înainte de impozitare sub 100 de milioane EUR pe parcursul a două exerciții financiare anterioare exercițiului financiar în care a fost atribuit serviciul de interes economic general și care primesc o compensație anuală mai mică de 30 de milioane EUR.
- (324) Decizia din 2005 privind serviciile de interes economic general se aplică numai ajutoarelor sub forma compensației pentru serviciu public, în legătură cu servicii de interes economic general reale. Pentru a beneficia de o scutire, compensația pentru serviciu public aferentă prestării unui serviciu de interes economic general trebuie să respecte, de asemenea, condițiile prevăzute la articolele 4, 5 și 6.
- (325) Articolul 4 din Decizia din 2005 privind serviciile de interes economic general prevede că prevede că responsabilitatea pentru funcționarea serviciului de interes economic general se încredințează întreprinderii în cauză pe baza unuia sau a mai multor acte oficiale, care trebuie să specifice, printre altele, natura și durata obligațiilor de serviciu public, parametrii pentru calculul, controlul și revizuirea compensației și modalitățile de rambursare a eventualei supracompensații și mijloacele de evitare a supracompensației. Articolul 5 din decizia 2005 privind serviciile de interes economic general prevede că valoarea compensației nu depășește ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor efectuate pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, ținând seama de veniturile rezultate și de un profit rezonabil. În sfârșit, în temeiul articolului 6 din decizia din 2005 privind serviciile de interes economic general, statele membre efectuează sau asigură efectuarea unor controale regulate pentru a se asigura că întreprinderile nu primesc compensații care depășesc valoarea determinată în conformitate cu articolul 5.

- (326) Potrivit Italiei și întreprinderii So.Ge.A.AL, în speță, calificarea administrării aeroportului Alghero drept un serviciu de interes economic general trebuie să fie dedusă din convenție. Cu toate acestea, convenția nu prevede nicio definiție explicită cu privire la presupusa misiune de prestare a unui serviciu de interes economic încredințată întreprinderii So.Ge.A.AL și nici norme care să reglementeze dreptul întreprinderii So.Ge.A.AL la despăgubire. De asemenea, întreprinderea So.Ge.A.AL nu a pus la dispoziția Comisiei niciun alt document care să descrie domeniul de aplicare a obligației de serviciu public care urma să fie îndeplinită. Prin urmare, Comisia consideră că presupusul act de atribuire nu a impus obligații de serviciu public reale administratorului aeroportului. De asemenea, actul nu a stabilit parametrii pentru calculul, controlul și revizuirea compensației și nici mijloacele necesare de evitare și rambursare a unei eventuale supracompensații. Prin urmare, cerințele de la articolele 4, 5 și 6 din decizia din 2005 privind serviciile de interes economic general referitoare la conținutul actelor de atribuire nu sunt îndeplinite.
- (327) Comisia consideră că, pe această bază, nu se poate concluziona că ajutorul acordat întreprinderii So.Ge.A.AL este scutit de obligația notificării în temeiul deciziei din 2005 privind serviciile de interes economic general.
- (328) Prin urmare, Comisia concluzionează că Italia nu a respectat clauza de standstill prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din tratat și, prin urmare, măsurile în cauză constituie ajutor de stat ilegal.

12.1.3. Compatibilitatea ajutorului

- (329) Întrucât măsurile 1, 2 și 3 constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat, compatibilitatea acestora trebuie să fie evaluată din perspectiva excepțiilor prevăzute la articolul respectiv alineatele (2) și (3) și la articolul 106 alineatul (2) din tratat.

12.1.3.1. Aplicabilitatea orientărilor privind sectorul aviației

- (330) Articolul 107 alineatul (3) din tratat prevede anumite excepții de la regula generală prevăzută la articolul 107 alineatul (1) din tratat conform căreia ajutorul de stat nu este compatibil cu piața internă. Ajutorul în cauză poate fi evaluat pe baza articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat, care prevede că: sunt compatibile cu piața internă „ajutoarele destinate să faciliteze dezvoltarea anumitor activități sau a anumitor regiuni economice, în cazul în care acestea nu modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun”.
- (331) Orientările din 2014 privind sectorul aviației furnizează un cadru pentru a evalua dacă ajutoarele acordate aeroporturilor pot fi declarate compatibile în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat.
- (332) În temeiul orientărilor din 2014 privind sectorul aviației, Comisia consideră că în cazul ajutoarelor pentru investiții ilegale acordate aeroporturilor se aplică „Comunicarea Comisiei privind stabilirea normelor aplicabile pentru evaluarea ajutorului de stat ilegal”⁽⁸²⁾. În această privință, în cazul în care ajutorul pentru investiții ilegal a fost acordat înainte de 4 aprilie 2014, Comisia va aplica normele privind compatibilitatea care sunt în vigoare la momentul acordării ajutoarelor pentru investiții ilegale. În consecință, Comisia a aplicat principiile prevăzute în orientările din 2005 privind sectorul aviației în cazul ajutoarelor pentru investiții ilegale acordate aeroporturilor înainte de 4 aprilie 2014. În cazul ajutoarelor pentru investiții ilegale acordate înainte de intrarea în vigoare a orientărilor din 2005 privind sectorul aviației, când nu existau criterii de evaluare a compatibilității ajutoarelor pentru investiții acordate aeroporturilor, Comisia trebuie să evalueze compatibilitatea direct în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, luând în considerare, de asemenea, practica sa decizională. În această privință, Comisia consideră că, în scopul evaluării compatibilității ajutoarelor pentru investiții acordate întreprinderii So.Ge.A.AL înainte de intrarea în vigoare a orientărilor din 2005 privind sectorul aviației, ar trebui să se aplice, prin analogie, criteriile prevăzute de orientările respective.
- (333) În conformitate cu orientările din 2014 privind sectorul aviației, Comisia consideră că dispozițiile prevăzute în „Comunicarea privind stabilirea normelor aplicabile pentru evaluarea ajutorului de stat ilegal” nu ar trebui să se aplice cazurilor nesoluționate care vizează ajutoarele de exploatare ilegale acordate aeroporturilor înainte de 4 aprilie 2014. În schimb, Comisia a aplicat principiile stabilite în orientările din 2014 privind sectorul aviației în toate cazurile care vizează ajutoarele de exploatare acordate aeroporturilor (notificări în curs și ajutoare ilegale), chiar dacă acestea au fost acordate înainte de 4 aprilie 2014.

⁽⁸²⁾ JO C 119, 22.5.2002, p. 22.

12.1.3.2. Ajutoare pentru investiții sau ajutoare de exploatare

- (334) În conformitate cu punctul 25 litera (r) din orientările din 2014 privind sectorul aviației, ajutoarele pentru investiții sunt definite drept „ajutoarele menite să finanțeze active imobilizate; mai precis, să acopere «deficitul de finanțare a costurilor de capital»”. În conformitate cu punctul 25 litera (r) din orientările din 2014 privind sectorul aviației, ajutoarele pentru investiții se pot referi atât la valoarea inițială a ajutoarelor (și anume pentru acoperirea costurilor inițiale de investiție), cât și la ajutoarele sub formă de tranșe periodice (care vizează acoperirea costurilor de capital, în ceea ce privește amortizarea și costurile de finanțare anuale).
- (335) Ajutoarele de exploatare vizează acoperirea integrală sau parțială a costurilor de exploatare ale unui aeroport, definite drept „costurile suportate de un aeroport în vederea furnizării de servicii aeroportuare; acestea includ anumite categorii de costuri, cum ar fi costurile cu personalul, cele aferente serviciilor contractate, cele legate de comunicații, deșeurii, energie, întreținere, chirie și administrație, dar exclud costurile de capital, sprijinul pentru comercializare sau orice alte stimulente acordate companiilor aeriene de către aeroport, precum și costurile care se încadrează în sfera sectoarelor de competență publică”⁽⁸³⁾.
- (336) În cursul anchetei⁽⁸⁴⁾, Italia a susținut că finanțarea publică a investițiilor în infrastructura aeroportuară ar putea fi evaluată, în general:
- (a) drept ajutor pentru investiții la nivelul sumei totale a fondurilor puse la dispoziția întreprinderii So.Ge.A.AL pentru acoperirea costurilor de investiții sau, în mod alternativ;
 - (b) drept ajutor de exploatare, reprezentând diferența dintre o taxă de concesiune la nivelul pieței, dacă este cazul, și taxa de concesiune datorată efectiv de administratorul aeroportului pentru dreptul de a administra aeroportul.
- (337) Italia a afirmat că, în speță, finanțarea publică în cauză nu trebuie să fie considerată drept ajutor pentru investiții în favoarea întreprinderii So.Ge.A.AL. Acest lucru se datorează în primul rând faptului că statul și-a păstrat dreptul de proprietate asupra infrastructurii în cauză și, în al doilea rând, faptului că înainte de data atribuirii contractului de concesiune globală în 2007, administratorul aeroportului nu era responsabil pentru investiții în infrastructură pe aeroportul Alghero, ci a acționat mai degrabă în numele statului pentru întreținerea infrastructurii aeroportuare.
- (338) Având în vedere poziția adoptată de Italia și definițiile prevăzute în orientările din 2014 privind sectorul aviației, se poate considera că:
- (a) injecțiile de capital efectuate după 12 decembrie 2006, care au fost utilizate pentru a acoperi pierderile din exploatare anuale înregistrate de So.Ge.A.AL, constituie ajutor de exploatare în favoarea întreprinderii So.Ge.A.AL;
 - (b) finanțarea de stat pentru infrastructură, „instalații și lucrări” și echipamente până la atribuirea contractului de concesiune globală din 2007 constituie ajutor de exploatare în favoarea întreprinderii So.Ge.A.AL. Într-adevăr, înainte de atribuire, responsabilitatea finanțării investițiilor în aeroportul Alghero nu revenea întreprinderii So.Ge.A.AL, ci statului, în calitate de proprietar al aeroportului. Prin urmare, finanțarea de stat pentru infrastructură, „instalații și lucrări” și echipamente nu a scutit întreprinderea So.Ge.A.AL de costurile de investiție pe care ar fi trebuit să le suporte în mod normal. Pentru a acționa în conformitate cu principiul operatorului economic privat în economia de piață, statul ar fi trebuit să impună o creștere a taxei de concesiune datorată de întreprinderea So.Ge.A.AL pentru a asigura rentabilitatea investițiilor. Prin urmare, ajutorul ia forma unei taxe de concesiune (care, pentru un administrator de aeroport precum So.Ge.A.AL, constituie un cost de exploatare), care a fost mai mică decât ar fi trebuit. Întrucât în urma atribuirii contractului de concesiune globală pentru administrarea infrastructurii aeroportuare investițiile intră sub responsabilitatea întreprinderii So.Ge.A.AL, finanțarea publică a unor astfel de investiții constituie ajutor pentru investiții. Cu toate acestea, în orice caz, în cele ce urmează, Comisia evaluează compatibilitatea cu piața internă a finanțării investițiilor în infrastructură pe aeroportul Alghero: (i) plecând de la premisa că ar constitui ajutoare pentru investiții (a se vedea considerentele 339-367); și (ii) plecând de la premisa că ar constitui ajutoare de exploatare (a se vedea considerentele 368-374). Ca parte a evaluării prevăzute la punctul (ii), Comisia a analizat, de asemenea, compatibilitatea cu piața internă a injecțiilor de capital (măsura 1), care constituie în mod clar ajutor de exploatare.

12.1.3.3. Compatibilitatea ajutoarelor pentru infrastructuri și echipamente (măsurile 2 și 3) plecând de la premisa că acestea constituie ajutoare pentru investiții

- (339) În primul rând, Comisia constată că, în conformitate cu orientările din 2005 privind sectorul aviației, costurile eligibile ale investițiilor într-un aeroport trebuie să se limiteze la construirea infrastructurii aeroportuare și la echipamente (piste, terminale, platforme, turn de control) sau instalații care le sprijină în mod direct (instalații de

⁽⁸³⁾ Punctul 25 litera (v) din orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁽⁸⁴⁾ Scrisoarea Italiei din 8 mai 2014.

stingere a incendiilor, echipamente de securitate sau de siguranță). Costurile eligibile trebuie să excludă costurile care nu sunt legate în mod direct de activitățile de bază ale aeroportului, care includ construirea, finanțarea, utilizarea și închirierea terenului și a clădirilor, nu numai pentru birouri și pentru depozitare, ci și pentru hoteluri și întreprinderi industriale situate în incinta aeroportului, precum și magazine, restaurante și parcuri.

- (340) În speță, fondurile publice au fost direcționate către finanțarea noului terminal pentru pasageri, renovarea vechiului terminal, modernizarea căii de rulare, extinderea zonelor de parcare a aeronavelor, modernizarea pistei, realizarea sistemului de control al bagajelor și punerea în aplicare a unui sistem de control al incintei. Aceste costuri de investiții sunt eligibile pentru finanțare în temeiul orientărilor din 2005 privind sectorul aviației.
- (341) În ceea ce privește compatibilitatea cu piața internă a finanțării publice care face obiectul anchetei, în conformitate cu punctul 61 din orientările din 2005 privind sectorul aviației, Comisia examinează, în special, dacă:
- (a) construirea și operarea infrastructurii îndeplinește un obiectiv de interes general definit în mod clar (dezvoltare regională, accesibilitate etc.);
 - (b) infrastructura este necesară și proporțională cu obiectivul stabilit;
 - (c) infrastructura are perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu, în special în ceea ce privește utilizarea infrastructurii existente;
 - (d) toți potențialii utilizatori ai infrastructurii au acces la ea în mod egal și nediscriminatoriu;
 - (e) dezvoltarea schimburilor comerciale nu este afectată într-o măsură care contravine interesului Uniunii.
- (342) În plus față de cerința de a respecta criteriile specifice de compatibilitate prevăzute în orientările din 2005 privind sectorul aviației, ajutorul de stat pentru aeroporturi, ca orice altă măsură de ajutor de stat, ar trebui să aibă un efect stimulator și să fie necesar și proporțional în raport cu obiectivul legitim urmărit, pentru a fi aprobat ca fiind compatibil ⁽⁸⁵⁾. Prin urmare, în plus față de criteriile menționate în considerentul 341, Comisia a evaluat efectul de stimulare și necesitatea și proporționalitatea ajutorului în cauză.
- (i) Obiectiv de interes general definit în mod clar
- (343) Măsurile care fac obiectul evaluării au vizat, între altele, finanțarea construirii unui terminal nou cu o capacitate de 2 000 000 de pasageri, întrucât vechiul terminal (cu o capacitate de 800 000 de pasageri) devenise deja supraaglomerat în 2003 ⁽⁸⁶⁾. De asemenea, ajutorul pentru investiții a fost utilizat pentru a finanța o serie de măsuri care au contribuit la adaptarea aeroportului la noile cerințe de siguranță și securitate pentru a-l păstra pe deplin operațional.
- (344) Potrivit Italiei, obiectivul global al finanțării infrastructurii pe aeroportul Alghero a fost de a asigura dezvoltarea unei infrastructuri de transport sigure și durabile și conectivitatea regională. Astfel cum afirmă Italia, aeroporturile regionale au un rol important în promovarea accesibilității către zonele deservite și investițiile în cauză îmbunătățesc siguranța, securitatea și eficiența aeroporturilor, contribuind totodată la atingerea obiectivelor mai ample de dezvoltare regională.
- (345) De asemenea, Italia subliniază că PIB-ul pe cap de locuitor în Sardinia este, în medie, cu mult mai mic decât cel din Italia, iar rata șomajului este mult mai mare decât media din Italia. De exemplu, între 2003 și 2012, rata medie a șomajului în Sardinia a fost de 13,3 %, în comparație cu 7,9 % în Italia. Prin urmare, orice creștere a fluxurilor de trafic care decurge din dezvoltarea infrastructurii pe aeroportul Alghero este susceptibilă să producă beneficii economice și sociale asociate pentru Sardinia în ceea ce privește atât coeziunea economică și socială, cât și dezvoltarea insulei.
- (346) Observațiile sunt coerente cu concluziile raportului Accuracy, care recunoaște că dezvoltarea sectorului transportului aerian în Sardinia este deosebit de importantă pentru dezvoltarea regională a zonei. Raportul Accuracy oferă un exemplu al amplitudinii potențiale a beneficiilor economice pozitive care decurg din dezvoltarea infrastructurii aeroportuare din Sardinia. Conform unui studiu menționat în raportul Accuracy, dezvoltarea infrastructurii de transport aerian pe aeroportul Cagliari (cu sediul în Sardinia) a condus la efecte economice pozitive în valoare de aproximativ 140 de milioane EUR pe an.

⁽⁸⁵⁾ A se vedea, de exemplu, decizia Comisiei în cazul SA.34586 – Grecia – Modernizarea aeroportului Chania, considerentul 49.

⁽⁸⁶⁾ „Reconstrucția” vechiului terminal menționat în tabelul 5 de mai sus se referă la extinderea/construcția noului terminal și este inclusă, prin urmare, în descrierea ajutorului pentru noul terminal.

- (347) De asemenea, singurul mijloc de transport convenabil către/dinspre Sardinia este transportul aerian, pe lângă serviciile de transport cu feribotul, care însă implică timpi de călătorie considerabil mai mari. De exemplu, chiar dacă Sardinia este deservită de rute de feribot dinspre Spania și Italia continentală, durata medie a călătoriei cu feribotul depășește nouă ore.
- (348) Prin urmare, dezvoltarea infrastructurii pe aeroportul Alghero a făcut parte din planurile regiunii Sardinia de îmbunătățire a conectivității prin dezvoltarea aeroporturilor regionale. În consecință, Comisia poate concluziona că finanțarea publică acordată pentru modernizarea infrastructurii pe aeroportul Alghero îndeplinește obiectivele definite în mod clar de dezvoltare a unei infrastructuri de transport sigure și durabile și de accesibilitate regională. Prin urmare, dezvoltarea infrastructurii pe aeroportul Alghero a fost de interes comun, având în vedere că se preconiza că investițiile vor genera efecte externe pozitive în ceea ce privește dezvoltarea economică și socială.

(ii) Necesitatea și proporționalitatea infrastructurii cu obiectivul stabilit

- (349) Ajutorul pentru investiții poate fi declarat compatibil numai atunci când este necesar și proporțional cu obiectivul stabilit de interes general. Acest lucru este valabil în special atunci când investiția nu constituie o dublare a unei infrastructuri existente subutilizate.
- (350) Ajutorul de stat pentru finanțarea investițiilor pe aeroportul Alghero a fost necesar pentru a mări capacitatea aeroportului și, prin urmare, pentru a asigura viabilitatea pe termen lung a acestuia. Înainte de realizarea investițiilor, capacitatea aeroportului Alghero era de numai 800 000 de pasageri. În anii 2003 și 2004, aeroportul Alghero s-a confruntat cu anumite constrângeri legate de capacitate și, prin urmare, au fost necesare investiții pentru ca acesta să poată deservi mai mulți pasageri. De asemenea, au fost puse în aplicare anumite îmbunătățiri necesare pentru a respecta standardele de siguranță, ceea ce a facilitat o mai bună utilizare a infrastructurii aeroportuare existente, contribuind astfel la dezvoltarea regională și la conectivitatea zonei pe care o deserveste aeroportul.
- (351) Investițiile au condus la o creștere a capacității aeroportului de la 800 000 de pasageri în 2003 la 2 000 000 de pasageri în 2004. Începând din 2011, traficul de călători în cadrul aeroportului a ajuns la aproximativ 70 % din capacitatea aeroportului. Potrivit Italiei, se preconizează că traficul de pasageri ar fi atins un nivel mai ridicat dacă nu ar fi avut loc criza financiară.
- (352) Raportul Ecorys ia act de faptul că dezvoltarea turismului a necesitat mărirea capacității terminalului aeroportului Alghero pentru a putea face față creșterii anticipate a traficului. Astfel cum s-a menționat mai sus, în conformitate cu raportul Ecorys, înainte de investițiile efectuate la aeroportul Alghero, dezvoltarea sectorului turismului a fost împiedicată de lipsa conectivității internaționale. Într-adevăr, planul de afaceri al întreprinderii So.Ge.A.AL din 2004 prevede că numărul total de pasageri în aeroport va crește cu aproximativ 30 % în 2008, în comparație cu nivelurile anterioare extinderii capacității aeroportului în 2004. În lipsa investițiilor, nu s-ar fi putut răspunde acestui nivel al traficului de pasageri.
- (353) De asemenea, noile investiții nu constituie o duplicare a infrastructurii existente neprofitabile, întrucât cele mai apropiate trei aeroporturi nu sunt situate în aceeași zonă deservită de aeroport (a se vedea considerentul 33). Deși aeroportul Alghero este unul dintre cele trei aeroporturi din Sardinia (împreună cu Cagliari și Olbia) care deservește linii aeriene comerciale, niciunul dintre celelalte două aeroporturi nu este situat în aceeași zonă deservită. Aeroporturile Cagliari și Olbia sunt situate la 128 de km și, respectiv, la 235 de km de aeroportul Alghero. În decizia din 2007, Comisia a concluzionat că aeroportul Alghero nu este substituibil cu celelalte două aeroporturi, datorită amplasării sale și caracteristicilor rețelei de transport din Sardinia. Investițiile nu constituie, așadar, o duplicare a infrastructurii existente neprofitabile.
- (354) Prin urmare, Comisia poate concluziona că investițiile care au beneficiat de sprijin au fost necesare și proporționale cu obiectivele de conectivitate și de dezvoltare economică regională, la a căror promovare măsurile în cauză contribuie în mod efectiv.

(iii) Perspective de utilizare pe termen mediu, în special în ceea ce privește utilizarea infrastructurii existente

- (355) Investițiile au permis aeroportului Alghero să se conformeze cerințelor în materie de siguranță aeroportuară și să se adapteze la necesitățile de transport din zona deservită.

- (356) La momentul atribuirii contractului de concesiune „globală” pentru administrarea aeroportului Alghero, întreprinderea So.Ge.A.AL a lansat un program de investiții care viza adaptarea infrastructurii și echipamentelor aeroportuare pentru a face față creșterii numărului de pasageri transportați. În total, pe baza planului de afaceri din 2005, investițiile planificate pentru aeroportul Alghero pe perioada contractului de concesiune s-au ridicat la 143,3 milioane EUR ⁽⁸⁷⁾.
- (357) Planul de afaceri al întreprinderii So.Ge.A.AL din 2004 prevede că numărul total de pasageri pe aeroportul Alghero va crește cu aproximativ 30 % în 2008, în comparație cu nivelurile anterioare extinderii capacității aeroportului în 2004. În lipsa investițiilor care fac obiectul evaluării în speță, nu s-ar fi putut răspunde acestui nivel al traficului de pasageri. Evoluțiile ulterioare confirmă, în general, estimările. Într-adevăr, întreprinderea So. Ge.A.AL a fost în măsură să realizeze o creștere semnificativă a traficului, conform estimărilor. Începând din 2011, traficul de călători în cadrul aeroportului a ajuns la aproximativ 70 % din capacitatea aeroportului. Potrivit Italiei, traficul de pasageri ar fi atins un nivel mai ridicat în cazul în care nu ar fi avut loc criza financiară.
- (358) Prin urmare, Comisia concluzionează că, pe termen mediu, infrastructura modernizată oferă bune perspective de utilizare.
- (iv) Accesul egal și nediscriminatoriu la infrastructură
- (359) În conformitate cu informațiile prezentate de Italia și fără a aduce atingere niciunei diferențieri justificate a prețurilor aplicate în cadrul contractelor încheiate cu fiecare companie aeriană, infrastructura a fost deschisă întotdeauna tuturor utilizatorilor potențiali, fără discriminare.
- (v) Dezvoltarea schimburilor comerciale nu este afectată într-o măsură care contravine interesului Uniunii
- (360) Până în anul 2005, aeroportul Alghero s-a calificat drept aeroport de categoria D, în conformitate cu punctul 15 din orientările din 2005 privind sectorul aviației. Orientările din 2005 privind sectorul aviației prevăd că este puțin probabil ca finanțarea acordată micilor aeroporturi regionale (categoria D) să denatureze concurența sau să afecteze comerțul într-o măsură contrară interesului comun. Pe această bază, în decizia din 2012, Comisia a considerat că, înainte de 2005, ajutorul nu a afectat schimburile comerciale într-o măsură care contravine interesului comun. Nici Italia, nici părțile interesate nu au contestat această constatare preliminară în cursul anchetei.
- (361) De asemenea, niciun alt aeroport nu este amplasat în aceeași zonă deservită. Astfel cum se arată la considerentul 33, aeroportul cel mai apropiat este situat la o distanță de peste 120 km, într-o regiune în care legăturile rutiere sunt precare, ceea ce ar susține constatarea că aeroportul Alghero nu este substituibil într-o măsură semnificativă cu alte aeroporturi din Sardinia din perspectiva pasagerilor.
- (362) În consecință, Comisia concluzionează că finanțarea acordată pentru modernizarea infrastructurii (inclusiv pentru „instalații și lucrări”) și echipamente pe aeroportul Alghero nu a denaturat concurența într-o măsură care contravine intereselor Uniunii.
- (vi) Efectul stimulat, necesitatea și proporționalitatea ajutorului
- (363) Comisia trebuie să stabilească, de asemenea, dacă ajutorul de stat acordat aeroportului Alghero a avut ca rezultat schimbarea comportamentului întreprinderii beneficiare astfel încât aceasta să se implice în activități care contribuie la atingerea obiectivului de interes public: (i) pe care nu le-ar desfășura în absența ajutorului; sau (ii) pe care le-ar desfășura într-un mod diferit sau mai restrâns. De asemenea, ajutorul este considerat proporțional numai în cazul în care același rezultat nu putea fi obținut cu un ajutor mai redus și cu mai puține denaturări. Aceasta înseamnă că valoarea și intensitatea ajutorului trebuie să se limiteze la minimul necesar pentru ca activitatea care beneficiază de ajutor să aibă loc.
- (364) În cazul de față, ajutoarele pentru investiții au vizat, în principal, modernizarea platformelor, a pistei și a căii de rulare, precum și a terminalului. Perioadele de amortizare lungi asociate cu investițiile în infrastructură, alături de complexitatea semnificativă și riscurile asociate proiectelor mari implică faptul că pot exista dificultăți în ceea ce privește atragerea de capital privat. Aeroporturile mai mici, precum aeroportul Alghero, se pot confrunta cu dificultăți deosebite în atragerea capitalului privat la un preț adecvat pentru a fi în măsură să realizeze proiectele de infrastructură necesare.

⁽⁸⁷⁾ Astfel cum este prevăzut de „Programma di Intervento «Investimenti» din cadrul „Programma di sviluppo per l'affidamento della gestione quarantennale”, aprobat în septembrie 2005.

- (365) Conform informațiilor prezentate de Italia, în absența ajutorului, investițiile nu ar fi putut fi realizate. Într-adevăr, având în vedere situația financiară a întreprinderii So.Ge.A.AL supuse evaluării, care a acumulat pierderi în cursul perioadei 2000-2010 într-o măsură care a necesitat o serie de injecții de capital din partea autorităților publice, este clar că So.Ge.A.AL nu era în măsură să contribuie semnificativ mai mult la finanțarea investițiilor decât a făcut-o efectiv și nu a avut nicio posibilitate de a obține finanțare externă de pe piață. Prin urmare, se poate considera că măsurile de ajutor în cauză au fost necesare și proporționale cu nevoia de a răspunde cererii preconizate a companiilor aeriene și a pasagerilor în zona deservită.
- (366) Prin urmare, Comisia consideră că ajutorul este limitat la minimumul necesar pentru ca activitatea care beneficiază de ajutor să aibă loc.

(vii) Concluzie

- (367) Comisia consideră că, în cazul în care măsurile în curs de examinare prin care se oferă sprijin public pentru investițiile în infrastructură pe aeroportul Alghero sunt considerate ajutor pentru investiții, acestea sunt compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat.

12.1.3.4. *Compatibilitatea ajutoarelor acordate întreprinderii So.Ge.A.AL (măsurile 1, 2 și 3) plecând de la premisa că acestea constituie ajutor de exploatare*

- (368) Ajutoarele de exploatare acordate înainte de intrarea în vigoare a orientărilor din 2014 privind sectorul aviației, și anume înainte de 4 aprilie 2014, pot fi declarate compatibile dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:
- (a) contribuția la un obiectiv de interes comun bine definit: ajutoarele de exploatare acordate aeroporturilor vor fi considerate ca fiind contribuții la îndeplinirea unui obiectiv de interes comun, în cazul în care, *inter alia*, sporesc mobilitatea cetățenilor Uniunii și conectivitatea regiunilor sau facilitează dezvoltarea regională ⁽⁸⁸⁾;
 - (b) caracterul adecvat al ajutorului de stat ca instrument de politică: statele membre trebuie să demonstreze că ajutorul este adecvat pentru a atinge obiectivul urmărit sau pentru a soluționa problemele vizate ⁽⁸⁹⁾;
 - (c) necesitatea intervenției statului: ajutoarele de stat ar trebui să vizeze situațiile în care astfel de ajutoare pot determina o îmbunătățire substanțială pe care piața nu este în măsură să o furnizeze prin mijloace proprii ⁽⁹⁰⁾;
 - (d) existența unui efect stimulat: ajutoarele de exploatare au un efect stimulat în cazul în care este probabil ca, în absența lor și luând în considerare posibila prezență a unor ajutoare pentru investiții și nivelul traficului, nivelul activității economice a aeroportului în cauză să se reducă în mod semnificativ ⁽⁹¹⁾;
 - (e) proporționalitatea ajutoarelor (ajutoare limitate la minimumul necesar): pentru a fi proporționale, ajutoarele de exploatare acordate aeroporturilor trebuie să fie limitate la minimumul necesar pentru ca activitatea care beneficiază de ajutor să aibă loc ⁽⁹²⁾;
 - (f) evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și a schimburilor comerciale ⁽⁹³⁾.
- (369) Diferitele măsuri de ajutor pentru exploatare acordate întreprinderii So.Ge.A.AL, care au inclus, în special, mai multe injecții de capital, au scopul de a permite întreprinderii să dispună de capital suficient pentru a continua să își desfășoare activitatea în mod viabil, atât din punct de vedere economic, cât și din punct de vedere juridic. În mod similar, deciziile luate de autoritățile publice pentru finanțarea anumitor investiții fără a necesita o creștere corespunzătoare a taxelor de concesiune plătite de întreprinderea So.Ge.A.AL au contribuit, de asemenea, la menținerea întreprinderii pe linia de plutire, având în vedere că taxele de concesiune mai mari s-ar fi concretizat în costuri de exploatare mai ridicate, deteriorând în continuare situația financiară a întreprinderii. Prin urmare, toate aceste măsuri au contribuit la menținerea activității aeroportului Alghero. Având în vedere rolul aeroportului pentru accesibilitatea și dezvoltarea economică a regiunii, astfel cum se explică în considerentele 343-348, Comisia consideră că ajutoarele pentru exploatare acordate întreprinderii So.Ge.A.AL au contribuit la îndeplinirea unui obiectiv de interes comun.

⁽⁸⁸⁾ Punctele 137 și 113 din orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁽⁸⁹⁾ Punctele 137 și 120 din orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁽⁹⁰⁾ Punctele 137 și 116 din orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁽⁹¹⁾ Punctele 137 și 124 din orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁽⁹²⁾ Punctele 137 și 125 din orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁽⁹³⁾ Punctele 137 și 131 din orientările din 2014 privind sectorul aviației.

- (370) Întrucât aeroportul Alghero era deficitar în perioada care face obiectul anchetei (a se vedea tabelul 3), ajutorul de exploatare i-a permis continuarea operațiunilor, asigurând conectivitatea regiunii Sardinia. Prin urmare, Comisia consideră că ajutorul de exploatare acordat aeroportului Alghero a fost un instrument adecvat pentru îndeplinirea obiectivului de interes comun.
- (371) În ceea ce privește necesitatea, orientările din 2014 privind sectorul aviației prevăd că ajutorul de funcționare aduce o îmbunătățire substanțială pe care piața nu este în măsură să o furnizeze. Comisia consideră că acest lucru este valabil deoarece, în absența ajutorului în cauză, întreprinderea So.Ge.A.AL ar fi putut fi nevoită să iasă de pe piață, privând Sardinia de o infrastructură de transport care joacă un rol semnificativ în dezvoltarea și accesibilitatea regiunii (turism).
- (372) De asemenea, în absența ajutorului, activitatea beneficiarului ar fi fost redusă în mod semnificativ, dacă nu chiar încetată complet. Măsurile vizate de anchetă s-au limitat la minimumul necesar pentru a compensa pierderile și pentru a permite întreprinderii So.Ge.A.AL să respecte cerințele de capital și să continue să funcționeze în mod viabil. Astfel de măsuri au fost necesare pentru a menține întreprinderea pe linia de plutire, chiar și după luarea în considerare a efectelor tuturor celorlalte ajutoare (de exploatare și de investiții) care fac obiectul anchetei. Prin urmare, Comisia consideră că toate ajutoarele de exploatare acordate întreprinderii So.Ge.A.AL au fost necesare și s-au limitat la minimumul necesar pentru ca activitatea care beneficiază de ajutor să aibă loc.
- (373) Astfel cum s-a afirmat anterior, niciun alt aeroport nu este amplasat în aceeași zonă deservită. De asemenea, Italia a confirmat că infrastructura aeroportuară este pusă la dispoziția tuturor companiilor aeriene în condiții nediscriminatorii.
- (374) Pe această bază, Comisia concluzionează că sunt respectate condițiile de compatibilitate prevăzute de orientările din 2014 privind sectorul aviației și că, prin urmare, măsurile sunt compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c).

12.2. MĂSURI ÎN FAVOAREA COMPANIILOR AERIENE CARE EFECTUEAZĂ ZBORURI PE AEROPORT

12.2.1. Existența unui ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat

- (375) În această secțiune, Comisia evaluează dacă diversele contracte încheiate între So.Ge.A.AL și o serie de companii aeriene care intră în domeniul de aplicare a anchetei constituie ajutor de stat acordat companiilor aeriene respective în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

12.2.1.1. Resurse de stat și imputabilitatea statului

- (376) Niciun avantaj economic din cadrul relațiilor contractuale cu companiile aeriene care operează pe aeroportul Alghero nu a fost acordat în mod direct de către stat, ci de către administratorul aeroportului deținut de stat, și anume întreprinderea So.Ge.A.AL. Presupunând că un astfel de avantaj economic este prezent în oricare dintre contractele care fac obiectul anchetei, este necesar să se stabilească dacă avantajul a fost finanțat prin resurse de stat și este imputabil statului.
- (377) Conform jurisprudenței constante, resursele întreprinderilor publice (și anume, întreprinderile asupra cărora autoritățile publice pot să își exercite controlul, în mod direct sau indirect) sunt considerate, de asemenea, resurse de stat, întrucât resursele respective „rămân în mod constant sub control public și, prin urmare, [sunt] la dispoziția autorităților naționale competente”⁽⁹⁴⁾. În conformitate cu jurisprudența menționată, întrucât So.Ge.A.AL este o întreprindere publică, resursele acesteia trebuie considerate resurse de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat. Într-adevăr, în conformitate cu articolul 2 din Directiva privind transparența, o influență dominantă din partea autorităților publice apare atunci când autoritățile publice dețin un rol major în capitalul subscris al întreprinderii, controlează majoritatea voturilor aferente acțiunilor emise de întreprindere sau pot desemna mai mult de jumătate din membrii organismului de administrare, de conducere sau de supraveghere al întreprinderii. În cazul întreprinderii So.Ge.A.AL, se pare că sunt îndeplinite toate cele trei criterii necumulative pentru a presupune că există o influență dominantă din partea statului.
- (378) Întreprinderile So.Ge.A.AL și Ryanair contestă imputabilitatea către stat a contractelor încheiate cu companiile aeriene, în timp ce Italia și Unioncamere confirmă acest aspect.

⁽⁹⁴⁾ A se vedea, de exemplu, cauza C-278/00 Grecia/Comisia, Rec., 2004, p. I-03997, cauza C-482/99 Franța/Comisia, Rec., 2002, p. I-04397 și cauzele conexe C-328/99 și C-399/00 Italia și SIM 2 Multimedia/Comisia, Rec., 2003, p. I-04035, punctul 33.

- (379) În cursul procedurii de investigare, atât So.Ge.A.AL, cât și Ryanair au susținut că respectivele contracte încheiate între aeroportul Alghero și companiile aeriene ar putea fi imputate statului doar pe baza unei constatări obiective care să ateste faptul că statul a intervenit în decizia întreprinderii So.Ge.A.AL de a încheia contractele în cauză astfel încât să determine luarea deciziilor sau să le influențeze, în sensul că întreprinderea So.Ge.A.AL ar fi adoptat un comportament diferit dacă ar fi fost în măsură să ia o decizie independentă; cele două întreprinderi au susținut că acest lucru nu este valabil pentru niciunul dintre acționarii publici ai întreprinderii SO.GE.A.AL. În conformitate cu jurisprudența, contractele încheiate între So.Ge.A.AL și companiile aeriene care efectuează zboruri pe aeroport pot fi considerate ajutor de stat în temeiul articolului 107 alineatul (1) din tratat doar dacă statul putea controla întreprinderea So.Ge.A.AL și dacă autoritățile publice „se implicau, într-un fel sau altul, în adoptarea acestor măsuri”. Cu toate acestea, „nu se poate pretinde să se demonstreze, pe baza unor instrucțiuni precise, că în cazul în speță autoritățile publice au incitat în mod concret întreprinderea publică să ia măsurile de ajutor în cauză” ⁽⁹⁵⁾. Pentru a decide dacă o măsură specifică poate fi imputată statului, Comisia își poate întemeia raționamentul pe orice alt indicator care arată, într-un anumit caz, o implicare a autorităților publice în procesul de adoptare a unei măsuri sau improbabilitatea neimplicării lor ⁽⁹⁶⁾.
- (380) În temeiul hotărârii Curții în cauza *Stardust Marine*, imputabilitatea către stat a unei măsuri poate fi stabilită fie prin indicatori „organici” sau „structurali”, fie prin indicii care sugerează că statul a fost implicat sau că este puțin probabil să nu fi participat la luarea deciziei care a condus la măsura respectivă. În aceeași hotărâre, Curtea a stabilit o listă neexhaustivă de indicatori posibili relevanți pentru a stabili imputabilitatea statului, astfel cum se arată în mod detaliat în considerentul 268: faptul că întreprinderea prin intermediul căruia a fost acordat ajutorul a trebuit să țină cont de directivele emise de organismele guvernamentale, integrarea întreprinderii în structurile administrației publice, natura activităților sale și exercitarea acestora pe piață, în condiții normale de concurență cu operatori privați, statutul juridic al întreprinderii, intensitatea supravegherii exercitate de autoritățile publice asupra conducerii întreprinderii și orice alt indicator care arată, în speță, o implicare a autorităților publice în procesul de adoptare a unei măsuri sau improbabilitatea implicării acestora, ținând seama și de amploarea măsurii, de conținutul acesteia sau de condițiile pe care le cuprinde.
- (381) Ancheta în speță a confirmat faptul că încheierea contractelor cu respectivele companii aeriene este imputabilă statului.
- (382) În primul rând, faptul că întreprinderea So.Ge.A.AL este deținută de stat, ceea ce presupune deținerea tuturor drepturilor de vot în adunarea acționarilor și consiliul de administrație, implică faptul că statul trebuie să fie considerat ca având o influență asupra proceselor decizionale ale întreprinderii So.Ge.A.AL și ca fiind implicat în deciziile luate de către întreprindere. Având în vedere participarea deținută în întreprinderea So.Ge.A.AL, Sardinia deține majoritatea voturilor în adunarea generală a acționarilor. În conformitate cu statutul întreprinderii So.Ge.A.AL, fiecare acțiune nominală dă dreptul la un vot în adunarea generală a acționarilor. Membrii consiliului de administrație sunt numiți pentru a reprezenta în mod proporțional majoritatea acționarilor și participațiile acționarilor minoritari.
- (383) În al doilea rând, Comisia observă faptul că Italia nu a susținut în niciun moment că decizia de a încheia contracte cu respectivele companii aeriene a fost adoptată de întreprinderea So.Ge.A.AL în mod autonom, fără implicarea acționarilor săi. Dimpotrivă, în scrisoarea din 18 februarie 2014, Italia a afirmat următoarele:
- contractele încheiate cu respectivele companii aeriene au fost negociate de către directorul general al întreprinderii So.Ge.A.AL;
 - directorul general a informat consiliul de administrație cu privire la situația negocierilor, conținutul contractelor și perspectivele de dezvoltare ale contractelor în cauză;
 - consiliul de administrație a aprobat, în general cu unanimitate de voturi, condițiile contractelor cu respectivele companii aeriene înainte de încheierea acestora.
- (384) De asemenea, Italia a precizat că încheierea contractelor cu respectivele companii aeriene care efectuează zboruri de pe aeroport pentru promovarea sau pentru înființarea de rute noi cu plecare din Alghero a avut loc de comun acord cu regiunea Sardinia și a făcut parte integrantă din strategia Sardiniei pentru creșterea fluxurilor turistice către și dinspre insulă ⁽⁹⁷⁾. De asemenea, Comisia consideră că natura activităților întreprinderii So.Ge.A.AL (administrarea aeroportului) reprezintă un alt indiciu că măsurile în cauză sunt imputabile statului, având în vedere faptul că aeroporturile regionale sunt deseori considerate de către autoritățile locale și regionale drept un instrument important pentru promovarea dezvoltării economice locale.
- (385) În al treilea rând, în cele ce urmează, Comisia arată că există suficiente indicii care atestă că autoritățile regionale au incitat de fapt la încheierea contractelor în cauză, în special – dar fără a se limita la – contractele cu principala companie aeriană care efectuează zboruri de pe aeroport, și anume Ryanair. Aceste indicii constituie elemente de probă privind imputabilitatea statului în sensul jurisprudenței din cauza *Stardust Marine* ⁽⁹⁸⁾.

⁽⁹⁵⁾ Hotărârea *Stardust Marine*, citată anterior, punctele 52 și 53.

⁽⁹⁶⁾ Hotărârea în cauza *Stardust Marine*, citată anterior, punctul 56.

⁽⁹⁷⁾ Scrisoarea Italiei din 18 februarie 2014, anexa A.

⁽⁹⁸⁾ Cauza C-482/99 Franța/Comisia, citată anterior.

- (i) Autoritățile regionale au fost informate și se estima că vor contribui la costurile care decurg din contractele încheiate cu respectivele companii aeriene.
- (386) Procesele-verbale ale reuniunilor consiliului de administrație prezentate de Italia în cursul procedurii de investigare demonstrează că Sardinia a fost informată și consultată cu privire la negociere și a fost de acord cu încheierea contractelor cu respectivele companii aeriene care efectuează zboruri pe aeroportul Alghero.
- (387) Cu titlu de exemplu, procesul-verbal al consiliului de administrație din 9 martie 2000 indică faptul că acesta a aprobat în unanimitate contractele cu respectivele companii aeriene propuse de So.Ge.A.AL. Întreprinderea So.Ge.A.AL a prezentat rapoarte, în special, cu privire la negocierile cu Volare, Ryanair, Itair, Alpi Eagles, Air Dolomiti, Azzura și Gandalf Air. În ceea ce privește compania aeriană Volare, s-a raportat că un nou acord în curs de negociere prevede o plată fixă de 4 550 000 pentru fiecare mișcare de trafic aerian (*air traffic movement – ATM*) și de 3 000 EUR pe pasager pentru un coeficient de ocupare de 60 %. Procesul-verbal al consiliului de administrație din 18 decembrie 2006 demonstrează faptul că acesta a fost informat cu privire la evoluția negocierilor contractului din 2007 cu Germanwings.
- (388) Prin urmare, consultarea și acordul autorităților publice cu privire la contractele încheiate cu respectivele companii aeriene care efectuează zboruri de pe aeroport nu s-au limitat la Ryanair. De exemplu, pe baza procesului-verbal al consiliului de administrație din 10 februarie 2002, începerea operării de către transportatorul francez Auris a unei rute către Paris a fost decisă numai sub rezerva acordului explicit al acționarilor, inclusiv a angajamentului acestora de a acoperi toate obligațiile financiare asociate.
- (389) Implicarea autorităților publice în decizia de a încheia contracte care reglementează operațiunile diferiților transportatori pe aeroportul Alghero, astfel cum este detaliat în considerentele 382-388, constituie un indiciu puternic al faptului că autoritățile publice au fost implicate în general în încheierea unor astfel de contracte, chiar și pentru transportatorii care nu sunt menționați în elementele de probă detaliate în considerentele 382-388.
- (ii) Atunci când a încheiat contracte cu respectivele companii aeriene, întreprinderea So.Ge.A.AL a acționat pe baza mandatului acordat de autoritățile publice
- (390) Comisia consideră că există suficiente elemente care să indice că încheierea contractelor cu respectivele companii aeriene a fost determinată și coordonată de către stat. De exemplu, în conformitate cu procesul-verbal al adunării acționarilor din 5 octombrie 2001, întreprinderea So.Ge.A.AL a negociat „de comun acord cu acționarii” începerea operării unei rute importante pentru Sardinia, și anume ruta Alghero-Londra, și a suportat temporar costurile aferente, care ar fi trebuit să fie suportate de către entități publice.
- (391) Procesele-verbale ale reuniunilor consiliului de administrație demonstrează, de asemenea, că la încheierea contractelor cu respectivele companii aeriene, conducerea a trebuit să țină cont de cerințele autorităților publice. De exemplu, în ședința consiliului de administrație din 30 iulie 2004, președintele Consiliului a comunicat organizarea unei reuniuni între diferitele entități regionale cu privire la dezvoltarea potențială a activităților Ryanair pe aeroport. Au fost solicitate garanții de la Sardinia în ceea ce privește finanțarea prin fonduri regionale a costurilor legate de inițiativele de dezvoltare a traficului.
- (392) Faptul că, la momentul încheierii contractelor în cauză, întreprinderea So.Ge.A.AL a acționat sub influența regiunii Sardinia este evident, de asemenea, în contractul de servicii aeroportuare din 2000 încheiat cu Ryanair, care prevede că „întreprinderea So.Ge.A.AL, intrând în sfera de interes a organismelor instituționale teritoriale, printre care administrația regională autonomă și după ce a făcut obiectul unor numeroase interese și aprobări cu privire la inițiativa în cauză, încheie contractul cu întreprinderea menționată anterior [și anume, Ryanair] în schimbul plății unei contribuții economice suficiente pentru a acoperi ansamblul angajamentelor asumate în temeiul prezentului contract” (preambul).
- (393) În conformitate cu procesul-verbal al reuniunii consiliului de administrație din 17 iulie 2009, este clar că întreprinderea So.Ge.A.AL a luat în considerare contribuțiile mixte de comercializare acordate companiei aeriene Ryanair în urma alegerilor politice la nivel regional. În consecință, întreprinderea So.Ge.A.AL a considerat că mijloacele financiare necesare trebuie să fie asigurate de autoritățile regionale. De asemenea, întreprinderea a solicitat informații privind marja de negociere de la transportator, în cazul în care a existat, „având în vedere că acționarii întreprinderii So.Ge.A.AL nu au oferit consiliului un mandat pentru a rezilia contractul cu compania aeriană”.

- (394) În cursul anchetei, Ryanair a susținut că intervenția autorităților publice în procesul decizional al întreprinderii So.Ge.A.AL ar fi fost insuficient demonstrată de Comisie. Faptul că „So.Ge.A.AL și Sardinia au încheiat contracte în 2004, 2005, 2006 și 2007 pentru contribuțiile mixte de comercializare” ar susține doar poziția conform căreia Sardinia finanța întreprinderea So.Ge.A.AL, și nu cea conform căreia aceasta direcționa activitatea întreprinderii So.Ge.A.AL către Ryanair sau AMS.
- (395) Comisia nu poate accepta argumentul Ryanair. În primul rând, astfel cum s-a menționat în considerentul 384, în cursul anchetei Italia a confirmat în mod explicit faptul că încheierea contractelor cu respectivele companii aeriene a fost parte integrantă din strategia regiunii Sardinia pentru creșterea fluxurilor turistice către și dinspre insulă. Trimiterile la discuțiile dintre întreprinderea So.Ge.A.AL și acționarii săi publici care stau la baza obiectivului de dezvoltare regională și economică urmărit de RAS în ceea ce privește contractele încheiate de So. Ge.A.AL cu transportatorii care efectuează zboruri pe aeroportul Alghero arată că So.Ge.A.AL a pus în aplicare politici regionale pe baza instrucțiunilor și a îndrumărilor primite din partea entităților publice.
- (396) Prin urmare, Comisia concluzionează că respectivele contracte încheiate între So.Ge.A.AL și diferiții transportatori care efectuează zboruri pe aeroportul Alghero și care fac obiectul procedurii oficiale de investigare sunt imputabile statului.

12.2.1.2. Avantajul economic

- (397) În cursul anchetei, Italia a susținut că, atunci când au fost încheiate contractele cu respectivele companii aeriene care intră în domeniul de aplicare a prezentei anchete, întreprinderea So.Ge.A.AL a acționat la fel ca un operator economic privat în economia de piață prudent, care urmărește perspective de profitabilitate și se află într-o situație similară, astfel încât măsurile evaluate nu conferă niciun avantaj economic pe care companiile aeriene nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață.

12.2.1.2.1. Considerente de ordin general

- (398) În conformitate cu orientările din 2014 privind sectorul aviației, în ceea ce privește principiul operatorului economic privat în economia de piață, ajutorul acordat unei companii aeriene care utilizează un aeroport poate fi exclus, în principiu, în cazul în care:

— prețul perceput pentru serviciile aeroportuare corespunde prețului pieței; sau

— se poate demonstra prin intermediul unei analize *ex ante*, și anume o analiză bazată pe datele care ar fi fost disponibile la momentul aprobării măsurilor în cauză, că respectivul contract dintre aeroport și compania aeriană ar putea conduce la o contribuție pozitivă la profitul marginal pentru aeroport ⁽⁹⁹⁾.

- (399) De asemenea, în conformitate cu orientările din 2014 privind sectorul aviației, „atunci când va evalua acordurile dintre aeroporturi și companiile aeriene, Comisia va lua, de asemenea, în calcul în ce măsură acordurile evaluate pot fi considerate ca înscriindu-se în cadrul unei strategii globale a aeroportului menită să restabilească rentabilitatea cel puțin pe termen lung” ⁽¹⁰⁰⁾.

- (400) În ceea ce privește prima abordare menționată în considerentul 398 (compararea prețului practicat pentru serviciile aeroportuare cu prețul pieței), Comisia are îndoiele puternice cu privire la definirea unui nivel de referință adecvat astfel încât să stabilească valoarea de piață a serviciilor furnizate de aeroporturi. Comisia consideră că analiza *ex ante* a rentabilității marginale este criteriul cel mai relevant pentru evaluarea contractelor încheiate de aeroporturi cu fiecare companie aeriană ⁽¹⁰¹⁾.

- (401) Trebuie menționat în acest sens că, în general, aplicarea principiului operatorului economic privat în economia de piață în raport cu un preț mediu observat pe piețe comparabile poate fi fiabilă în măsura în care prețul pieței poate fi identificat sau dedus din alți indicatori ai pieței. Cu toate acestea, metoda este nefiabilă în general în cazul serviciilor aeroportuare. Într-adevăr, structura costurilor și veniturilor tinde să difere în mod semnificativ de la un aeroport la altul. Costurile și veniturile respective depind de dezvoltarea aeroportului, de starea infrastructurii aeroportuare, de numărul transportatorilor aerieni beneficiari ai ajutorului care operează pe aeroport, de capacitatea aeroportului, de cadrul de reglementare la nivel național, care poate fi diferit de la un stat membru la altul, precum și de deficitul și obligațiile suportate de aeroport în trecut.

⁽⁹⁹⁾ Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 53.

⁽¹⁰⁰⁾ Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 66.

⁽¹⁰¹⁾ Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctele 59 și 61.

- (402) De asemenea, procesul de liberalizare a pieței transportului aerian complică orice analiză pur comparativă. După cum se poate observa în speță, practicile comerciale între aeroporturi și companiile aeriene nu sunt bazate întotdeauna exclusiv pe o listă a tarifelor publicată. Mai degrabă, relațiile comerciale sunt foarte variate. Acestea includ partajarea riscurilor în ceea ce privește traficul de pasageri și orice răspundere comercială și financiară conexă, sistemele de stimulare standard și adaptarea partajării riscurilor în perioada de valabilitate a contractelor. Prin urmare, o tranzacție nu poate fi comparată cu ușurință cu o alta pe baza prețului pentru o escală sau a prețului pe pasager.
- (403) În cursul anchetei, Ryanair a susținut că, pentru a exclude un avantaj economic pe care nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață, taxele prevăzute de contractele încheiate cu companiile aeriene care efectuează zboruri de pe aeroportul Alghero trebuie comparate cu taxele plătite de Ryanair pe aeroporturi similare, într-un interval de timp adecvat. [...] aeroporturi au fost selectate de Ryanair drept aeroporturile de referință cele mai relevante în scopul prezentei analize ⁽¹⁰²⁾.
- (404) [...] este deținută, în ultimă instanță, de [...], care, la rândul său, este deținută de autoritățile locale din zona [...]. Ryanair observă că rapoartele anuale ale [...] nu oferă nicio indicație privind finanțarea de stat și că aeroportul a realizat profit în fiecare an începând cu cel puțin [...]. Operațiunile Ryanair pe aeroportul [...] au început la [...]. Aeroportul s-a aflat în proprietate privată în mod constant, ceea ce, în opinia Ryanair, ar sugera că acesta poate fi utilizat ca termen de comparație în aplicarea testului operatorului economic privat în economia de piață.
- (405) Potrivit Ryanair, rezultatele din compararea datelor privind tarifele plătite de Ryanair pe aeroportul Alghero cu taxele de pe aeroporturi comparabile sunt mixte. În cazul în care se presupune că impozitul municipal nu se întoarce către regiune, tarifele plătite de Ryanair pe aeroportul Alghero sunt, în medie, mai reduse decât cele de pe aeroporturi de referință, atât pe pasager, cât și pe aeronavă. Cu toate acestea, în cazul în care se presupune că o parte din impozitul municipal – mai exact, 66 %, conform informațiilor furnizate de Ryanair – revine regiunii, tarifele medii plătite de Ryanair pe aeroportul Alghero sunt mai mari decât cele plătite pe aeroportul [...], deși mai mici decât cele plătite pe aeroportul [...]. Ryanair sugerează că acest lucru poate fi explicat parțial prin PIB-ul scăzut din Sardinia, în comparație cu PIB-ul din [...] și [...].
- (406) Prin urmare, Ryanair recunoaște că rezultatele comparației tarifelor plătite de Ryanair pe aeroportul Alghero cu cele plătite pe aeroporturile [...] sunt mixte și că diferențele în ceea ce privește rezultatele se pot datora mai multor cauze, cum ar fi alegerea aeroporturilor de referință.
- (407) Comisia este de acord că o analiză comparativă a tarifelor de aeroport nu poate fi exclusă în mod categoric ca o abordare posibilă pentru a evalua prezența ajutorului în favoarea companiilor aeriene. Cu toate acestea, identificarea unei valori de referință implică posibilitatea de a selecta un număr suficient de aeroporturi comparabile care furnizează servicii comparabile în condiții normale de piață. În conformitate cu punctul 54 din orientările din 2014 privind sectorul aviației, o valoare de referință adecvată între aeroporturi ale căror administratori se comportă ca un operator economic privat în economia de piață trebuie să fie identificată pe baza prețurilor pieței disponibile și relevante. Valoarea de referință ar trebui să țină seama de indicatori precum volumul de trafic, tipul de trafic, importanța transportului de marfă și importanța relativă a veniturilor provenite din activitățile non-aeronautice ale aeroportului, tipul și nivelul serviciilor aeroportuare furnizate, proximitatea aeroportului față de un oraș mare, numărul de locuitori din zona deservită de aeroport, prosperitatea zonei înconjurătoare (PIB-ul pe cap de locuitor) și diferitele zone geografice din care ar putea fi atrași pasageri.
- (408) În acest sens, Comisia observă că, deși unele aeroporturi sunt proprietate privată sau sunt administrate fără a ține seama de considerente regionale sau sociale, prețurile practicate de aeroporturile respective ar putea fi puternic influențate de prețurile practicate de alți administratori de aeroport care beneficiază de finanțare din partea statului, întrucât prețurile celor din urmă sunt luate în considerare de către companiile aeriene atunci când negociază cu aeroporturile aflate în proprietate privată sau gestionate privat.
- (409) În cazul de față, Comisia observă că Ryanair însăși a considerat că, întrucât aeroportul Alghero este situat pe o insulă, fără multe orașe mari sau aeroporturi în apropiere, este dificil să se identifice aeroporturi de referință având caracteristici aproape identice. Ryanair observă, de asemenea, că rezultatele mixte ale exercițiului de evaluare comparativă ar putea fi explicate prin diferența de PIB în Sardinia, în comparație cu PIB-ul din zonele în care sunt situate potențialele aeroporturi de referință.

⁽¹⁰²⁾ Raportul din 2011 privind respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață.

- (410) În cele din urmă, Comisia remarcă faptul că, deși au fost puse la dispoziție elemente de referință fiabile, un exercițiu de analiză comparativă, nu ar fi fost totuși posibil în speță. Într-adevăr, contractele care face obiectul anchetei includ contracte de servicii aeroportuare și contracte de marketing care prevăd prețuri „diferite”, și anume tarife de aeroport, taxe de handling și taxe de marketing diferite. Unele tarife depind de numărul de pasageri, unele de numărul de escale, în timp ce altele sunt fixe. Prin urmare, fiecare dintre contracte implică fluxuri financiare complexe între administratorul aeroportului și companiile aeriene (și filialele acestora) care efectuează zboruri în cadrul aeroportului, și anume tarifele de aeroport, tarifele de handling și tarifele de marketing.
- (411) Prin urmare, Comisia consideră că o comparație între tarifele de aeroport percepute de întreprinderea So.Ge.A.AL companiilor aeriene care efectuează zboruri pe aeroportul Alghero și tarifele de aeroport plătite pe aeroporturi de referință nu ar furniza nicio informație utilă în scopul aplicării principiului operatorului economic privat în economia de piață. Pentru ca un astfel de exercițiu de evaluare comparativă să ofere rezultate fiabile, ar fi necesar să existe cel puțin acorduri comparabile în cazul aeroporturilor de referință, care ar trebui să includă, în special, tarife de marketing și de handling similare. Având în vedere caracterul specific și complexitatea măsurilor în cauză, Comisia consideră că nu poate fi efectuat un astfel de exercițiu de evaluare comparativă, în special având în vedere faptul că prețurile practicate pentru serviciile de handling și de marketing sunt rareori făcute publice și, prin urmare, nu ar fi disponibile în scopul unui astfel de exercițiu. Ryanair nu a furnizat astfel de date pentru cele două elemente de comparație.
- (412) În orice caz, chiar dacă s-ar presupune că un exercițiu de evaluare comparativă ar putea fi efectuat pe baza unor măsuri similare în vigoare pe aeroporturi comparabile și ar conduce la concluzia că „prețurile” în cauză sunt echivalente sau chiar mai mari decât „prețul pieței”, Comisia nu ar putea concluziona, pe această bază, că măsurile care fac obiectul anchetei sunt conforme condițiilor pieței în cazul în care s-ar dovedi că, la momentul încheierii contractelor în cauză de administratorul aeroportului, acesta ar fi putut preconiza în mod rezonabil că vor conduce la costuri marginale mai mari decât veniturile marginale. Într-adevăr, un operator economic privat în economia de piață nu ar fi fost interesat să își ofere bunurile sau serviciile la „prețul pieței” dacă ar fi preconizat că acest lucru va conduce la pierderi marginale.
- (413) Prin urmare, Comisia consideră că măsurile invocate de Ryanair cu privire la companiile aeriene care efectuează zboruri pe aeroporturi drept presupuse elemente de referință relevante nu pot constitui o valoare de referință adecvată în vederea stabilirii prețului pieței pentru serviciile furnizate de So.Ge.A.AL diferitelor companii aeriene de pe aeroportul Alghero. În absența unei valori de referință identificabile la nivelul pieței, Comisia consideră că analiza rentabilității marginale *ex ante* reprezintă criteriul relevant pentru evaluarea contractelor încheiate în mod individual de aeroport cu fiecare companie aeriană.
- (414) În cadrul prezentei analize, trebuie să fie luate în considerare toate veniturile și costurile marginale relevante asociate operațiunii. Elementele diferite (reduceri ale tarifelor de aeroport, sprijinul pentru comercializare, alte stimulente financiare) nu trebuie să fie evaluate separat. Într-adevăr, astfel cum se menționează în hotărârea în cauza *Charleroi*: „este [...] necesar, în cazul aplicării testului investitorului privat, să se aibă în vedere operațiunea comercială în ansamblul său pentru a se verifica dacă entitatea de stat și entitatea controlată de aceasta, luate împreună, au acționat ca operatori raționali într-o economie de piață. În momentul evaluării măsurii în cauză, Comisia trebuie să examineze toate caracteristicile relevante ale măsurilor și contextul acestora [...]”⁽¹⁰³⁾.
- (415) Veniturile marginale preconizate trebuie să includă, în special, veniturile din tarifele de aeroport, luând în considerare reducerile, precum și traficul care se preconizează că va fi generat în urma contractului și veniturile obținute din activități non-aeronautice care se preconizează că vor fi generate de traficul suplimentar. Costuri marginale preconizate trebuie să includă, în special, toate costurile de exploatare și de investiție marginale care nu ar fi suportate în lipsa contractului, cum ar fi costurile marginale cu personalul, echipamentele și costurile de investiție, generate de prezența companiei aeriene pe aeroport, precum și costurile sprijinului pentru comercializare și alte stimulente financiare. În schimb, costurile pe care aeroportul ar trebui să le suporte oricum, indiferent de contractul cu compania aeriană, nu ar trebui să fie luate în considerare în cadrul evaluării privind respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață.
- (416) De asemenea, Comisia constată în acest context că diferențierea prețurilor (inclusiv sprijinul pentru comercializare și alte stimulente) este o practică comercială standard. Pot exista diferite motive pentru a nu oferi aceleași condiții tuturor companiilor aeriene. În special, poate fi rațional să se ofere stimulente financiare specifice (inclusiv sub formă de sprijin pentru comercializare) și reduceri speciale privind tarifele de aeroport publicate companiilor aeriene care aduc un număr mare de pasageri pe aeroport. Aceste condiții favorabile se pot justifica în mod obiectiv prin traficul suplimentar preconizat, având în vedere veniturile obținute din activități non-aeronautice

⁽¹⁰³⁾ Hotărârea în cauza *Charleroi*, citată anterior, punctul 59.

determinate de traficul suplimentar ⁽¹⁰⁴⁾, precum și prin faptul că, deși marja pe pasager generată de tarifele de aeroport plătite de compania aeriană este diminuată prin reduceri și stimulente financiare, aceasta poate fi semnificativă în termeni absoluți în funcție de numărul de pasageri. Pentru a evalua dacă reducerile și stimulentele financiare conferă un avantaj economic, trebuie să se stabilească dacă administratorul aeroportului, atunci când a luat decizia de a le oferi, putea estima în mod rezonabil că decizia va fi profitabilă, și anume va conduce la un profit mai mare (sau la pierderi mai mici) decât s-ar fi obținut într-o situație contrară.

- (417) De asemenea, Comisia constată că respectivele contracte încheiate între întreprinderea So.Ge.A.AL și companiile aeriene care efectuează zboruri de pe aeroport au făcut parte din strategia pe termen lung a aeroportului. Este evident din planurile de afaceri ale întreprinderii So.Ge.A.AL (a se vedea considerentele 59-75) că aceasta s-a bazat pe companiile aeriene low-cost ca un factor de creștere important și că s-a preconizat revenirea în urma unui declin anterior și restabilirea viabilității odată cu atribuirea contractului de concesiune globală pentru administrarea aeroportului Alghero. Prin urmare, condiția menționată la considerentul 399 este îndeplinită de toate contractele care fac obiectul anchetei. Având în vedere cele de mai sus, rezultă că, pentru fiecare contract care face obiectul anchetei, în cazul în care se poate dovedi că, la momentul în care a fost încheiat, un operator economic privat în economia de piață care urmărește perspective de rentabilitate și acționează în locul întreprinderii So.Ge.A.AL ar fi putut preconiza că viitoarele costuri marginale generate în urma încheierii contractului vor fi compensate de veniturile marginale viitoare, contractul respectă principiul operatorului economic privat în economia de piață și nu constituie ajutor de stat.

12.2.1.2.2. Observații privind evaluarea comună a contractelor de servicii aeroportuare încheiate cu Ryanair și a contractelor de servicii de marketing încheiate cu AMS

- (418) În decizia din 2012, Comisia a considerat că, în scopul aplicării principiului operatorului economic privat în economia de piață, contractele de servicii aeroportuare încheiate cu Ryanair și contractele de servicii de marketing încheiate cu Ryanair și AMS, precum și consecințele financiare ale acestora trebuie să fie evaluate împreună, ca o singură măsură. Ryanair nu a contestat că respectivele contracte de marketing încheiate direct între Ryanair și So. Ge.A.AL în 2002 și 2003 ar trebui să fie evaluate împreună cu contractele de servicii aeroportuare din 2002 și 2003.
- (419) Cu toate acestea, Ryanair respinge concluzia preliminară a Comisiei potrivit căreia Ryanair și AMS trebuie să fie considerate ca o singură entitate, iar un contract de servicii aeroportuare încheiat între So.Ge.A.AL și Ryanair și un contract de servicii de marketing încheiat între So.Ge.A.AL și AMS în același timp ar trebui să fie evaluate împreună în scopul evaluării existenței unui avantaj economic. În opinia Ryanair, contractele de servicii aeroportuare încheiate cu Ryanair și contractele de servicii de marketing încheiate cu AMS ar fi separate și independente, s-ar referi la servicii diferite și nu ar face obiectul niciunei legături contractuale sau de altă natură între acestea care să justifice luarea lor în considerare ca un set unic de măsuri. Acest punct de vedere a fost confirmat de AMS.
- (420) În acest sens, Comisia ia act de faptul că există mai multe indicii care arată în mod clar faptul că respectivele contracte trebuie să fie evaluate ca reprezentând o măsură unică, întrucât au fost încheiate în cadrul unei singure tranzacții.
- (421) În primul rând, contractele au fost încheiate de către aceleași părți în același timp:
- (a) în scopul aplicării normelor privind ajutoarele de stat, AMS și Ryanair sunt considerate a fi o singură întreprindere, în sensul că AMS acționează în interesul și sub controlul companiei aeriene Ryanair. În cazul contractelor, acest lucru poate fi dedus, de asemenea, din faptul că respectivul contract de marketing precizează în preambul că „AMS are dreptul exclusiv de a oferi servicii de marketing pe site-ul de turism www.ryanair.com, site-ul companiei aeriene low cost irlandeze Ryanair”. Prin urmare, dacă întreprinderea So. Ge.A.AL ar intenționa să promoveze o destinație deservită de Ryanair și regiunile învecinate, acest lucru ar putea fi realizat numai prin intermediul întreprinderii AMS;
- (b) în toate cazurile, contractele respective au fost încheiate la aceleași date.
- (422) În al doilea rând, preambulele contractelor de marketing din 2006 și 2010 încheiate cu AMS specifică faptul că „site-ul www.ryanair.com oferă o ocazie unică de a atrage milioane de potențiali pasageri Ryanair și prezintă

⁽¹⁰⁴⁾ Mai exact, este vorba despre veniturile care îi revin administratorului aeroportului ca urmare a activităților comerciale suplimentare aferente parcarilor, magazinelor, restaurantelor etc. generate de pasagerii suplimentari.

informații complete cu privire la aeroporturile, orașele și regiunile deservite de Ryanair”. Aceasta indică faptul că scopul contractului de marketing nu este, în general, de a promova Sardinia, ci, mai exact, de a crește la maximum vânzările de bilete pentru destinația Alghero, deservită de Ryanair. Într-adevăr, în preambul se precizează că Ryanair va viza pasagerii întreprinderii So.Ge.A.AL pentru a promova turismul și oportunitățile de afaceri din regiune și, în special, aeroportul Alghero ca destinație.

- (423) În al treilea rând, contractele de marketing încheiate cu AMS precizează în prima secțiune, intitulată „Scopul contractului” că „se bazează pe angajamentul companiei aeriene Ryanair de a deservi rutele dintre Alghero și destinații din UE” (contractul din 2006 menționează London-Stansted, Barcelona, Gerona, Frankfurt Hahn, Pisa, Liverpool și Roma). Această formulare stabilește o legătură directă clară între contractele de servicii aeroportuare și contractele de marketing în sensul că unul nu ar fi fost încheiat în lipsa celuilalt. Contractele de marketing se bazează pe încheierea contractelor de servicii aeroportuare și pe serviciile furnizate de Ryanair.
- (424) În al patrulea rând, contractele de marketing precizează în preambul că întreprinderea So.Ge.A.AL a decis să „promoveze în mod activ orașul Alghero și regiunea ca destinație de vacanță pentru pasagerii curselor aeriene internaționale și, de asemenea, ca un centru de afaceri atractiv.” Acesta este un indiciu al faptului că încheierea contractelor de marketing are drept scop principal și specific promovarea aeroportului Alghero și a regiunii înconjurătoare și este legată, prin urmare, de încheierea contractului de servicii aeroportuare de către Ryanair.
- (425) În al cincilea rând, contractele de marketing pot fi reziliate imediat de întreprinderea So.Ge.A.AL în cazul în care Ryanair încetează să deservescă rutele menționate mai sus. Acest lucru demonstrează din nou că respectivele contracte de marketing și de servicii aeroportuare sunt legate în mod indisolubil.
- (426) În cele din urmă, Comisia observă că din analiza raportului anual pentru 2000 al întreprinderii So.Ge.A.AL rezultă în mod clar că sprijinul pentru comercializare a fost solicitat de Ryanair ca o condiție pentru exploatarea rutei către Londra la momentul încheierii contractului de servicii aeroportuare din 2000. Această interpretare este confirmată, de asemenea, de faptul că întreprinderea So.Ge.A.AL a considerat costurile aferente sprijinului pentru comercializare drept costuri de exploatare pentru ruta deservită de Ryanair, mai degrabă decât o investiție în dezvoltarea mărcii, astfel cum susțin Ryanair și AMS.
- (427) În concluzie, contractele de marketing încheiate de So.Ge.A.AL și AMS sunt indisolubil legate de contractele de servicii aeroportuare încheiate de Ryanair și So.Ge.A.AL. Cele menționate în considerentele 421-426 demonstrează că, în absența contractelor de servicii aeroportuare, contractele de marketing nu ar fi fost încheiate. Din aceste motive, Comisia concluzionează că respectivele contracte de servicii aeroportuar și contractele de servicii de marketing nu sunt separabile și, prin urmare, aceasta consideră că este necesar să se analizeze fiecare contract de marketing, alături de contractul de servicii aeroportuare care a fost încheiat în același timp, pentru a stabili dacă operațiunea în cauză constituie ajutor de stat.

12.2.1.2.3. Observații privind avantajele pe care un operator economic privat în economia de piață ar fi putut preconiza că le va obține din contractele de servicii de marketing și prețul pe care ar fi fost dispus să îl plătească pentru serviciile respective

- (428) În scopul aplicării, în speță, a testului operatorului economic privat în economia de piață, comportamentul RAS și al întreprinderii So.Ge.A.AL trebuie să fie comparat cu cel al unui operator economic privat în economia de piață prudent, căruia i-a fost încredințată administrarea aeroportului Alghero și care urmărește perspective de rentabilitate. Evaluarea ar trebui să excludă orice consecințe pozitive asupra situației economice a regiunii în care este situat aeroportul, întrucât Curtea de Justiție a clarificat că întrebarea relevantă pentru aplicarea testului operatorului economic privat în economia de piață este dacă „în împrejurări asemănătoare, un acționar privat, având în vedere posibilitatea previzibilă de a obține un profit și făcând abstracție de toate considerentele de ordin social, sectorial și de politică regională, ar fi subscris capitalul respectiv” ⁽¹⁰⁵⁾.
- (429) Atunci când sunt analizate măsurile în cauză, este necesar să se examineze avantajele pe care un operator economic privat în economia de piață ipotetic, motivat de perspectiva de a obține un profit, ar putea să le aibă din achiziționarea serviciilor de marketing. Analiza nu ar trebui să ia în considerare impactul general al unor astfel de servicii asupra turismului și performanței economice a regiunii. Ar trebui luat în considerare numai impactul serviciilor în cauză asupra rentabilității aeroportului, întrucât aceasta ar fi singura preocupare pentru un operator economic privat în economia de piață ipotetic.

⁽¹⁰⁵⁾ Cauza 40/85 Belgia/Comisia, Rec., 1986, p. I-2321.

- (430) Serviciile de marketing au, în principiu, potențialul de a stimula traficul de pasageri pe rutele aeriene care fac obiectul contractelor de marketing și al contractelor de servicii aeroportuare, întrucât astfel de servicii sunt concepute să promoveze rutele aeriene respective. Deși, în principal, impactul va fi în beneficiul companiei aeriene în cauză, acesta ar putea fi, de asemenea, în beneficiul administratorului aeroportului. De asemenea, o creștere a traficului de pasageri poate conduce la o creștere a veniturilor generate de anumite tarife de aeroport pentru administratorul aeroportului, precum și la o creștere a veniturilor din activități non-aeronautice, în special din spațiile de parcare pentru autovehicule, restaurante și alte afaceri situate în aeroport și a căror cifră de afaceri revine, integral sau parțial, administratorului aeroportului.
- (431) Prin urmare, un operator economic privat în economia de piață care ar exploata aeroportul Alghero în locul întreprinderii So.Ge.A.AL și al RAS ar fi ținut cont de acest efect pozitiv posibil atunci când ar fi avut în vedere încheierea unui contract de marketing și a unui contract de servicii aeroportuare corespunzătoare. Operatorul economic privat în economia de piață ar fi ținut cont de impactul rutei aeriene în cauză asupra veniturilor și costurilor viitoare, în speță, prin creșterea numărului de pasageri care utilizează rutele respective, care ar fi reflectat efectul pozitiv posibil al serviciilor de marketing sub forma unei mai mari rate de ocupare (sau coeficient de ocupare) ⁽¹⁰⁶⁾ pentru rutele aeriene respective. De asemenea, acest efect ar fi fost evaluat pe întreaga durată de operare a rutelor aeriene în cauză, astfel cum este prevăzut în contractul de servicii aeroportuare și în contractul de servicii de marketing.
- (432) Comisia este de acord cu Ryanair pe această temă, și anume contractele de servicii de marketing nu generează numai costuri pentru administratorul aeroportului, ci ar putea, de asemenea, să îi aducă acestuia anumite avantaje.
- (433) De asemenea, trebuie să se stabilească dacă alte avantaje, cum ar fi imaginea mărcii, pot fi preconizate și cuantificate în mod rezonabil pentru un operator economic privat în economia de piață ipotetic, care exploatează aeroportul Alghero, și anume altele decât avantajele generate de efectul pozitiv asupra traficului de călători pe rutele aeriene care fac obiectul contractului de servicii de marketing pe durata de exploatare a acestor rute, astfel cum este prevăzut în contractul de servicii de marketing sau în contractul de servicii aeroportuare.
- (434) Ryanair susține acest argument, în special, în studiul său din 17 ianuarie 2014. Studiul se bazează pe teoria conform căreia serviciile de marketing achiziționate de către un administrator de aeroport vor contribui la îmbunătățirea imaginii de marcă a aeroportului și, ca urmare, la creșterea durabilă a numărului de pasageri care utilizează aeroportul și nu doar a numărului de pasageri de pe rutele aeriene care fac obiectul contractului de servicii de marketing și a contractului de servicii aeroportuare pentru durata de exploatare prevăzută în contractele respective. În special, Ryanair a susținut în studiul său că serviciile de marketing vor avea efecte pozitive durabile asupra traficului de călători pe aeroport, chiar și după expirarea contractului de servicii de marketing. Acest punct de vedere este împărțit de Italia, iar avantajele serviciilor de marketing au fost luate în considerare în varianta reconstituită a analizei *ex ante* a rentabilității contractelor încheiate cu Ryanair, astfel cum este sintetizat în tabelul 8 de mai jos.
- (435) În primul rând, trebuie menționat faptul că nu există nimic care să sugereze că, atunci când au fost încheiate contractele de servicii de marketing care fac obiectul procedurii oficiale de investigare, administratorul aeroportului sau RAS au luat vreodată în calcul sau, cu atât mai puțin, au cuantificat eventualele avantaje ale contractelor de servicii de marketing asupra rutelor aeriene, altele decât cele care fac obiectul contractelor, sau posibilitatea ca astfel de avantaje să continue după expirarea contractelor.
- (436) În plus, natura durabilă a acestor efecte nu poate fi evaluată pe baza informațiilor disponibile. Este posibil ca promovarea aeroportului Alghero și a regiunii Sardinia pe site-ul Ryanair să fi încurajat vizitatorii site-ului să cumpere bilete de la Ryanair pentru rutele către aeroportul Alghero, pe durata afișării mesajelor publicitare sau imediat după. Cu toate acestea, este foarte puțin probabil ca efectul mesajelor publicitare asupra vizitatorilor să fi fost de durată sau să fi avut o influență asupra achiziționării de bilete de avion pentru o perioadă mai mare de câteva săptămâni de la data afișării acestora pe site-ul Ryanair. O campanie publicitară are mai multe șanse de a avea un efect durabil atunci când activitățile promoționale implică una sau mai multe mijloace de publicitate la care consumatorii sunt expuși în mod regulat pe o anumită perioadă de timp. De exemplu, o campanie publicitară care implică posturi de radio și televiziune, site-uri populare și/sau diferite postere publicitare afișate în afara sau în interiorul unor spații publice ar putea avea un efect durabil în cazul în care consumatorii sunt expuși în mod regulat la aceste mijloace de informare. Cu toate acestea, este foarte puțin probabil ca activitățile promoționale limitate doar la site-ul Ryanair să aibă un efect care durează cu mult dincolo de sfârșitul perioadei de promovare.
- (437) De fapt, este foarte probabil că majoritatea persoanelor nu vizitează site-ul Ryanair la intervale de timp suficient de frecvente pentru ca, în urma vizualizării mesajelor publicitare respective, să rămână în memorie cu o imagine

⁽¹⁰⁶⁾ Rata de ocupare sau coeficientul de ocupare este definit(ă) drept procentul de locuri ocupate în aeronava care deservește ruta aeriană în cauză.

clară a regiunii în cauză. Acest argument este bine susținut de doi factori. În primul rând, conform condițiilor din contractele de marketing, promovarea orașului Alghero și a regiunii Sardinia pe pagina de start a site-ului Ryanair s-a limitat la un singur paragraf de 150 de cuvinte sub rubrica „Cele mai importante cinci atracții” pe pagina de destinație a orașului Alghero și la prezența unui link pe pagina de start a site-ului www.ryanair.com către un site pus la dispoziție de întreprinderea So.Ge.A.AL. Comisia consideră că tipul de activități promoționale (un simplu link cu o valoare de marketing limitată) a redus considerabil efectul acestor activități după sfârșitul perioadei de promovare, în special pentru că activitățile au fost limitate doar la site-ul Ryanair și nu au fost susținute prin niciun alt mijloc. În al doilea rând, activitățile de marketing stabilite în contractele încheiate cu AMS au vizat în mare parte site-ul destinației reprezentată de aeroportul Alghero. Este foarte probabil că majoritatea persoanelor nu vizitează pagina frecvent; dacă și atunci când o fac, acest lucru se datorează probabil doar faptului să sunt deja interesate de această destinație.

- (438) În consecință, chiar dacă serviciile de marketing au crescut traficul de pasageri pe rutele aeriene care fac obiectul contractelor de servicii de marketing pentru perioada de aplicare, este foarte probabil ca, după termenul respectiv, efectul să fi fost zero sau neglijabil.
- (439) De asemenea, din studiile Ryanair din 17 și 31 ianuarie 2014 rezultă că generarea de avantaje care merg dincolo de rutele aeriene care fac obiectul contractelor sau care durează după termenul de exploatare a rutelor respective, astfel cum este prevăzut în cadrul contractelor de servicii de marketing și al contractelor de servicii aeroportuare, a fost extrem de nesigură și nu a putut fi cuantificată printr-un grad de fiabilitate care ar fi considerat suficient de un operator economic privat în economia de piață prudent.
- (440) Astfel, de exemplu, conform studiului din 17 ianuarie 2014, „profiturile marginale viitoare din perioada ulterioară termenului de expirare stabilit al contractului de servicii aeroportuare sunt în mod inerent incerte”. De asemenea, studiul propune două metode de evaluare *a priori* a efectelor pozitive ale contractelor de servicii de marketing: o metodă bazată pe „fluxul de numerar” și o metodă bazată pe „capitalizare”.
- (441) Metodologia bazată pe „fluxul de numerar” presupune evaluarea avantajelor contractelor de servicii aeroportuare și ale contractelor de servicii de marketing prin evaluarea veniturilor viitoare care ar putea fi obținute de administratorul aeroportului ca urmare a încheierii contractului de servicii de marketing și a contractului de servicii aeroportuare, minus costurile corespunzătoare. În cadrul metodologiei bazate pe „capitalizare”, îmbunătățirea imaginii de marcă a aeroportului prin servicii de marketing este tratată drept o imobilizare necorporală, achiziționată la prețul stabilit în contractele de servicii de marketing.
- (442) Cu toate acestea, studiul din 17 ianuarie 2014 subliniază dificultățile majore prezentate de abordarea bazată pe „capitalizare” și arată că rezultatele obținute prin această metodă pot fi nefiababile; acesta sugerează că abordarea bazată pe „fluxul de numerar” ar putea fi mai eficientă. În special, studiul constată că „abordarea bazată pe capitalizare nu ar trebui să ia în considerare decât cota de cheltuieli de marketing care poate fi atribuită bazei de active necorporale a unui aeroport. Cu toate acestea, ar putea fi dificil să se identifice cota cheltuielilor de marketing care vizează generarea veniturilor viitoare preconizate pentru aeroport (și anume o investiție în baza de active necorporale a aeroportului) spre deosebire de generarea veniturilor curente pentru aeroport”. De asemenea, studiul subliniază că „în vederea punerii în aplicare a abordării bazate pe capitalizare, este necesar să se estimeze durata medie de timp pentru care un aeroport ar putea păstra un client ca urmare a campaniei de marketing organizată de AMS. În practică, ar fi foarte dificil să se estimeze perioada medie de păstrare a clienților în urma unei campanii AMS din cauza datelor insuficiente”.
- (443) Studiul din 31 ianuarie 2014 propune o aplicare practică a abordării bazată pe „fluxul de numerar”. În cadrul acestei abordări, avantajele contractelor de servicii de marketing și ale contractelor de servicii aeroportuare care durează inclusiv după expirarea contractului de servicii de marketing sunt exprimate ca „valoare finală” care se calculează la data expirării contractului. Valoarea finală se calculează pe baza profitului marginal al aeroportului (fără a include plățile către AMS) în ultimul an al contractului de servicii aeroportuare, ajustat pentru a ține cont de rata de creștere pentru piața transportului aerian în Europa și de factorul de probabilitate conceput astfel încât să reflecte capacitatea contractului de servicii aeroportuare și a contractului de servicii de marketing de a contribui la profitul aeroportului după expirare. Aceeași metodă de calcul pentru „valoarea finală” a fost propusă de Italia în raportul privind respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață din 2014 (a se vedea considerentul 471).

- (444) În conformitate cu studiul din 31 ianuarie 2014, capacitatea de a genera avantaje durabile depinde de diferiți factori, „inclusiv o vizibilitate mai mare și o marcă mai puternică, precum și externalități de rețea și clienți fideli”, deși nu se furnizează detalii cu privire la acești factori.
- (445) Studiul din 31 ianuarie 2014 sugerează un factor de probabilitate de 30 %, pe care îl consideră prudent. Cu toate acestea, studiul nu oferă niciun element solid pentru acest factor din punct de vedere cantitativ și calitativ. Studiul nu se bazează pe niciun fel de elemente de probă referitoare la activitățile Ryanair, piețele de transport aerian sau serviciile aeroportuare pentru a justifica nivelul de 30 %. Studiul nu stabilește nicio legătură între acest nivel și factorii pe care îi menționează sumar (vizibilitate, marcă puternică, externalități de rețea și pasageri fideli) și care ar trebui să extindă avantajele contractului de servicii aeroportuare și ale contractului de servicii de marketing după datele de expirare ale acestora. În cele din urmă, studiul nu se bazează în niciun fel pe conținutul specific al serviciilor de marketing prevăzute în diferitele contracte încheiate cu AMS, atunci când se analizează în ce măsură ar putea aceste servicii să influențeze factorii menționați la considerentul 444.
- (446) De asemenea, studiul nu dovedește că există indicii conform cărora, la expirarea contractului de servicii aeroportuare și a contractului de servicii de marketing, contractele respective vor continua să genereze profit pentru administratorul aeroportului precum în ultimul an al aplicării acestora. De asemenea, studiul nu oferă nicio dovadă a faptului că rata de creștere a pieței transporturilor aeriene în Europa este un indicator util pentru măsurarea impactului unui contract de servicii aeroportuare și al unui contract de servicii de marketing pentru un anumit aeroport.
- (447) Prin urmare, este foarte puțin probabil că „valoarea finală” calculată utilizând metoda propusă de Ryanair și de Italia va fi luată în considerare de un operator economic privat în economia de piață atunci când decide dacă dorește sau nu să încheie un contract. Prin urmare, studiul din 31 ianuarie 2014 arată că o abordare bazată pe „fluxul de numerar” nu ar face decât să conducă la rezultate foarte incerte și nesigure, la fel ca metoda bazată pe „capitalizare”.
- (448) De asemenea, serviciile de marketing vizează în mod clar persoanele care ar putea utiliza ruta care face obiectul contractului de servicii de marketing. În cazul în care ruta în cauză nu este reînnoită la expirarea contractului de servicii aeroportuare, este puțin probabil că serviciile de marketing vor continua să aibă un efect pozitiv asupra traficului de călători pe aeroport după data expirării. Este foarte dificil pentru un administrator de aeroport să evalueze probabilitatea ca o companie aeriană să continue să deservească o rută la expirarea termenului asumat în temeiul contractului de servicii aeroportuare. În special, companiile aeriene low-cost au arătat că, atunci când este vorba despre deschiderea și de închiderea unor rute, acestea sunt foarte receptive la condițiile pieței care, de cele mai multe ori, se schimbă foarte repede. De exemplu, în speță, Italia a susținut că Germanwings a decis să înceteze operațiunile de pe aeroportul Alghero după numai un an și, prin urmare, contractul său cu întreprinderea So.Ge.A.AL nu a putut fi executat până la termen (transportatorul încheiasse cu aeroportul un contract pentru o perioadă de trei ani), întrucât nu s-a putut genera suficient trafic pentru a atinge pragul de rentabilitate. De asemenea, din înscrisurile de la dosar rezultă că Ryanair și-a reevaluat cel puțin o dată (în 2009) operațiunile de pe aeroportul Alghero. Prin urmare, atunci când încheie o operațiune precum cea care face obiectul anchetei în speță, un operator economic privat în economia de piață prudent nu s-ar baza pe prelungirea de către o companie aeriană a exploatarea rutei în cauză la expirarea contractului.
- (449) În cele din urmă, dar nu mai puțin important, Comisia constată că Italia nu a aplicat abordarea bazată pe includerea unei „valori finale”, pe care a urmat-o în reconstituirea analizei *ex ante* a rentabilității contractelor din 2006 și 2010, la momentul analizării rentabilității contractelor încheiate cu alte companii aeriene care operează pe aeroport, deși contractele de marketing au fost încheiate cu administratorul aeroportului. Argumentele Italiei cu privire la acest aspect se bazează pe faptul că numărul vizitatorilor potențiali ai site-urilor companiilor aeriene, altele decât Ryanair, este în mod semnificativ mai mic decât cel al vizitatorilor ryanair.com. Având în vedere popularitatea mult mai scăzută, nu ar fi relevant să se cuantifice o valoare finală în analiza rentabilității contractelor cu alte companii aeriene. Cu toate acestea, Comisia constată că, până în 2006, întreprinderea So.Ge.A.AL a încheiat contracte de marketing cu Ryanair, mai degrabă decât cu AMS. Nu a fost luată în considerare o valoare finală pentru viitoarele beneficii obținute după încheierea perioadei de valabilitate a contractelor de marketing încheiate de So.Ge.A.AL cu Ryanair în 2002 și 2003.
- (450) În concluzie, din considerentele 428-449 rezultă în mod clar că singurul avantaj pe care un operator economic privat în economia de piață l-ar preconiza pe baza unui contract de servicii de marketing și care ar fi cuantificat la momentul luării deciziei de a încheia sau nu un astfel de contract, împreună cu un contract de servicii aeroportuare, ar fi acela ca serviciile de marketing să aibă un efect pozitiv asupra numărului de pasageri care

utilizează rutele care fac obiectul contractelor în cauză pentru durata de operare a rutelor respective, conform dispozițiilor contractuale. Comisia consideră că orice alte avantaje posibile sunt prea nesigure pentru a fi cuantificate și luate în considerare.

12.2.1.2.4. Evaluarea costurilor și veniturilor marginale

- (451) Având în vedere cele menționate în considerentele 398-450, în scopul aplicării principiului operatorului economic privat în economia de piață, Comisia trebuie: (i) să analizeze fiecare contract de servicii aeroportuare alături de contractele de servicii de marketing, în cazul în care există, inclusiv în cazul în care contractul respectiv a fost încheiat cu AMS; și (ii) să determine costurile și veniturile marginale care ar fi fost estimate în mod rezonabil pentru fiecare operațiune comună, ținându-se seama de efectul contractelor de marketing asupra coeficienților de ocupare estimați.

Contractele încheiate cu Ryanair

- (452) Contractele de servicii aeroportuare încheiate de întreprinderea So.Ge.A.AL cu Ryanair sunt prezentate în tabelul 7:

Tabelul 7

Contractele de servicii aeroportuare încheiate de întreprinderea So.Ge.A.AL cu Ryanair

Contract (data încheierii)	Perioada de valabilitate prevăzută a contractului
Contractul de servicii aeroportuare din 2000 (22 iunie 2000)	22 iunie 2000-21 iunie 2010
Contractul de servicii aeroportuare din 2002 (25 ianuarie 2002)	1 ianuarie 2002-31 decembrie 2012
Contractul de servicii aeroportuare din 2003 (1 septembrie 2003)	1 septembrie 2003-1 septembrie 2014
Contractul de servicii aeroportuare din 2006 (3 aprilie 2006)	1 ianuarie 2006-31 decembrie 2010
Contractul de servicii aeroportuare din 2010 (20 octombrie 2010)	1 ianuarie 2010-31 decembrie 2013

- (453) Italia afirmă că întreprinderea So.Ge.A.AL a elaborat mai multe planuri de afaceri privind dezvoltarea globală a aeroportului la diferite momente în perioada 2000-2010. Planurile de afaceri respective includ unele estimări orientate spre viitor cu privire la numărul de pasageri și la venituri, precum și anumite informații privind costurile. Cu toate acestea, niciunul dintre planurile de afaceri nu este specific unui anumit contract încheiat între So.Ge.A.AL și companiile aeriene care efectuează zboruri de pe aeroportul Alghero sau AMS. De asemenea, contractele nu acoperă întreaga perioadă de valabilitate a contractelor încheiate de So.Ge.A.AL cu respectivele companii aeriene.
- (454) Astfel cum s-a menționat anterior, Italia a reconstituit o analiză *ex ante* a rentabilității contractelor încheiate cu Ryanair, pe baza costurilor și veniturilor marginale care ar putea fi preconizate în mod rezonabil de un operator economic privat în economia de piață care acționează în locul întreprinderii So.Ge.A.AL în momentul încheierii fiecăruia dintre contracte în cursul perioadei care face obiectul anchetei, și anume 2000-2010, astfel cum este rezumat în tabelul 8. Pe baza analizelor menționate, la momentul încheierii contractelor cu Ryanair, întreprinderea So.Ge.A.AL putea preconiza în mod rezonabil că acestea vor fi profitabile pentru aeroport.
- (455) Planul de afaceri din 2000 elaborat de întreprinderea So.Ge.A.AL a fost utilizat în cadrul analizei reconstituite a rentabilității preconizate a contractelor de servicii aeroportuare din 2000, 2002 și 2003, în timp ce planurile de afaceri din 2004 și 2009 au fost utilizate în analiza reconstituită a contractelor de servicii aeroportuare din 2006 și 2010.

- (456) Cu toate acestea, nu a fost posibil să se deducă toate veniturile și costurile marginale asociate fiecărui contract încheiat cu Ryanair din planurile de afaceri ale întreprinderii So.Ge.A.AL. Pentru aceste categorii de venituri și costuri marginale care nu ar fi putut fi deduse din planurile de afaceri, Italia și-a bazat analiza privind profitul marginal obținut în urma contractelor încheiate de întreprinderea So.Ge.A.AL cu Ryanair pe dispozițiile contractelor de servicii aeroportuare și ale contractelor de marketing.
- (457) Tabelul 8 prezintă VAN ale fluxurilor de numerar preconizate în urma contractelor încheiate cu Ryanair pe baza raportului din 2014 privind respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață. Faptul că toate VAN sunt pozitive ar confirma probabil faptul că măsura încheierii contractelor cu Ryanair, adoptată de administratorul aeroportului, a fost una justificată.

Tabelul 8

VAN ale fluxurilor de numerar preconizate în urma contractelor încheiate cu Ryanair – raportul din 2014 privind respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață ⁽¹⁾

Contract	VAN pe durata contractului (în milioane EUR) ⁽²⁾
Contractul de servicii aeroportuare din 2000	[4-8] (*)
Contractul de servicii aeroportuare din 2002	[3-6]
Contractul de servicii aeroportuare din 2003	[9-12]
Contractul de servicii aeroportuare din 2006	[6-9]
Contractul de servicii aeroportuare din 2010	[9-12]

⁽¹⁾ Analiza include o „valoare finală” pentru a ține cont de avantajele viitoare ale întreprinderii So.Ge.A.AL obținute după expirarea contractelor din 2006 și 2010 (a se vedea considerentul 471) și exclude perioada pentru care contractele din 2006 și 2010 s-au aplicat retroactiv (a se vedea considerentul 485).

⁽²⁾ Pentru actualizarea fluxurilor de numerar preconizate, s-au aplicat ratele de referință ale Comisiei.

(*) Informația face obiectul obligației de păstrare a secretului profesional.

- (458) Ipotezele luate în considerare în scopul analizei reconstituite a profitabilității sunt detaliate în considerentele 459-471.

(i) Venituri din activități aeronautice

- (459) Italia a luat în considerare diferitele categorii de venituri aeronautice, în special veniturile din tarife precum cele de aterizare, de handling la sol și de eliberare a biletelor. În cazul în care au fost disponibile, s-au utilizat tarifele stabilite în contractele de servicii aeroportuare. Pentru tarifele care nu sunt specificate în contractele de servicii aeroportuare, ipotezele s-au bazat pe datele de facturare furnizate de Ryanair. Cu toate acestea, Italia a explicat că factura emisă de Ryanair pentru tarife este în concordanță cu tarifele publicate ale întreprinderii So.Ge.A.AL pentru toate serviciile aeroportuare, în afară de handling. Ryanair a beneficiat de o reducere a tarifelor de handling, care reflectă amploarea operațiunilor transportatorului pe aeroport și care s-a reflectat în contractele de servicii aeroportuare.
- (460) Pentru a determina veniturile marginale provenite din activități aeronautice, So.Ge.A.AL a completat informațiile privind numărul de pasageri și de escale ale Ryanair din contractele de servicii aeroportuare cu informații extrase din planurile de afaceri.
- (461) Contractele de servicii aeroportuare din 2000, 2002 și 2003 nu conțin nicio prognoză privind traficul. Prin urmare, prognozele privind traficul care stau la baza analizei contractelor de servicii aeroportuare din 2000, 2002 și 2003 provin din planul de afaceri pentru 2000 elaborat de So.Ge.A.AL, care conținea previziuni referitoare la traficul Ryanair pe aeroport. Deși contractele de servicii aeroportuare din 2006 și 2010 stipulau anumite obiective de trafic pentru Ryanair, Italia a explicat că obiectivele respective nu reflectă estimările întreprinderii So.Ge.A.AL privind nivelul general al traficului Ryanair pe aeroport. Mai degrabă, întreprinderea So.Ge.A.AL a luat în considerare obiectivele ca reprezentând angajamente contractuale minime din partea Ryanair. Prin urmare, pentru contractele de servicii aeroportuare din 2006 și 2010, prognozele privind traficul se bazează

pe planurile de afaceri întocmite de întreprinderea So.Ge.A.AL în cel mai apropiat punct în timp înainte de data încheierii contractelor de servicii aeroportuare din 2006 și 2010 (și anume, prognozele privind traficul se bazează pe planurile de afaceri din 2004 și 2009 ale întreprinderii So.Ge.A.AL).

- (462) Având în vedere faptul că planurile de afaceri ale întreprinderii So.Ge.A.AL nu acoperă întreaga perioadă a acordurilor sale contractuale cu respectivele companii aeriene, pentru a extinde analiza rentabilității pe parcursul întregii durate a contractelor încheiate cu Ryanair, prognozele privind traficul aerian (rotații) și plecările pasagerilor au fost elaborate pentru anii care nu fac obiectul planurilor de afaceri, în două etape. În primul rând, numărul de escale Ryanair a fost estimat prin actualizarea numărului de escale pentru ultimul an prevăzut în planul de afaceri, presupunând o creștere anuală a numărului de escale de 19 %. Acest factor de creștere se bazează pe creșterea medie preconizată în planul de afaceri din 2000 pentru perioada 2004-2006. În al doilea rând, numărul de pasageri care pleacă pentru perioada rămasă a fost obținut din numărul de locuri anual raportat la numărul de escale, presupunând un coeficient de ocupare de 82 %, și anume coeficientul de ocupare mediu al întregii rețele Ryanair la momentul încheierii contractelor.

(ii) Venituri provenite din activități non-aeronautice

- (463) Ipotezele privind veniturile provenite din activitățile non-aeronautice s-au bazat pe planurile de afaceri întocmite de întreprinderea So.Ge.A.AL în cel mai apropiat punct de data încheierii fiecărui contract de servicii aeroportuare, astfel cum este indicat în tabelul 9:

Tabelul 9

Estimări privind veniturile preconizate provenite din activități non-aeronautice

Contract	Venituri non-aeronautice pe pasager care pleacă (în EUR)	Sursă
Contractul de servicii aeroportuare din 2000	1,96-2,38	Planul de afaceri din 2000
Contractul de servicii aeroportuare din 2002	2,17-2,38	Planul de afaceri din 2000
Contractul de servicii aeroportuare din 2003	2,17-2,38	Planul de afaceri din 2000
Contractul de servicii aeroportuare din 2006	4,31-4,64	Planul de afaceri din 2004
Contractul de servicii aeroportuare din 2010	6,02-6,47	Planul de afaceri din 2009

- (464) Pentru durata fiecărui contract de servicii aeroportuare care nu este acoperită de respectivele planuri de afaceri, au fost reportate ultimele previziuni disponibile privind veniturile obținute din activități non-aeronautice pentru fiecare pasager care pleacă anual, până la încetarea contractului. De exemplu, în planul de afaceri din 2000, ultimul an pentru care sunt disponibile previziuni este 2006. Conform planului de afaceri, în 2006, veniturile provenite din activități non-aeronautice au fost de 2,38 EUR pentru fiecare pasager care pleacă de pe aeroport. Pentru fiecare an rămas din contractul de servicii aeroportuare din 2006, s-a avut în vedere același nivel al veniturilor provenite din activități non-aeronautice pentru fiecare pasager care pleacă de pe aeroport.

(iii) Costuri marginale

- (465) În lipsa informațiilor cu privire la costurile marginale estimate asociate companiei aeriene Ryanair la momentul încheierii fiecărui contract de servicii aeroportuare, costurile marginale au fost estimate de Italia pe baza relației dintre costurile de exploatare ale aeroportului și numărul de pasageri.
- (466) A fost urmată o abordare de regresie pentru a identifica modul în care variază costurile de exploatare ca urmare a modificării numărului de pasageri, pentru a estima costurile marginale care ar fi putut fi anticipate în mod

rezonabil de întreprinderea So.Ge.A.AL la momentul încheierii contractelor de servicii aeroportuare cu Ryanair. În prima etapă, a fost efectuată analiza de regresie pentru a determina impactul unei modificări a numărului de pasageri de pe aeroport asupra costurilor de exploatare a aeroportului. În a doua etapă, a fost realizată o estimare a costurilor de exploatare suplimentare ca urmare a încheierii contractelor cu Ryanair pe baza rezultatelor obținute în prima etapă, în combinație cu previziunile privind numărul de pasageri Ryanair.

- (467) Au fost luate în considerare următoarele componente de costuri:
- (a) costuri marginale cu personalul;
 - (b) costuri marginale legate de bunuri și servicii, securitate, stocuri și materiale;
 - (c) plăți legate de stimulente pentru deservirea de rute noi, tarife de marketing și/sau comisioane de succes pentru Ryanair și AMS;
 - (d) costuri de concesionare.
- (468) *Costuri cu personalul*: planul de afaceri al întreprinderii So.Ge.A.AL din 2000 include cheltuielile aferente personalului suplimentar necesar în urma încheierii contractelor cu Ryanair până în anul 2006. Prin urmare, în scopul evaluărilor contractelor de servicii aeroportuare din 2000, 2002 și 2003, costurile marginale cu personalul au fost obținute din planul de afaceri pentru anul 2000 al întreprinderii So.Ge.A.AL. Cu toate acestea, planurile de afaceri pentru anii 2004 și 2006 nu oferă date privind costurile marginale. În vederea obținerii unor estimări ale costurilor cu personalul care au caracter marginal în raport cu contractele încheiate cu Ryanair după anul 2006, a fost efectuată o analiză statistică pe baza datelor privind costurile cu personalul totale ale aeroportului, pentru a stabili proporția costurilor care variază odată cu modificarea numărului de pasageri ⁽¹⁰⁷⁾. Estimarea costurilor de personal suplimentare a fost efectuată pe baza rezultatelor analizei de regresie alături de numărul estimat al pasagerilor Ryanair.
- (469) *Alte costuri*: în mod similar, a fost efectuată o analiză de regresie pentru a estima costurile marginale legate de bunuri și materiale ⁽¹⁰⁸⁾, servicii ⁽¹⁰⁹⁾, securitate, stocuri, întrucât costurile respective nu au fost menționate în planurile de afaceri. Stimulentele pentru rute noi, tarifele de marketing și/sau comisioanele de succes datorate companiei aeriene Ryanair au fost incluse drept costuri suportate de aeroport. Costurile marginale de concesiune ⁽¹¹⁰⁾ au fost calculate pe baza costurilor unitare la nivel de aeroport, înmulțite cu prognozele privind traficul pentru Ryanair.
- (470) Potrivit Italiei, întreprinderea So.Ge.A.AL nu a urmărit să recupereze costurile noului terminal pentru pasageri din tarifele plătite de Ryanair. Cu alte cuvinte, costurile de investiție legate de terminalul nou nu sunt imputabile niciunui contract încheiat cu Ryanair și, prin urmare, nu sunt incluse în costurile marginale.
- (471) Plățile pentru serviciile de marketing furnizate de AMS au fost luate în considerare drept costuri suportate de aeroport. În același timp, a fost adăugată o „valoare finală” ca venit pentru aeroport, pentru a ține seama de avantajele asociate contractelor de servicii de marketing și contractelor de servicii aeroportuare care, în opinia Italiei, au continuat chiar și după expirarea contractului de servicii de marketing. „Valoarea finală” se calculează pe baza aceleiași abordări urmate de Ryanair și este detaliată în considerentele 443-446.
- (472) Tabelul 10 prezintă valoarea actualizată netă ⁽¹¹¹⁾ a fluxurilor de numerar care ar fi putut fi preconizate ca urmare a încheierii contractelor cu Ryanair pe baza ipotezelor prezentate în considerentele 459-471.

⁽¹⁰⁷⁾ Datele privind costurile marginale din analiza de regresie datează dinaintea de încheierea contractelor din 2006 și 2010, care ar fi fost la dispoziția întreprinderii So.Ge.A.AL la data încheierii contractelor respective de către administratorul aeroportului. Cu toate acestea, întrucât datele privind costurile sunt disponibile numai pentru perioada 1998-2010, în cazul în care s-a urmat o abordare similară pentru contractele din 2000, 2002 și 2003, vor fi disponibile numai două, trei și, respectiv, patru puncte pentru a efectua analiza de regresie, ceea ce este insuficient pentru a obține rezultate solide. În consecință, pentru contractele respective, analiza de regresie se bazează pe datele privind costurile pentru perioada 1998-2010.

⁽¹⁰⁸⁾ Costuri legate de materiale, publicitate, staționare, combustibil, cărți de îmbarcare, indicații de asistență, etichete pentru bagaje, uniforme pentru angajați.

⁽¹⁰⁹⁾ Costurile legate de asigurările pentru vehicule, întreținere și reparații de echipamente și vehicule, alte cheltuieli legate de vehicule, frecvențe radio, cheltuielile de întreținere a echipamentelor de înregistrare a pasagerilor și a bagajelor.

⁽¹¹⁰⁾ Începând din 2003, taxele de concesiune anuale plătite de administratorii aeroporturilor sunt determinate pe baza datelor privind traficul publicate anual de către Ministerul Infrastructurii și Transporturilor – ENAC. A se vedea în acest sens considerentul 156 din prezenta decizie.

⁽¹¹¹⁾ VAN pentru o serie cronologică a fluxurilor de numerar preconizate, atât încasate, cât și plătite, este definită ca suma actualizată a fluxurilor de numerar individuale preconizate în perioada relevantă. VAN este un instrument standard utilizat de întreprinderi pentru a evalua rentabilitatea unui proiect.

Tabelul 10

VAN ale fluxurilor de numerar preconizate în urma încheierii contractelor cu Ryanair – raportul din 2014 privind respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață

Contract (data încheierii)	Perioada de valabilitate prevăzută a contractului	VAN pe durata contractului (în milioane EUR) ⁽¹⁾
Contractul de servicii aeroportuare din 2000 (22 iunie 2000)	22 iunie 2000-21 iunie 2010	[4-8]
Contractul de servicii aeroportuare din 2002 (25 ianuarie 2002)	1 ianuarie 2002-31 decembrie 2012	[3-6]
Contractul de servicii aeroportuare din 2003 (1 septembrie 2003)	1 septembrie 2003-1 septembrie 2014	[9-12]
Contractul de servicii aeroportuare din 2006 (3 aprilie 2006)	1 ianuarie 2006-31 decembrie 2010	[6-9]
Contractul de servicii aeroportuare din 2010 (20 octombrie 2010)	1 ianuarie 2010-31 decembrie 2013	[9-12]

(1) Pentru actualizarea fluxurilor de numerar preconizate, s-au aplicat ratele de referință ale Comisiei.

- (473) Comisia ia act de faptul că, în scopul analizei rentabilității contractelor de servicii aeroportuare din 2006 și 2010, Italia a luat în calcul o durată de zece ani pentru contractul de servicii aeroportuare din 2006 și o durată de nouă ani pentru contractul de servicii aeroportuare din 2010, mai degrabă decât durata inițială prevăzută a contractului, și anume cinci și, respectiv, patru ani. Cu toate acestea, Italia a pus la dispoziția Comisiei, de asemenea, rezultatele analizei rentabilității atunci când a luat în considerare durata inițială a contractelor de servicii aeroportuare din 2006 și 2010, specificată în mod clar în contractele respective.
- (474) În apărarea poziției sale, Italia a susținut că, la momentul încheierii fiecărui contract cu Ryanair, întreprinderea So.Ge.A.AL a estimat în mod rezonabil că acestea vor fi reînnoite în condiții similare. În special, pe baza dispoziției explicite din contractul de servicii aeroportuare din 2006 conform căreia contractul putea fi prelungit pentru o perioadă suplimentară de cinci ani, până la 1 ianuarie 2016, întreprinderea So.Ge.A.AL preconiza că respectivul contract va fi reînnoit în condiții similare. În mod similar, contractul de servicii aeroportuare din 2010 trebuia să acopere perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2010 și 31 decembrie 2013, cu posibilitatea de a fi prelungit pentru o perioadă suplimentară de cinci ani, până la 31 decembrie 2018.
- (475) Comisia nu poate accepta acest argument.
- (476) În primul rând, nici contractul din 2006 și nici cel din 2010 nu prevăd prelungirea automată la expirarea perioadei de valabilitate.
- (477) Contractul de servicii aeroportuare din 2006 stabilește mai degrabă faptul că întreprinderea So.Ge.A.AL se angajează ca, la expirarea duratei contractului, să renegocieze un pachet corespunzător de servicii de utilizare a aeroportului cu Ryanair pentru o perioadă suplimentară de cinci ani, sub rezerva îndeplinirii anumitor condiții, constând în special în îndeplinirea de către transportator a tuturor obligațiilor asociate serviciilor de marketing și în obținerea de către întreprinderea So.Ge.A.AL a contractului de concesiune pentru exploatarea aeroportului după 1 ianuarie 2011. Comisia consideră că, în conformitate cu această prevedere, în anul 2006, întreprinderea So.Ge.A.AL nu s-ar fi putut baza pe o prelungire, cel puțin, nu în condiții similare, o astfel de prelungire fiind ipotetică și depinzând în special de disponibilitatea Ryanair de a o accepta. Într-adevăr, dispoziția menționată mai sus nu obligă din punct de vedere juridic compania aeriană Ryanair să încheie un contract nou cu administratorul aeroportului și nici nu oferă o certitudine în ceea ce privește respectarea de către oricare dintre părți a condițiilor în cauză, în special având în vedere incertitudinea semnificativă asociată atribuirii contractului de concesiune globală operatorului aeroportuar la momentul respectiv.

- (478) În opinia Comisiei, contractul de servicii aeroportuare din 2010 prevede chiar o siguranță mai redusă în ceea ce privește eventuala prelungire. Articolul 2 – „Durata contractului” prevede următoarele: „Prezentul contract poate fi prelungit pentru o perioadă suplimentară de cinci ani în termenii și condițiile prevăzute în prezentul contract sau astfel cum au fost modificate de către părți, cu condiția ca părțile să își exprime acordul scris în acest sens cu cel puțin șase luni înainte de expirarea perioadei inițiale. (...) orice reînnoire ulterioară a prezentului contract este negociată între părți cu cel puțin șase luni înainte de expirarea termenului suplimentar”. Prin urmare, este evident că orice prelungire a contractului ar fi făcut obiectul negocierilor între părți în consecință, întreprinderea SO.GE.A.AL nu și-ar fi putut-o asuma la data încheierii contractului de servicii aeroportuare din 2010.
- (479) În al doilea rând, Comisia constată că există elemente de probă la dosar conform cărora, în 2009, tensiunile dintre întreprinderile So.Ge.A.AL și Ryanair au pus în pericol relația contractuală cu transportatorul. La momentul respectiv, Ryanair a condiționat continuarea operațiunilor pe aeroportul Alghero de încheierea unui act adițional. Într-adevăr, din procesele-verbale ale consiliului de administrație al întreprinderii So.Ge.A.AL din 7 iulie 2009, 9 septembrie 2009 și 23 februarie 2010, prezentate de Italia, reiese că decizia administratorului aeroportului de a încheia în cele din urmă contractul de servicii aeroportuare cu Ryanair pentru o perioadă de cinci ani a luat în considerare faptul că respectivul contract nu stabilea sancțiuni în caz de reziliere anticipată. În special:
- Ryanair a solicitat în mod ferm încheierea unui act adițional, care „va determina în mod sigur creșterea valorii sprijinului pentru comercializare”. În cazul în care contractul nu ar fi încheiat imediat, transportatorul ar înceta exploatarea tuturor rutelor de pe aeroportul Alghero ⁽¹¹²⁾;
 - a fost discutat un document care descrie evoluția contractelor cu Ryanair și starea actuală a relațiilor cu respectiva companie aeriană, propunând ceea ce, în opinia Ryanair, ar reprezenta etapele următoare, care includ anularea sau reducerea frecvenței zborurilor în cadrul UE și înlocuirea lor cu rute naționale ⁽¹¹³⁾;
 - consiliul de administrație a solicitat informații privind marja de negociere de la transportator, în cazul în care exista, referitoare la relația contractuală cu Ryanair, „având în vedere că acționarii întreprinderii So.Ge.A.AL nu au oferit consiliului un mandat pentru a rezilia contractul cu compania aeriană” ⁽¹¹⁴⁾.
- (480) De asemenea, din procesul-verbal al adunării acționarilor întreprinderii So.Ge.A.AL din 26 octombrie 2001 rezultă că întreprinderea avea în vedere rezilierea contractului de servicii aeroportuare din 2000 înainte de expirarea acestuia și că acest lucru a generat lungi dezbateri în rândul acționarilor.
- (481) Pe această bază, Comisia concluzionează că, la momentul încheierii contractelor de servicii aeroportuare din 2006 și 2010, întreprinderea So.Ge.A.AL nu putea preconiza că respectivele contracte vor fi prelunghite sau, cel puțin, nu putea preconiza că acestea vor fi prelunghite în aceleași condiții contractuale.
- (482) De asemenea, Comisia constată că, pe baza informațiilor transmise de Italia, contractul cu o altă companie aeriană care face obiectul anchetei, și anume Germanwings, nu a fost executat până la finalul perioadei sale de valabilitate și transportatorul a operat zboruri pe aeroport doar în anul 2007. Potrivit clarificărilor furnizate de Italia în cursul anchetei, transportatorul a decis să înceteze operațiunile de pe aeroport deoarece nu a putut genera suficient trafic pentru a atinge pragul de rentabilitate din perspectivă financiară.
- (483) Prin urmare, Comisia concluzionează că, în scopul analizei rentabilității contractelor de servicii aeroportuare din 2006 și 2010, ar trebui luată în considerare doar perioada prevăzută de contractele de servicii aeroportuare, și anume cinci ani pentru contractul de servicii aeroportuare din 2006 și patru ani pentru contractul de servicii aeroportuare din 2010 (VAN din tabelul 10 au fost calculate pe baza duratei inițiale a contractelor, astfel cum este prevăzut în contractele de servicii aeroportuare).
- (484) De asemenea, în ceea ce privește contractele de servicii aeroportuare din 2006 și din 2010 și contractele de servicii de marketing încheiate între So.Ge.A.AL, Ryanair și AMS, Comisia constată că acestea s-au aplicat retroactiv, după cum urmează:
- (a) contractul de servicii aeroportuare din 2006 și contractul de servicii de marketing au fost încheiate la 3 aprilie 2006, dar s-au aplicat retroactiv de la 1 ianuarie 2006;
 - (b) contractul de servicii aeroportuare din 2010 și contractul de servicii de marketing au fost încheiate la 20 octombrie 2010, dar s-au aplicat retroactiv de la 1 ianuarie 2010.

⁽¹¹²⁾ Procesul-verbal al reuniunii consiliului de administrație al întreprinderii So.Ge.A.AL din 7 iulie 2009.

⁽¹¹³⁾ Procesul-verbal al reuniunii consiliului de administrație al întreprinderii So.Ge.A.AL din 9 septembrie 2009.

⁽¹¹⁴⁾ Procesul-verbal al reuniunii consiliului de administrație al întreprinderii So.Ge.A.AL din 23 februarie 2010.

- (485) De asemenea, Comisia observă faptul că, potrivit întreprinderii So.Ge.A.AL, condițiile contractelor discutate cu Ryanair și AMS în perioadele în care contractele din 2006 și din 2010 s-au aplicat retroactiv (și anume perioada ianuarie 2006 – aprilie 2006, în cazul contractelor din 2006, precum și perioada ianuarie 2010 – octombrie 2010, în cazul contractelor din 2010) au fost similare condițiilor contractelor încheiate în cele din urmă în aprilie 2006 și în octombrie 2010. Cu alte cuvinte, contractele încheiate în aprilie 2006 și în octombrie 2010 au oficializat pur și simplu clauze care au fost convenite anterior, înainte de perioada în care contractele respective s-au aplicat retroactiv. Pe această bază, în opinia Comisiei, luarea în considerare a fiecărui contract pe durata de valabilitate a acestuia este în conformitate cu abordarea *ex ante* și, prin urmare, în cadrul analizei rentabilității contractelor din 2006 și din 2010, perioada în care contractele s-au aplicat retroactiv nu ar trebui să fie exclusă.
- (486) Cu toate acestea, pe baza motivelor menționate mai sus, Comisia consideră că avantajele pe care un operator economic privat în economia de piață prudent ar preconiza că le va obține dintr-un contract de servicii de marketing s-ar limita strict la durata de exploatare a aeroportului de către transportatorul aerian în cauză, astfel cum este prevăzut în contractul de servicii aeroportuare. Pe această bază, Comisia consideră că orice „valoare finală” care are scopul de a reflecta avantajele viitoare ale serviciilor de marketing dincolo de termenul de aplicare a contractelor ar trebui exclusă din analiză. Comisia remarcă, de asemenea, că Italia nu a luat în calcul o „valoare finală” pentru a se ține seama de avantajele obținute după expirarea duratei contractelor încheiate de întreprinderea So.Ge.A.AL cu Alitalia, Meridiana, Volare și Germanwings (a se vedea considerentul 528).
- (487) De asemenea, Comisia constată că abordarea adoptată de Italia pentru estimarea numărului de pasageri și calcularea pe această bază a veniturilor marginale provenite din activități aeronautice și non-aeronautice (fără a aduce atingere evaluării de la considerentul anterior referitoare la „valoarea finală”) este corectă. Deși consideră că, în mod normal, ipotezele referitoare la prognozele privind traficul ar trebui să fie bazate exclusiv pe frecvențele zborurilor pe rutele deservite și pe numărul de pasageri estimat prevăzut în contractele de servicii aeroportuare și pe coeficientul de ocupare care ar fi putut fi estimat în mod rezonabil de întreprinderea So.Ge.A.AL la momentul încheierii fiecărui contract de servicii aeroportuare cu Ryanair, având în vedere faptul că, la data încheierii contractelor de servicii aeroportuare din 2006 și 2010, So.Ge.A.AL preconiza că traficul Ryanair va depăși obiectivele minime prevăzute în contractele respective, Comisia este de acord că estimările întreprinderii So.Ge.A.AL la momentul încheierii contractelor, astfel cum sunt prevăzute în planurile de afaceri, reprezintă sursa cea mai exactă pentru deducerea previziunilor întreprinderii So.Ge.A.AL privind traficul Ryanair în momentul încheierii contractelor de servicii aeroportuare din 2006 și din 2010.
- (488) De asemenea, Comisia consideră că previziunile întreprinderii So.Ge.A.AL privind coeficientul de ocupare al Ryanair la momentul încheierii contractelor sunt rezonabile, întrucât s-au bazat pe experiența proprie și pe cunoașterea modelului de afaceri al companiei aeriene.
- (489) Comisia constată că, potrivit Italiei, întreprinderea So.Ge.A.AL nu a urmărit să recupereze costurile noului terminal pentru pasageri din tarifele plătite de Ryanair. În acest sens, se pare într-adevăr că dezvoltarea turismului în general a necesitat mărirea capacității terminalului aeroportului Alghero pentru a putea face față creșterii anticipate a traficului. Înainte de efectuarea investițiilor pe aeroportul Alghero, în pofida potențialului semnificativ, dezvoltarea sectorului turismului a fost împiedicată de lipsa de conectivitate internațională. În anii 2003 și 2004, aeroportul Alghero s-a confruntat cu anumite constrângeri legate de capacitate și, prin urmare, au fost necesare investiții pentru ca acesta să poată deservi mai mulți pasageri. Planul de afaceri al întreprinderii So.Ge.A.AL din 2004 prevede că numărul total de pasageri pe aeroport va crește cu aproximativ 30 % în 2008, în comparație cu nivelurile anterioare extinderii capacității aeroportului în 2004. Deși este clar din planurile de afaceri elaborate de întreprinderea So.Ge.A.AL în mai multe rânduri în perioada care face obiectul anchetei că administratorul aeroportului s-a bazat pe companiile low-cost ca un factor de creștere important (și că întreprinderea își va restabili viabilitatea odată cu atribuirea contractului de concesiune globală), acest obiectiv nu a fost legat de relația cu nicio companie aeriană. Într-adevăr, niciunul dintre contractele de servicii aeroportuare încheiate cu Ryanair nu menționează nicio investiție care ar urma să fie efectuată de administratorul aeroportului. În acest sens, Comisia constată că investițiile în extinderea terminalului au fost aprobate de Comitetul interministerial pentru planificare economică (*Comitato interministeriale per la programmazione economica – CIPE*) în 1997, așadar cu mult înainte ca Ryanair să își înceapă activitatea pe aeroportul Alghero. Cererea adresată ENAC cu privire la atribuirea contractului de concesiune globală a făcut parte din strategia întreprinderii So.Ge.A.AL, care viza consolidarea sectorului turismului prin atragerea transportatorilor low-cost. Strategia presupunea extinderea capacității terminalului pentru a răspunde creșterii anticipate a traficului, un contract de concesiune „globală” pentru a asigura eficiența și eficacitatea operațiunilor aeroportuare, precum și încheierea de contracte cu transportatori low-cost. Pe această bază, Comisia acceptă faptul că respectivele costuri de investiție legate de terminalul nou nu sunt imputabile niciunui contract încheiat cu Ryanair și, prin urmare, nu sunt incluse în costurile marginale.
- (490) De asemenea, conform constatărilor Comisiei, costurile marginale preconizate au fost estimate de Italia pe baza unei abordări ascendente. A fost aplicată o analiză de regresie pentru a identifica modul în care variază costurile de exploatare ca urmare a modificării numărului de pasageri, în vederea estimării costurilor marginale care ar fi putut fi anticipate în mod rezonabil de întreprinderea So.Ge.A.AL la momentul încheierii contractelor de servicii aeroportuare cu Ryanair. În prima etapă, a fost efectuată o analiză de regresie pentru a determina impactul unei

modificări a numărului de pasageri de pe aeroport asupra costurilor de exploatare a aeroportului. În a doua etapă, a fost realizată o estimare a costurilor de exploatare suplimentare ca urmare a încheierii contractelor cu Ryanair pe baza rezultatelor obținute în prima etapă, în combinație cu previziunile privind numărul de pasageri Ryanair.

- (491) Pentru contractele de servicii aeroportuare din 2006 și din 2010, datele privind costurile marginale utilizate de Italia în cadrul analizei de regresie datează dinainte de încheierea contractelor, care ar fi fost la dispoziția întreprinderii So.Ge.A.AL la data încheierii contractelor respective de către administratorul aeroportului. Cu toate acestea, întrucât datele privind costurile sunt disponibile numai pentru perioada 1998-2010, în cazul în care s-a urmat o abordare similară pentru contractele din 2000, 2002 și 2003, vor fi disponibile numai două, trei și, respectiv, patru puncte pentru a efectua analiza de regresie. Comisia este de acord că acestea ar fi insuficiente pentru a obține rezultate solide. Având în vedere lipsa unor informații *ex ante* suficiente pentru a permite reconstituirea analizei de rentabilitate pe baza datelor de care întreprinderea So.Ge.A.AL ar fi dispus la data încheierii contractelor în cauză, Comisia consideră în mod excepțional (a se vedea considerentul 284) că, pentru contractele respective, o analiză de regresie bazată pe datele aferente întregii perioade 1998-2010 este un substitut acceptabil pentru așteptările rezonabile ale unui operator economic privat în economia de piață.
- (492) Pornind de la premisele de mai sus, Comisia a reconstituit analiza de rentabilitate *ex ante* a contractelor cu Ryanair pe baza costurilor și veniturilor marginale care ar putea fi preconizate în mod rezonabil de către un operator privat în economia de piață care ar fi acționat în locul întreprinderii So.Ge.A.AL la momentul încheierii fiecăruia dintre contracte în cursul perioadei care face obiectul investigației în speță. Într-adevăr, din diferitele planuri de afaceri elaborate de întreprinderea So.Ge.A.AL reiese că administratorul aeroportului a prevăzut creșterea traficului aerian pe baza propriei strategii de consolidare a sectorului turismului prin atragerea de trafic low-cost internațional, care, conform estimărilor, urma să genereze un număr de pasageri mult mai mare decât traficul intern ⁽¹⁵⁾.
- (493) Tabelul de mai jos prezintă valorile actualizate nete ale fluxurilor de numerar preconizate în urma contractelor încheiate cu Ryanair pe baza ipotezelor detaliate anterior.

Tabelul 11

VAN ale fluxurilor de numerar preconizate în urma încheierii contractelor cu Ryanair

Contract	Perioada de valabilitate prevăzută a contractului	VAN pe durata contractului (în milioane EUR) ⁽¹⁾
Contractul de servicii aeroportuare din 2000	22 iunie 2000 – 21 iunie 2010	[4-8]
Contractul de servicii aeroportuare din 2002	1 ianuarie 2002 – 31 decembrie 2012	[3-6]
Contractul de servicii aeroportuare din 2003	1 septembrie 2003 – 1 septembrie 2014	[9-12]
Contractul de servicii aeroportuare din 2006	1 ianuarie 2006 – 31 decembrie 2010	[3-6]
Contractul de servicii aeroportuare din 2010	1 ianuarie 2010 – 31 decembrie 2013	[2-4]

⁽¹⁾ Pentru actualizarea fluxurilor de numerar preconizate, s-au aplicat ratele de referință ale Comisiei.

- (494) Întrucât rezultatul actualizat preconizat este pozitiv pentru fiecare dintre contractele încheiate cu Ryanair, Comisia consideră că fiecare dintre contractele de servicii aeroportuare cu Ryanair era așteptat să fie profitabil la momentul în care a fost încheiat, prin urmare, la încheierea contractelor în cauză, întreprinderea So.Ge.A.AL nu a acordat un avantaj economic companiei aeriene Ryanair și, în consecință, acestea nu constituie ajutor de stat.

⁽¹⁵⁾ Deși strategia a dat rezultate și întreprinderea So.Ge.A.AL a fost în măsură să realizeze o creștere semnificativă a volumului de trafic în conformitate cu propriile estimări, administratorul aeroportului nu a fost în măsură să răspundă creșterii traficului prin creșterea rentabilității, în pofida sprijinului financiar din partea autorităților publice. Acest lucru s-a datorat în mare măsură întârzierii semnificative în atribuirea contractului de concesiune „globală”.

Contractele încheiate cu transportatori aerieni, alții decât Ryanair

Contractele încheiate cu Alitalia, Volare, Meridiana și Germanwings

- (495) Comisia a investigat contractele de handling și de marketing încheiate de întreprinderea So.Ge.A.AL cu Alitalia, Volare, Meridiana și Germanwings, astfel cum sunt detaliate în tabelul 12:

Tabelul 12

Contractele încheiate de întreprinderea So.Ge.A.AL cu Alitalia, Volare, Meridiana și Germanwings

<i>Alitalia</i>		
30.11.2010	Contract de handling	1.12.2010-1.12.2015
20.10.2010	Contract de marketing	7.6.2010-30.9.2010
<i>Volare</i>		
29.11.2007	Contract de handling	28.10.2007-31.10.2010
29.11.2007	Contract de marketing	28.10.2007-31.10.2010
<i>Meridiana</i>		
28.4.2010	Contract de handling	4/2010-4/2011
20.10.2010	Contract de marketing	6/2010-10/2010
<i>Germanwings</i>		
19.3.2007	Contract de handling	25.3.2007-31.10.2009
25.3.2007	Contract de marketing	2007-2009

(i) Observații privind evaluarea comună a contractelor de handling și de marketing

- (496) În primul rând, Comisia constată că, în fiecare caz, există indicii clare că respectivele contracte au fost negociate și încheiate ca făcând parte dintr-o operațiune unică și, prin urmare, trebuie să fie evaluate ca o măsură unică. În special:
- articolul 1 – „Scopul contractului” din contractul de marketing încheiat cu Meridiana, care s-a aplicat retroactiv pentru perioada iunie–octombrie 2010, prevede că: „Meridiana se angajează să opereze pe rutele menționate mai sus [Milano, Verona, Bari] în conformitate cu programele operaționale predefinite și, prin urmare, să pună în aplicare un program de comunicare și marketing de comun acord cu întreprinderea SO. GE.A.AL”. De asemenea, contractul stabilește posibilitatea de reînnoire, sub rezerva obligației companiei aeriene Meridiana de a atinge anumite obiective privind numărul de pasageri;
 - în temeiul contractului de marketing, care s-a aplicat retroactiv pentru perioada iunie–septembrie 2010, Alitalia trebuia să definească un program de comunicare și marketing care să aibă drept scop promovarea regiunii, de asemenea, prin intermediul începerii operării unor rute noi (Barcelona, Paris și Bruxelles);
 - contractele de handling și de marketing cu Volare s-au încheiat la aceeași dată. Contractul de marketing cu Volare prevede următoarele: „Prezentul act adițional este parte integrantă din contractul standard de handling la sol. Prin urmare, acesta va rămâne în vigoare până la rezilierea contractului standard de handling la sol, indiferent de motiv, moment în care prezentul act adițional și toate drepturile și obligațiile prevăzute în acesta vor înceta”. De asemenea, contractul de marketing stabilește obiective privind numărul de pasageri pe care transportatorul se angajează să le realizeze;

- (d) contractul de marketing încheiat cu Germanwings „stabilește obiectivele și țintele care urmează să fie atinse de Germanwings potrivit solicitărilor AHO [Alghero]. Părțile confirmă faptul că parametrii utilizați pentru declarația obiectivă de atingere a obiectivelor și țăntelor menționate anterior vor fi reprezentați de numărul anual de pasageri și de zboruri operate de Germanwings către/dinspre AHO [Alghero]”. Contractul prevede comisioane de succes și o contribuție unică care urmează să fie plătită de întreprinderea So.Ge.A.AL.
- (497) Prin urmare, Comisia consideră că există o legătură clară între contractele de servicii aeroportuare și contractele de marketing, întrucât cele din urmă s-au bazat pe încheierea contractului de servicii aeroportuare și pe serviciile furnizate de transportatori.
- (ii) Observații privind abordarea urmată pentru a estima costurile și veniturile marginale
- (498) Întreprinderea So.Ge.A.AL nu a efectuat nicio analiză *ex ante* a rentabilității contractelor cu respectivele companii aeriene înainte de încheierea acestora. Astfel cum s-a menționat anterior, prin scrisoarea din 25 martie 2014, Italia a furnizat Comisiei o analiză *ex ante* reconstituită a rentabilității contractelor încheiate cu Air One/Alitalia, Meridiana, Volare și Germanwings pe baza datelor de care ar fi dispus un operator economic privat în economia de piață care ar fi acționat în locul întreprinderii So.Ge.A.AL la momentul încheierii contractelor, precum și pe baza evoluțiilor previzibile la momentul respectiv.
- (499) Potrivit Italiei, abordarea urmată în cadrul analizei reconstituite reflectă metodologia care ar fi fost adoptată de un operator economic privat în economia de piață și rezultatele evaluării rentabilității contractelor ar demonstra că s-a preconizat, de asemenea, că acestea vor fi profitabile pentru întreprinderea So.Ge.A.AL pe baza unei analize *ex ante*.
- (500) Analiza se bazează pe abordarea descrisă în considerentele 501-524.
- (501) *Veniturile marginale provenite din activități aeronautice* au fost obținute prin aplicarea tarifelor de aeroport relevante care, conform estimărilor, urmau să fie plătite de fiecare companie aeriană, alături de prognozele privind traficul pentru respectiva companie aeriană referitoare la toate serviciile, cu excepția celor de handling la sol. Veniturile aeronautice provenite din serviciile de handling la sol se bazează pe tarifele negociate între So.Ge.A.AL și fiecare companie aeriană. Prognozele privind traficul se bazează fie pe nivelurile de trafic ale companiei aeriene în anul care precede semnarea contractului, fie pe obiectivele de trafic prevăzute în contractele relevante.
- (502) *Veniturile marginale provenite din activități non-aeronautice* se bazează pe estimările întreprinderii So.Ge.A.AL la momentul încheierii contractelor din 2007 și din 2010 cu respectivele companii aeriene și se referă la veniturile provenite din activitățile non-aeronautice în valoare de aproximativ 5,00-6,00 EUR pe pasager care pleacă, ca urmare a extinderii noului terminal (a se vedea, de asemenea, tabelul 9).
- (503) *Costurile de exploatare marginale* au fost obținute luând în calcul categoriile de costuri marginale pe care întreprinderea SO.GE.A.AL preconiza că le va obține la momentul încheierii fiecărui contract cu Air One/Alitalia, Volare, Meridiana și Germanwings și includ: costuri cu personalul marginal, costuri de handling marginale, costuri marginale pentru bunuri, servicii și materiale, costuri marginale de concesiune și plățile unice aferente serviciilor de marketing pentru rutele noi și comisioanele de succes.
- (504) A fost efectuată o analiză de regresie a numărului de pasageri și a costurilor la nivel de aeroport pentru a identifica impactul unei modificări a numărului de pasageri pe aeroportul Alghero asupra costurilor totale ale aeroportului.
- (505) În scopul analizei rentabilității contractelor din 2010 cu Alitalia și Meridiana, Italia a aplicat metoda regresiei asupra datelor privind costurile pentru perioada dinainte de încheierea contractelor, și anume 1998-2009, de care ar fi dispus întreprinderea So.Ge.A.AL la data încheierii contractelor în cauză.
- (506) Cu toate acestea, potrivit Italiei, numărul de puncte de date disponibil înainte de încheierea contractelor din 2007 cu Germanwings și Volare (1998-2006) este foarte redus. Estimările rezultate ale costurilor marginale cu personalul și materialele se ridică la 2,7 EUR și, respectiv, 9,3 EUR pentru fiecare pasager care pleacă, o valoare considerată neobișnuit de ridicată. Adăugarea sau eliminarea unui singur punct de date în cazul de față are un impact semnificativ asupra rezultatelor. Pe această bază, analiza rentabilității generează o VAN negativă pentru Germanwings, în timp ce VAN pentru Alitalia rămâne pozitivă. Potrivit Italiei, estimările bazate pe analizele de regresie a costurilor devin mai stabile pe măsură ce crește numărul de puncte de date și, prin urmare, pentru contractele din 2007 cu Germanwings și Volare, analiza de regresie ar trebui să acopere întreaga perioadă 1998-2010.

- (507) În a doua etapă, estimările costurilor suplimentare totale ca urmare a încheierii contractelor specifice între So.Ge. A.AL și companiile aeriene respective au fost obținute pe baza rezultatelor din prima etapă combinate cu previziunile fiecărei companii aeriene cu privire la numărul de pasageri.
- (a) costurile marginale preconizate pentru activitățile de handling, bunuri, servicii și materiale pe durata fiecărui contract se bazează pe costurile de handling medii pentru fiecare mișcare de trafic aerian și pe costurile medii ale bunurilor, serviciilor și materialelor pentru fiecare pasager la nivel de aeroport în anul imediat anterior încheierii contractului. Costurile unitare sunt majorate cu rata inflației preconizată în fiecare an și se înmulțesc cu prognozele privind traficul pentru fiecare companie aeriană;
- (b) costurile de concesiune variază în funcție de numărul de pasageri. Costurile de concesiune marginale se bazează pe costurile de concesiune medii pe pasager la nivelul aeroportului în anul anterior încheierii fiecărui contract, înmulțite cu prognozele privind traficul pentru companiile aeriene respective și majorate cu rata inflației.
- (508) Coeficienții de ocupare luați în calcul în cadrul analizei rentabilității contractelor încheiate cu Alitalia, Volare, Germanwings și Meridiana se bazează pe experiența și informațiile anterioare deținute de întreprinderea So.Ge.A. AL cu privire la operațiunile și modelul de afaceri al fiecărei companii aeriene ⁽¹¹⁶⁾, astfel cum este detaliat în tabelul 13.

Tabelul 13

Ipoteze privind coeficientul de ocupare

Compania aeriană	Coeficientul de ocupare
Air One/Alitalia	Nu se aplică
Germanwings	60
Volare	50
Meridiana	65

— Air One/Alitalia

- (509) Prognozele privind traficul pentru compania aeriană Air One/Alitalia pe durata contractului de handling au fost obținute după cum urmează:
- (a) prognozele privind traficul asociate cu începerea deservirii a trei rute internaționale către/de la Barcelona, Bruxelles și Paris se bazează pe contractul de marketing. S-a presupus că Air One/Alitalia ar opera trei zboruri pe săptămână pentru fiecare rută;
- (b) prognozele privind traficul pentru zborurile interne se bazează pe numărul de zboruri operate de Air One/Alitalia în 2009, luând în calcul o anumită creștere plecând de la premisa că traficul intern se va mări cu 1 % pe an.

⁽¹¹⁶⁾ În ceea ce privește companiile aeriene Germanwings și Meridiana, coeficientul de ocupare este specificat în contractele încheiate cu întreprinderea So.Ge.A.AL. În ceea ce privește compania aeriană Volare, întreprinderea So.Ge.A.AL se bazează pe cunoașterea prealabilă a operațiunilor companiei aeriene. Întrucât Volare a deservit o serie de rute interne, s-a presupus un coeficient de ocupare mai mic. În cazul companiei aeriene Alitalia, prognozele privind traficul nu au fost obținute din nicio estimare specială a coeficientului de ocupare, întrucât Alitalia utilizează modele de aeronave diferite (cu un număr maxim de locuri pe aeronavă variind de la 90 la 180), în funcție de ziua săptămânii sau de sezon. Prognozele privind traficul au fost obținute pe baza experienței anterioare și a informațiilor cu privire la operațiunile companiilor aeriene respective.

- (510) Prognozele privind traficul au fost utilizate pentru determinarea veniturilor marginale preconizate și a costurilor marginale preconizate. Veniturile marginale preconizate din activități aeronautice se bazează pe prognozele privind traficul și pe tarifele de aeroport publicate pentru toate serviciile în afară de cele de handling. Tarifele de handling se bazează pe contractul de handling din 2010. Veniturile preconizate din activități non-aeronautice au fost obținute astfel cum este detaliat în considerentul 502.
- (511) Costurile marginale preconizate au fost obținute pe baza ipotezelor prezentate în considerentele 503-508 și includ plata unică pentru serviciile de marketing din partea întreprinderii So.Ge.A.AL pentru a stimula lansarea de către Air One/Alitalia a unor rute internaționale de pe aeroportul Alghero.
- (512) Pe baza acestor ipoteze, valorile actualizate nete ale fluxurilor de numerar preconizate ca urmare a încheierii contractelor din 2010 cu Air One/Alitalia, astfel cum au fost calculate de Italia, sunt prezentate în tabelul 14.

Tabelul 14

VAN ale fluxurilor de numerar preconizate în urma încheierii contractului din 2010 cu Air One/Alitalia (în milioane EUR)

An	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Profit marginal	[0-1]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]
VAN ⁽¹⁾ (pe durata contractului)	[10-14]					

⁽¹⁾ Utilizând o rată de actualizare de 2,45 %.

— Volare

- (513) Prognozele privind traficul pentru compania aeriană Volare se bazează pe mișcările de trafic aerian prevăzute în contractul de marketing, și anume 28 de zboruri în 2007, 207 zboruri în 2008 și 2009 și 180 de zboruri în 2010.
- (514) Veniturile marginale provenite din activități aeronautice au fost calculate pe baza tarifulor de aeroport publicate și a contractului de handling, precum și a prognozelor privind traficul. Veniturile marginale provenite din activități non-aeronautice au fost estimate în conformitate cu abordarea descrisă în considerentul 502.
- (515) Costurile marginale s-au bazat pe tarifele medii unitare și pe prognozele privind traficul, plecând de la ipotezele prezentate în considerentele 503-508, și includ plata unică în valoare de [...] EUR pentru primul an de activitate.
- (516) În calcularea valorilor actualizate nete indicate în tabelul 15, analiza de regresie s-a bazat pe datele referitoare la costuri datând dinainte de încheierea contractului, și anume din perioada 1998-2006.

Tabelul 15

VAN ale fluxurilor de numerar preconizate în urma încheierii contractului din 2007 cu Volare (în mii de EUR)

An	2007	2008	2009	2010
Profit marginal	[13-18]	[50-100]	[100-125]	[100-125]
VAN ⁽¹⁾ (pe durata contractului)	[250-300]			

⁽¹⁾ Utilizând o rată de actualizare de 6,42 %.

— Meridiana

- (517) Prognozele privind traficul pentru compania aeriană Meridiana care stau la baza ipotezelor privind veniturilor marginale și costurile marginale preconizate se bazează pe numărul de mișcări de trafic aerian pe rutele către/de la Milano, Verona și Bari, astfel cum este specificat în contractul de marketing din 2010.
- (518) Veniturile marginale provenite din activități aeronautice au fost calculate pe baza tarifelor de aeroport publicate și a contractului de handling, precum și a prognozelor privind traficul. Veniturile marginale provenite din activități non-aeronautice au fost estimate în conformitate cu abordarea descrisă în considerentul 502.
- (519) Costurile marginale s-au bazat pe tarifele medii unitare și pe prognozele privind traficul, astfel cum este prezentat în considerentele 503-508, și includ plata unică în valoare de [...] EUR.
- (520) Conform constatărilor Comisiei, contractul de marketing încheiat cu Meridiana trebuia să se aplice pentru o perioadă de un an, din iunie 2010 până în octombrie 2010, și prevedea posibilitatea de prelungire până în 2011 și 2012, în cazul în care numărul de pasageri transportați de compania aeriană ar fi depășit anumite praguri minime. Italia a explicat că, la momentul încheierii contractelor, întreprinderea So.Ge.A.AL preconiza că Meridiana va atinge nivelul minim necesar al traficului de pasageri și că, prin urmare, va reînnoi contractul de marketing (și, în consecință, de handling) încheiat cu întreprinderea So.Ge.A.AL, în condiții similare.
- (521) Pe baza acestor ipoteze, valorile actualizate nete ale fluxurilor de numerar preconizate ca urmare a încheierii contractelor din 2010 cu Meridiana sunt prezentate în tabelul 16. Astfel cum se arată în tabelul 16, în scopul analizei rentabilității, Italia a luat în considerare perioada 2010-2013.

Tabelul 16

VAN ale fluxurilor de numerar preconizate în urma încheierii contractului din 2010 cu Meridiana pentru perioada 2010-2013 (în mii EUR)

An	2010	2011	2012	2013
Profit marginal	- [150-200]	[400-450]	[400-450]	[400-450]
VAN ⁽¹⁾ (pe durata contractului)	[950-1 100]			

⁽¹⁾ Utilizând o rată de actualizare de 2,24 %.

— Germanwings

- (522) Prognozele privind traficul pentru compania aeriană Germanwings au fost calculate plecând de la obiectivele referitoare la mișcările de trafic aerian stabilite în contractul din 2007 și au stat la baza veniturilor marginale și a costurilor suplimentare în momentul încheierii contractului.
- (523) Veniturile marginale provenite din activități aeronautice au fost calculate pe baza tarifelor de aeroport publicate și a contractului din 2007, precum și a prognozelor privind traficul. Veniturile marginale provenite din activități non-aeronautice au fost estimate în conformitate cu abordarea descrisă în considerentul 502.
- (524) Costurile marginale s-au bazat pe tarifele unitare medii și pe prognozele privind traficul și includ plata unică în valoare de [...] EUR pentru primul an, precum și comisioanele de succes (analiza pornește de la premisa că Germanwings ar fi îndeplinit obiectivele privind numărul de pasageri). În calcularea valorilor actualizate nete indicate în tabelul 17, analiza de regresie s-a bazat pe datele referitoare la costuri datând dinaintea de încheierea contractului, și anume din perioada 1998-2006.

Tabelul 17

VAN ale fluxurilor de numerar preconizate în urma încheierii contractului din 2007 cu Germanwings (în mii EUR)

An	2007	2008	2009
Profit marginal	- [130-150]	- [20-30]	- [5-10]
VAN ⁽¹⁾ (pe durata contractului)	- [150-200]		

⁽¹⁾ Utilizând o rată de actualizare de 6,42 %.

(iii) Evaluare

- (525) Comisia constată soliditatea abordării adoptate de Italia în estimarea numărului de pasageri și în calcularea, pe această bază, a veniturilor provenite din activități aeronautice și non-aeronautice.
- (526) Același lucru este valabil în ceea ce privește calcularea costurilor marginale, care includ plățile pentru serviciile de marketing. Cu toate acestea, Comisia consideră că analiza de regresie ar trebui să se bazeze pe datele de care ar fi dispus întreprinderea So.Ge.A.AL la momentul încheierii contractelor și, prin urmare, ar trebui să fie efectuată doar pentru perioada anterioară încheierii contractelor, și anume, în speță, 1998-2006 pentru contractele încheiate cu Germanwings și Volare și 1998-2009 pentru contractele încheiate cu Alitalia și Meridiana.
- (527) Spre deosebire de contractele din 2000, 2002 și 2003 încheiate cu Ryanair, pentru care Comisia a acceptat faptul că nu poate fi efectuată o analiză de regresie semnificativă pe baza unor date *ex ante* privind costurile și, prin urmare, au fost utilizate datele privind costurile pentru perioada 1998-2008 ca substitut pentru ceea ce ar fi estimat un operator economic privat în economia de piață în mod rezonabil la momentul încheierii contractelor respective (a se vedea considerentul 491), în cazul contractului din 2007 încheiat cu Germanwings și al contractului din 2010 încheiat cu Meridiana sunt disponibile mai multe puncte de date pentru efectuarea analizei de regresie *ex ante* a datelor privind costurile, de care întreprinderea So.Ge.A.AL ar fi dispus la momentul încheierii contractelor în cauză. Comisia constată, de asemenea, că Italia a acceptat o abordare similară pentru analiza contractelor din 2006 încheiate cu Ryanair, care datează dinaintea încheierii contractelor din 2007 cu Germanwings.
- (528) De asemenea, Comisia ia notă de abordarea Italiei care nu ia în considerare „valoarea finală” pentru a ține seama de avantajele obținute după expirarea contractelor încheiate de întreprinderea So.Ge.A.AL cu Alitalia, Meridiana, Volare și Germanwings. Această abordare este în conformitate cu raționamentul Comisiei, astfel cum a fost prezentat în considerentele 445-450.
- (529) De asemenea, Comisia constată că, la fel precum în cazul contractelor de servicii aeroportuare din 2006 și 2010 încheiate cu Ryanair, contractele de marketing încheiate cu Meridiana și Alitalia s-au aplicat retroactiv în perioada iunie 2010 – octombrie 2010. Întreprinderea So.Ge.A.AL a explicat că, în perioada respectivă, aceasta a discutat condiții similare contractului care a fost încheiat ulterior cu Meridiana și Alitalia la 20 octombrie 2010. Prin urmare, Comisia este de acord că această abordare este în conformitate cu cea a unui operator economic privat în economia de piață.
- (530) În fine, conform constatărilor Comisiei, contractul de marketing încheiat cu Meridiana (aplicabil în perioada iunie 2010 – octombrie 2010) prevedea posibilitatea de prelungire a acestuia până în 2011 și 2012 în cazul în care numărul de pasageri transportați de compania aeriană ar fi depășit pragul minim specificat în contract. Italia a explicat că, la momentul semnării contractelor, întreprinderea So.Ge.A.AL preconiza că Meridiana va atinge nivelul minim necesar al traficului de pasageri și că, prin urmare, aceasta va reînnoi contractul de marketing (și, în consecință, contractul de handling) cu So.Ge.A.AL în condiții similare.
- (531) Comisia nu poate accepta acest argument. În primul rând, contractul de marketing încheiat cu Meridiana nu prevedea nicio dispoziție explicită cu privire la o posibilă reînnoire a acestuia. O astfel de clauză a fost inclusă doar în contractul de marketing. Deși Comisia este de acord cu faptul că eventuala prelungire a contractului de marketing, presupunând că Meridiana ar fi îndeplinit obiectivele privind traficul, ar conduce la prelungirea pentru o durată similară a contractului de handling încheiat cu transportatorul, nu este mai puțin adevărat că, la momentul încheierii contractului de handling, Meridiana nu avea nicio obligație juridică de a continua operațiunile pe aeroport dincolo de durata inițială a contractului, și anume aprilie 2011. De asemenea, contractul

de marketing a fost încheiat la 20 octombrie 2010, și anume la peste șase luni de la data la care a fost încheiat contractul de handling. Comisia consideră că, în luna aprilie 2010, când a fost încheiat contractul de handling, întreprinderea So.Ge.A.AL nu se putea baza pe reînnoirea niciunui contract în condiții similare, o astfel de reînnoire fiind de natură ipotetică. Prin urmare, Comisia consideră că analiza rentabilității ar trebui să ia în considerare numai durata inițială de un an a contractului.

- (532) În același timp, Comisia ia act de abordarea Italiei pentru a justifica estimările întreprinderii So.Ge.A.AL în ceea ce privește reînnoirea contractului de handling, bazată pur și simplu pe posibilitatea unei prelungiri a contractului de marketing (mai degrabă decât a contractului de handling). Comisia consideră că această abordare face dificil de acceptat argumentul exprimat în cursul anchetei de Ryanair și AMS potrivit căruia contractele de marketing și de servicii aeroportuare pot fi ușor separate.
- (533) Comisia a reconstituit analiza pe baza considerentelor 525-532. VAN rezultate cu privire la contractele respective la momentul încheierii lor, pe parcursul perioadei prevăzute pentru aplicarea acestora, sunt prezentate în tabelul 18.

Tabelul 18

VAN ale contractelor încheiate de întreprinderea So.Ge.A.AL cu Air One/Alitalia, Meridiana, Volare și Germanwings

Compania aeriană	Perioada de valabilitate prevăzută a contractului	VAN pe durata contractului (în mii EUR)
Volare	2007-2010	[250-300]
Air One/Alitalia	2010-2015	[12 500-13 000]
Meridiana	2010-2011	– [150-200]
Germanwings	2007-2009	– [150-200]

- (534) Întrucât rezultatul actualizat preconizat este negativ pentru contractele încheiate cu Meridiana și Germanwings, Comisia constată că întreprinderea So.Ge.A.AL nu a acționat ca un operator economic privat atunci când a încheiat contractele respective. Administratorul aeroportului nu ar fi putut preconiza că va acoperi cel puțin costurile marginale generate de oricare dintre contractele respective. Întrucât, prin urmare, întreprinderea So.Ge.A.AL nu s-a comportat ca un operator economic privat în economia de piață, decizia sa de a încheia contractele în condițiile respective a acordat un avantaj economic companiilor aeriene Germanwings și Meridiana.
- (535) Prezentarea generală a costurilor și veniturilor marginale care ar fi putut fi preconizate la momentul încheierii contractelor cu Meridiana și Germanwings este furnizată pe scurt în tabelul 19.

Tabelul 19

Rentabilitatea marginală a contractelor încheiate cu Germanwings și Meridiana

Germanwings	2007	2008	2009
Numărul de pasageri estimat	15 000	15 000	15 000
Venituri marginale preconizate din activități aeronautice	[...]	[...]	[...]
Venituri marginale preconizate din activități non-aeronautice	[...]	[...]	[...]
Costuri marginale preconizate	[...]	[...]	[...]
Cheltuieli aferente sprijinului pentru comercializare	[...]	[...]	[...]
Rezultat nominal preconizat	– 140 482	– 24 616	– 8 745

Meridiana	2010
Numărul de pasageri estimat	59 631
Venituri marginale preconizate din activități aeronautice	[...]
Venituri marginale preconizate din activități non-aeronautice	[...]
Costuri marginale preconizate	[...]
Cheltuieli aferente sprijinului pentru comercializare	[...]
Rezultat nominal preconizat	- 175 174

(536) În schimb, s-ar fi putut preconiza că respectivele contracte încheiate cu Volare și Alitalia vor conduce la un rezultat actualizat pozitiv. Prin urmare, prin încheierea contractelor respective, întreprinderea So.Ge.A.AL nu a conferit un avantaj economic transportatorilor menționați.

(iv) Concluzie

(537) Pe baza analizei profitabilității prezentate de Italia în ceea ce privește contractele încheiate de întreprinderea So. Ge.A.AL cu Alitalia și Volare, Comisia consideră că ar fi fost rațional pentru un operator economic privat în economia de piață care urmărește perspective de rentabilitate să accepte condițiile contractelor respective la data la care au fost încheiate acestea. Prin urmare, contractele respective nu implică ajutor pentru transportatorii aerieni.

(538) Cu toate acestea, pe baza evaluării din considerentele 525-536, Comisia a ajuns la concluzia că nu a fost rațional pentru întreprinderea So.Ge.A.AL să încheie contractele cu Meridiana și Germanwings. Fiecare dintre contractele respective implică un avantaj economic pentru transportatorul aerian în cauză.

Contractele încheiate cu bmibaby, Air Italy și Air Vallée

(539) Astfel cum s-a menționat anterior, prin scrisoarea din 10 iunie 2014, Italia a furnizat Comisiei o analiză *ex ante* a rentabilității contractelor încheiate de întreprinderea So.Ge.A.AL cu alte companii aeriene care fac obiectul anchetei, și anume bmibaby, Air Italy și Air Vallée.

(540) Contractele de handling relevante încheiate între So.Ge.A.AL și Air Italy, Air Vallée și bmibaby sunt rezumate în tabelul 20:

Tabelul 20

Contractele de handling încheiate cu bmibaby, Air Italy și Air Vallée

Compania aeriană	Durata estimată a contractului	Tarif de handling pe escală
Air Italy	1 iunie 2008-31 decembrie 2010	600
Air Vallée	9 august 2010-30 august 2010	300
Bmbaby	29 mai 2010-30 septembrie 2010	700

(541) Metodologia urmată de Italia pentru a examina rentabilitatea marginală a contractelor încheiate între So.Ge.A.AL și Air Italy, Air Vallée și bmibaby este detaliată în considerentele 542-545.

(542) Veniturile marginale provenite din activități aeronautice includ veniturile obținute din tarifele de aterizare, din tarifele de manipulare a bagajelor, din tarifele pentru serviciile destinate pasagerilor, din tarifele de handling pentru aeronave și din vânzarea de bilete. Toate tarifele, altele decât cele de handling, s-au bazat pe lista tarifelor de aeroport, care este făcută publică. Veniturile marginale provenite din activități non-aeronautice au fost estimate în conformitate cu abordarea descrisă în considerentul 502.

- (543) Costurile marginale preconizate includ costurile legate de personal ⁽¹¹⁷⁾, handling, bunuri, servicii și materiale, precum și o alocare a costurilor de concesiune ale întreprinderii So.Ge.A.AL. Întrucât contractele relevante încheiate de So.Ge.A.AL cu Air Vallée și bmibaby nu au vizat serviciile de marketing, analiza nu ia în considerare plățile aferente serviciilor de marketing. A fost efectuată o analiză de regresie cu privire la numărul de pasageri și costurile la nivel de aeroport pe baza unor date *ex ante* de care întreprinderea So.Ge.A.AL ar fi dispus în momentul încheierii contractelor în cauză, și anume 1998-2007 pentru contractul încheiat cu Air Italy și, respectiv, 1998-2009 pentru contractele încheiate cu Air Vallée și bmibaby.
- (544) Tabelul 21 prezintă pe scurt profitul marginal pe care întreprinderea So.Ge.A.AL preconiza că îl va obține din contractul încheiat cu Air Italy. VAN a profitului marginal pe care întreprinderea So.Ge.A.AL preconiza că îl va obține în urma încheierii contractului cu Air Italy se ridică la 99 330 EUR ⁽¹¹⁸⁾.

Tabelul 21

VAN ale fluxurilor de numerar preconizate în urma încheierii contractului din 2008 cu Air Italy (în EUR)

An	2008	2009	2010
Profit marginal	[30 000-40 000]	[30 000-40 000]	[30 000-40 000]
VAN ⁽¹⁾ (pe durata contractului)	[90 000-110 000]		

⁽¹⁾ Utilizând o rată de actualizare de 6 %.

- (545) Tabelul 22 prezintă pe scurt profitul marginal pe care întreprinderea So.Ge.A.AL preconiza că îl va obține în urma contractelor încheiate cu Air Vallée și bmibaby. VAN ale profitului marginal pe care întreprinderea So.Ge.A.AL ar fi putut preconiza că îl va obține în urma încheierii contractului cu Air Vallée și bmibaby se ridică la 3 399 EUR și, respectiv, la 25 330 EUR ⁽¹¹⁹⁾. Potrivit Italiei, estimările privind VAN sunt relativ scăzute, întrucât s-a estimat că respectivele contracte încheiate între So.Ge.A.AL, Air Vallée și bmibaby vor avea o durată de numai un an (sau mai puțin de un an).

Tabelul 22

VAN ale fluxurilor de numerar preconizate în urma încheierii contractelor cu Air Vallée și bmibaby (în EUR)

	Air Vallée	bmibaby
Profit marginal	[3 000-3 500]	[25 000-26 000]

- (546) Comisia ia act de faptul că abordarea adoptată de Italia pentru estimarea numărului de pasageri și calcularea veniturilor marginale preconizate provenite din activități aeronautice și non-aeronautice, precum și a costurilor marginale aferente contractelor încheiate de întreprinderea So.Ge.A.AL cu Air Italy, Air Vallée și bmibaby este aceeași precum cea utilizată în cazul contractelor cu alți transportatori. Prin urmare, Comisia concluzionează că se preconiza că respectivele contracte vor fi profitabile pentru întreprinderea So.Ge.A.AL la momentul încheierii acestora.

12.2.1.3. *Caracterul selectiv*

- (547) Avantajul economic identificat în considerentul 534 a fost acordat pe o bază selectivă, întrucât numai companiile aeriene Meridiana și Germanwings au beneficiat de acesta. Avantajul rezultă din contractul de servicii aeroportuare și contractul de servicii de marketing negociate individual de cei doi transportatori aerieni și care nu

⁽¹¹⁷⁾ Având în vedere angajamentele privind un nivel al traficului redus, nu a fost necesar personal suplimentar pentru a deservi Air Vallée sau bmibaby.

⁽¹¹⁸⁾ Utilizând o rată de actualizare de 5,55 %.

⁽¹¹⁹⁾ Utilizând o rată de actualizare de 2,24 %.

au fost încheiate cu alți transportatori care operează în cadrul aeroportului în aceleași condiții. Într-adevăr, Comisia remarcă faptul că toate contractele care fac obiectul anchetei în speță diferă în mod substanțial și conduc la diferite fluxuri de numerar între So.Ge.A.A.AL și transportatorii care efectuează zboruri pe aeroportul Alghero.

12.2.1.4. Denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale

- (548) Se consideră că o măsură acordată de stat denaturează sau amenință să denatureze concurența în cazul în care este susceptibilă să amelioreze poziția concurențială a beneficiarului în comparație cu celelalte întreprinderi cu care acesta concurează ⁽¹²⁰⁾. În practică, o denaturare a concurenței are loc, prin urmare, de îndată ce statul acordă un avantaj financiar unei întreprinderi într-un sector liberalizat în care există concurență (cel puțin potențială). Jurisprudența instanțelor europene a stabilit că orice acordare de ajutoare unei întreprinderi care își exercită activitățile pe piața internă poate fi susceptibilă să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre ⁽¹²¹⁾.
- (549) De la intrarea în vigoare a celui de al treilea pachet privind liberalizarea transportului aerian la 1 ianuarie 1993 ⁽¹²²⁾, transportatorii aeriени sunt liberi să opereze zboruri pe legături intraeuropene. Astfel cum a indicat Curtea de Justiție,

„în cazul în care o întreprindere își desfășoară activitatea într-un sector în care concurează [...] producători din diferite state membre, orice ajutor pe care îl poate primi din partea autorităților publice este de natură să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre și să denatureze concurența, în măsura în care prezența sa permanentă pe piață împiedică concurenții să își crească cota de piață și le reduce șansele de creștere a exporturilor” ⁽¹²³⁾.

- (550) Comisia a constatat că întreprinderea So.Ge.A.AL a acordat un avantaj selectiv în favoarea companiilor aeriene Germanwings și Meridiana. Companiile respective sunt active pe o piață liberalizată și competitivă, iar avantajul de care au beneficiat acestea a fost de natură să le amelioreze poziția concurențială pe piața serviciilor de transport aerian spre/dinspre aeroportul Alghero în detrimentul altor transportatori aeriени din Uniune. Având în vedere acest aspect, Comisia concluzionează că avantajul acordat companiilor aeriene Germanwings și Meridiana este de natură să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale între statele membre.

12.2.1.5. Concluzie privind contractele încheiate cu companiile aeriene

- (551) Prin urmare, Comisia concluzionează că măsurile adoptate de întreprinderea So.Ge.A.AL în temeiul contractului din 2010 încheiat cu Meridiana și al contractului din 2007 încheiat cu Germanwings au implicat ajutor de stat în favoarea companiilor aeriene respective, care se ridică la aproximativ 175 174 EUR și, respectiv, la 140 482 EUR. Întrucât ajutorul implicat în cadrul fiecăruia dintre contractele în cauză a fost pus în aplicare fără să fi fost autorizat de Comisie, acesta constituie ajutor de stat ilegal.

12.2.2. Compatibilitatea ajutorului acordat companiilor aeriene

- (552) În ceea ce privește ajutorul la înființare, orientările din 2014 privind sectorul aviației prevăd următoarele:

„Comisia va aplica principiile enunțate în prezentele orientări tuturor măsurilor de ajutor la înființare notificate în privința cărora i se solicită să ia o decizie după 4 aprilie 2014, chiar și în cazul în care măsurile au fost notificate înainte de data menționată. În conformitate cu Comunicarea Comisiei privind stabilirea normelor aplicabile pentru evaluarea ajutorului de stat ilegal, Comisia va aplica în cazul ajutoarelor la înființare ilegale acordate companiilor aeriene normele în vigoare la momentul acordării ajutoarelor. În consecință, aceasta nu va aplica principiile enunțate în prezentele orientări în cazul ajutoarelor la înființare ilegale acordate companiilor aeriene înainte de 4 aprilie 2014.”

⁽¹²⁰⁾ Cauza 730/79 Philip Morris Holland BV/Comisia Comunităților Europene, Rec., 1980, p. 267, punctul 11 și cauzele conexe T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 până la 607/97, T-1/98, T-3/98 până la T-6/98 și T-23/98 Alzetta Mauro și alții/Comisia Comunităților Europene, Rec., 2000, p. II-2325, punctul 80.

⁽¹²¹⁾ Cauza 730/79 Philip Morris Holland BV/Comisia Comunităților Europene, Rec., 1980, p. 2671, punctele 11 și 12 și cauza T-214/95 Het Vlaamse Gewest (Regiunea Flamandă)/Comisia Comunităților Europene, Rec., 1998, p. II-717, punctele 48-50.

⁽¹²²⁾ Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele operatorilor de transport aerieni (JO L 240, 24.8.1992, p. 1), Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare (JO L 240, 24.8.1992, p. 8) și Regulamentul (CEE) nr. 2409/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind tarifele serviciilor aeriene pentru transportul de pasageri și de marfă (JO L 240, 24.8.1992, p. 15).

⁽¹²³⁾ Cauza C-305/89 Italia/Comisia, Rec., 1991, p. I-1603, punctul 26.

(553) Orientările din 2005 privind sectorul aviației, la rândul lor, stipulează următoarele:

„Comisia evaluează compatibilitatea [...] ajutorului la înființare acordat fără autorizarea sa și care, prin urmare, încalcă dispozițiile articolului 88 alineatul (3) din tratat [în prezent articolul 108 alineatul (3) din tratat], pe baza prezentelor orientări, în cazul în care plata ajutorului a început după publicarea orientărilor în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.”

(554) Întrucât contractele cu Meridiana și Germanwings au fost încheiate după publicarea orientărilor din 2005 privind sectorul aviației în Jurnalul Oficial la 9 decembrie 2005, orientările respective constituie temeiul juridic aplicabil pentru evaluarea compatibilității ajutoarelor cu piața internă.

12.2.2.1. *Evaluarea compatibilității în temeiul orientărilor din 2005 privind sectorul aviației*

(555) Punctul 79 din orientările din 2005 privind sectorul aviației prevede o serie de condiții care trebuie îndeplinite pentru ca ajutorul la înființare să fie considerat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat.

(i) Ajutorul este plătit transportatorilor aerieni care dețin o licență de operare valabilă, eliberată de un stat membru în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 2407/92

(556) În cazul de față, beneficiarii sunt transportatorii aerieni, astfel cum sunt definiți în Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 ⁽¹²⁴⁾. Prin urmare, prima condiție prevăzută în orientările din 2005 privind sectorul aviației este îndeplinită.

(ii) Ajutorul este plătit pentru rute care leagă un aeroport regional din categoria C sau D de un alt aeroport din Uniunea Europeană.

(557) Începând din 2005, aeroportul Alghero s-a calificat drept aeroport regional din categoria C în conformitate cu orientările din 2005 privind sectorul aviației. Ajutorul este acordat companiilor aeriene care deschid noi rute de pe aeroportul Alghero către alte aeroporturi situate în Uniune. Prin urmare, a doua condiție este îndeplinită.

(iii) Ajutorul se aplică numai deschiderii de rute noi sau de noi frecvențe de zboruri [...], ceea ce conduce la o creștere a volumului net de pasageri. Acest ajutor nu trebuie să încurajeze transferul pur și simplu al traficului de la o companie aeriană la alta sau de la o societate la alta. În special, ajutorul nu trebuie să genereze o deviere a traficului care să nu fie justificată din punct de vedere al frecvenței și viabilității serviciilor existente care pleacă de la un alt aeroport situat în același oraș, aceeași conurbație ⁽¹²⁵⁾ sau același sistem aeroportuar ⁽¹²⁶⁾, care deservește aceeași destinație sau o destinație similară, în conformitate cu aceleași criterii.

(558) Ajutorul a fost acordat pentru a încuraja companiile aeriene să deschidă noi rute de la aeroportul Alghero către una sau mai multe destinații din Uniune, ceea ce conduce la o creștere a volumului net de pasageri. Nu există un alt aeroport în același oraș sau în aceeași conurbație. De asemenea, niciuna dintre rutele în cauză nu era deservită de un serviciu feroviar de mare viteză. Prin urmare, a treia condiție prevăzută de orientările din 2005 privind sectorul aviației este îndeplinită.

(iv) Ruta care primește ajutorul trebuie, în ultimă instanță, să se dovedească profitabilă, adică trebuie cel puțin să își acopere costurile, fără finanțare publică. Din acest motiv, ajutorul la înființare trebuie să fie regresiv și să aibă o durată limitată.

(559) Ajutorul acordat companiilor aeriene Germanwings și Meridiana s-a limitat la durata contractelor încheiate cu întreprinderea So.Ge.A.AL, și anume un an și, respectiv, trei ani. Cu toate acestea, contractele nu au prevăzut nicio condiție conform căreia rutele exploatare de transportatori pe aeroportul Alghero trebuie să fie în cele din urmă profitabile în mod de sine stătător. Comisia observă, de asemenea, că, în timp ce quantumul ajutorului primit de Germanwings, astfel cum este enumerat în tabelul 19, a fost regresiv, Germanwings și-a încetat operațiunile pe aeroportul Alghero în 2007 și, prin urmare, nu a funcționat niciodată fără finanțare publică.

⁽¹²⁴⁾ În urma intrării în vigoare a Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate, Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 se abrogă și, în conformitate cu articolul 27 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, trimerile la regulamentul abrogat se interpretează ca trimeri la Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽¹²⁵⁾ Regulamentul (CEE) nr. 2408/92.

⁽¹²⁶⁾ Astfel cum este definit la articolul 2 punctul (m) din Regulamentul (CEE) nr. 2408/1992.

- (v) Cuantumul ajutorului trebuie să fie strict legat de costurile eligibile
- (560) Costurile eligibile sunt definite în orientările din 2005 privind sectorul aviației drept „costurile suplimentare la înființare suportate pentru lansarea noii rute sau frecvențe [...] pe care operatorul aerian nu trebuie să le suporte după înființare, în regim de operare normală”. Italia nu a susținut că finanțarea acordată companiilor aeriene Germanwings și Meridiana s-a limitat la acoperirea costurilor eligibile și că nu vor fi subvenționate costuri normale de exploatare. Prin urmare, această condiție nu este îndeplinită.
- (vi) Ajutorul degresiv poate fi acordat pe o perioadă maximă de trei ani. Valoarea ajutorului într-un an nu poate depăși 50 % din costurile totale eligibile pentru anul în cauză, iar ajutorul total nu poate depăși o medie de 30 % din costurile eligibile.
- (561) Contractele încheiate cu companiile aeriene în cauză nu fac nicio trimitere la costurile pentru companiile aeriene și nu prevăd că ajutorul trebuie să fie limitat la un anumit procent din costurile eligibile. Prin urmare, Comisia consideră că această condiție nu este îndeplinită.
- (vii) Perioada pe parcursul căreia se acordă ajutor la înființare unei companii aeriene trebuie să fie mult mai mică decât perioada pe parcursul căreia compania aeriană se angajează să opereze de pe aeroportul în cauză.
- (562) Comisia constată că nu a fost impusă nicio condiție ca rutele deschise de către transportatori să fie viabile după perioada în care funcționarea lor este subvenționată.
- (viii) Plățile în cadrul ajutorului trebuie legate de creșterea netă a numărului de pasageri transportați.
- (563) Comisia observă că nu există o legătură clară între numărul de pasageri transportați și valoarea ajutorului. În special, contractele cu Germanwings și Meridiana prevăd comisioane de succes care trebuie plătite de întreprinderea So.Ge.A.AL în cazul în care compania aeriană își îndeplinește obiectivele stabilite privind traficul.
- (ix) Orice organism public care planifică să acorde ajutor la înființare unei companii aeriene pentru o rută nouă, indiferent dacă aceasta se face sau nu printr-un aeroport, trebuie să-și facă publice planurile la timp folosind publicitate adecvată, pentru a permite tuturor companiilor aeriene interesate să își ofere serviciile. Notificarea trebuie să includă în special descrierea rutei, precum și criteriile obiective referitoare la valoarea și durata ajutorului.
- (564) În cursul anchetei, Italia a susținut că intenția aeroportului de a încheia contracte cu companii aeriene interesate să deschidă noi rute cu plecare din aeroportul Alghero a fost promovată în mod satisfăcător în rândul transportatorilor interesați. Cu toate acestea, nu au fost prezentate elemente de probă în acest sens. În special, nu există niciun indiciu că aeroportul Alghero și-a exprimat intenția de a acorda ajutoare companiilor aeriene și că respectivele condiții de acordare a unor astfel de ajutoare de stat au fost cunoscute în timp util și prin intermediul unei promovări adecvate. Prin urmare, procedura de selecție a transportatorilor aerieni nu a fost suficient de clară pentru a asigura un tratament nediscriminatoriu al transportatorilor aerieni interesați care au solicitat ajutor.
- (x) Atunci când își prezintă solicitarea, orice companie aeriană care propune un serviciu unui organism public care se oferă să acorde ajutor la înființare trebuie să furnizeze un plan de afaceri care să prezinte, pe o perioadă îndelungată, viabilitatea rutei după terminarea ajutorului. De asemenea, înainte de acordarea ajutorului la înființare, organismul public trebuie să efectueze și o analiză a influenței noii rute asupra rutelor concurente.
- (565) În cursul anchetei, nici Italia, nici părțile interesate nu au furnizat elemente de probă că transportatorii trebuie să prezinte în prealabil un plan de afaceri pentru rutele în cauză pentru a demonstra viabilitatea fiecărei rute pe o bază de sine stătătoare după o anumită perioadă de timp. De asemenea, întreprinderea So.Ge.A.AL nu a susținut că a efectuat o evaluare a impactului noilor rute în cauză asupra altor rute. Prin urmare, această condiție nu este îndeplinită.
- (xi) Statele trebuie să garanteze că lista rutelor care primesc ajutor este publicată anual pentru fiecare aeroport, indicând de fiecare dată sursa finanțării publice, societatea beneficiară, valoarea ajutorului plătit și numărul de pasageri în cauză.
- (566) Nu există niciun indiciu că aeroportul Alghero a publicat anual lista cu rutele care beneficiază de finanțare publică, indicând sursa finanțării, transportatorul aerian, valoarea ajutorului plătit efectiv și numărul de pasageri transportați. Prin urmare, această condiție nu este îndeplinită.

- (xii) Atunci când este cazul, trebuie să se prevadă proceduri de acțiune la nivel de stat membru, pentru a se garanta că nu există nici o discriminare în acordarea ajutorului
- (567) Italia nu a susținut că existau căi de atac pentru soluționarea plângerilor privind acordarea ajutoarelor în favoarea transportatorilor care operează pe rute de pe aeroportul Alghero. Prin urmare, această condiție nu este îndeplinită.
- (xiii) Mecanismele de sancționare trebuie aplicate în eventualitatea în care un transportator nu respectă angajamentele pe care le-a luat în legătură cu un aeroport atunci când a fost plătit ajutorul. Un sistem de recuperare a ajutorului sau de confiscare a unei garanții depuse inițial de transportator va permite aeroportului să se asigure că compania aeriană își respectă angajamentele.
- (568) Comisia ia act de faptul că respectivele contracte încheiate cu transportatorii stabilesc un sistem de sancțiuni în cazul în care companiile aeriene nu respectă obiectivele privind traficul prevăzute în acestea. Prin urmare, această condiție este îndeplinită.
- (xiv) Ajutorul la înființare nu poate fi combinat cu alte tipuri de ajutor acordate pentru operarea unei rute, cum ar fi ajutorul de natură socială acordat anumitor categorii de pasageri și compensarea pentru efectuarea serviciilor publice. În afară de aceasta, un astfel de ajutor nu poate fi acordat în cazul în care accesul la o rută a fost rezervat pentru un singur transportator, în temeiul articolului 4 din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92, în special alineatul (1) litera (d) din articolul în cauză. De asemenea, în conformitate cu normele de proporționalitate, un astfel de ajutor nu poate fi combinat cu un alt ajutor acordat pentru acoperirea aceluiași costuri, inclusiv ajutorul plătit într-un alt stat.
- (569) Italia a confirmat faptul că ajutoarele în cauză nu au fost acordate pentru înființarea de rute în temeiul unor obligații de serviciu public în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008. Cu toate acestea, Italia nu a confirmat că ajutorul nu a fost combinat cu alt ajutor pentru acoperirea aceluiași costuri.
- (570) În consecință, ajutorul acordat companiilor aeriene nu poate fi considerat ajutor la înființare compatibil în temeiul orientărilor din 2005 privind sectorul aviației. Prin urmare, ajutorul de stat pus în aplicare în favoarea companiilor aeriene Meridiana și Germanwings constituie ajutor de stat ilegal și incompatibil, care trebuie să fie recuperat.

12.3. CONCLUZIE

- (571) Având în vedere cele de mai sus, Comisia constată următoarele:
- (a) Italia a pus în aplicare ajutoarele pentru investiții acordate aeroportului Alghero, încălcând articolul 108 alineatul (3) din tratat. Ajutoarele pentru investiții în cauză sunt compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat;
- (b) subvențiile menționate în considerentul 257 acordate administratorului aeroportului Alghero înainte de 12 decembrie 2000 nu se încadrează în domeniul de aplicare a prezentei decizii;
- (c) Italia a pus în aplicare ajutoarele de exploatare acordate aeroportului Alghero, încălcând articolul 108 alineatul (3) din tratat. Ajutoarele de exploatare în cauză sunt compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat;
- (d) contractele de servicii aeroportuare (sau de handling) și contractele de marketing încheiate de întreprinderea So.Ge.A.AL cu Ryanair, Air One/Alitalia, Volare, bmibaby, Air Vallée și Air Italy nu constituie ajutor de stat;
- (e) contractele de handling și de marketing încheiate de întreprinderea So.Ge.A.AL cu Meridiana și Germanwings constituie ajutor de stat ilegal și incompatibil.

13. RECUPERARE

- (572) În conformitate cu TFUE și cu jurisprudența consacrată a Curții de Justiție, Comisia are competența de a decide ca statul membru în cauză să anuleze sau să modifice măsura de ajutor ⁽¹²⁷⁾ care s-a dovedit a fi incompatibilă cu

⁽¹²⁷⁾ Cauza C-70/72, Comisia/Germania, Rec., 1973, p. 813, punctul 13.

piața internă. De asemenea, Curtea a susținut în mod consecvent că obligația unui stat de a elimina ajutorul considerat de Comisie ca fiind incompatibil cu piața internă are rolul de a restabili situația existentă anterior ⁽¹²⁸⁾. În acest context, Curtea a stabilit că un astfel de obiectiv este atins de îndată ce beneficiarul rambursează ajutorul ilegal, renunțând astfel la avantajul de care a beneficiat în comparație cu concurenți săi de pe piață, iar situația anterioară acordării ajutorului este restabilită ⁽¹²⁹⁾.

- (573) Urmând jurisprudența menționată, articolul 14 din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului ⁽¹³⁰⁾ prevede că „atunci când se adoptă decizii negative în cazuri de ajutor ilegal, Comisia decide ca statul membru în cauză să ia toate măsurile necesare pentru recuperarea ajutorului de la beneficiar”.
- (574) Prin urmare, ajutorul de stat menționat în tabelul 19 pus în aplicare în favoarea companiilor aeriene Meridiana și Germanwings trebuie rambursat Italiei în măsura în care a fost plătit.
- (575) În ceea ce privește sumele care trebuie recuperate, Comisia va lua în considerare analiza *ex ante* a costurilor și veniturilor marginale preconizate în cadrul contractelor, astfel cum figurează în tabelul 19, cu următoarele considerații suplimentare:
- (a) pentru fiecare contract sau combinație de contracte în cauză, valoarea anuală a ajutorului care trebuie să fie recuperat ar trebui să corespundă fluxului de numerar marginal negativ anual la momentul luării deciziei de a încheia contractul, pentru fiecare an de aplicare a contractului. Fluxurile de numerar negative corespund valorii de finanțare necesare pentru ca valoarea actualizată netă a contractului să fie pozitivă și, astfel, contractul să fie compatibil cu piața;
- (b) Comisia consideră că termenul care trebuie luat în considerare pentru analiza rentabilității companiei aeriene Germanwings este anul 2007. Astfel cum s-a menționat în considerentul 117, Germanwings a operat de pe aeroportul Alghero doar în anul 2007. Într-adevăr, avantajul efectiv primit de compania aeriană este limitat la durata efectivă a contractelor în cauză, întrucât, după rezilierea contractului, Germanwings nu a mai primit niciun avantaj de la aeroport.
- (576) Tabelul 23 specifică valorile indicative ale ajutorului care trebuie recuperat (fluxuri marginale negative), precum și reducerile corespunzătoare pentru contractul Germanwings care nu a fost executat până la finalul perioadei sale de valabilitate.

Tabelul 23

Informații privind sumele indicative primite ca ajutor de stat, sumele care trebuie recuperate și sumele dejarecuperate

Identitatea beneficiarului	Valoarea totală indicativă a ajutorului primit (în EUR)	Valoarea totală indicativă a ajutorului care trebuie recuperat (în EUR) (Principalul)	Valoarea totală deja rambursată (în EUR)	
			Principalul	Dobânda de recuperare
Germanwings	140 482 EUR	140 482 EUR		
Meridiana	175 174 EUR	175 174 EUR		

- (577) Pentru a ține cont de avantajul efectiv primit de companiile aeriene și de filialele acestora în temeiul contractelor, sumele indicate în tabelul 23 pot fi ajustate în funcție de elementele de probă furnizate de Italia, pe baza (i) diferenței dintre, pe de o parte, plățile efective astfel cum sunt prezentate *ex post*, care au fost efectuate de companiile aeriene cu privire la tarifele de aeroport și, pe de altă parte, fluxurile de numerar preconizate (*ex ante*) asociate acestor elemente de venituri și care sunt prezentate în tabelul 19 și (ii) diferența dintre, pe de o parte, plățile efective aferente serviciilor de marketing, prezentate *ex post*, care au fost acordate companiilor aeriene în temeiul contractelor de marketing și, pe de altă parte, costurile de marketing prevăzute *ex ante*, care corespund sumelor indicate în tabelul 19.

⁽¹²⁸⁾ Cauzele conexe C-278/92, C-279/92 și C-280/92 Spania/Comisia, Rec., 1994, p. I-04103, punctul 75.

⁽¹²⁹⁾ Cauza C-75/97, Belgia/Comisia, Rec., 1999, p. I-3671, punctele 64-65.

⁽¹³⁰⁾ Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 83, 27.3.1999, p. 1).

(578) De asemenea, Italia trebuie să adauge la valoarea ajutorului dobânzile de recuperare, calculate de la data la care ajutorul ilegal a fost pus la dispoziția beneficiarului până la data recuperării sale ⁽¹³¹⁾, în conformitate cu capitolul V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei ⁽¹³²⁾. Întrucât, în speță, fluxurile de numerar care corespund valorilor ajutoarelor sunt complexe și au fost plătite la date diferite pe tot parcursul anului, iar ambele contracte au fost executate pentru o perioadă de numai un an fiecare, Comisia consideră că este acceptabil pentru calcularea dobânzii de recuperare să se considere că momentul plății ajutorului acordat companiilor aeriene Germanwings și Meridiana este data de încetare (anticipată) a contractelor respective.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

(1) Subvențiile directe pentru infrastructură, instalații și lucrări și echipamente pe care Italia le-a acordat aeroportului Alghero constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat. Ajutorul de stat a fost acordat de Italia cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din tratat.

(2) Ajutorul de stat menționat la alineatul (1) este compatibil cu piața internă în sensul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat.

Articolul 2

(1) Injecțiile de capital efectuate de Italia în favoarea aeroportului Alghero constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat. Ajutorul de stat a fost acordat de Italia cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din tratat.

(2) Ajutorul de stat menționat la alineatul (1) este compatibil cu piața internă în sensul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat.

Articolul 3

Măsurile puse în aplicare de Italia în favoarea companiilor aeriene Ryanair, Air One/Alitalia, Volare, bmibaby, Air Vallée și Air Italy nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

Articolul 4

(1) Măsurile puse în aplicare de Italia în favoarea companiilor aeriene Meridiana și Germanwings constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat. Ajutorul de stat a fost acordat de Italia cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din tratat.

(2) Ajutorul de stat menționat la alineatul (1) este incompatibil cu piața internă.

Articolul 5

(1) Italia recuperează de la beneficiari ajutorul de stat incompatibil menționat la articolul 4.

(2) Sumele care trebuie recuperate sunt purtătoare de dobândă de la data la care se consideră că au fost puse la dispoziția beneficiarului până la data la care sunt recuperate efectiv.

⁽¹³¹⁾ Articolul 14 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999, citat anterior.

⁽¹³²⁾ Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 659/1999 al Consiliului de stabilire a normelor detaliate de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 140, 30.4.2004, p. 1).

(3) Dobânda se calculează ca dobândă compusă, în conformitate cu dispozițiile capitolului V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004.

(4) Italia anulează toate celelalte plăți restante aferente ajutorului menționat la articolul 4, începând de la data adoptării prezentei decizii.

Articolul 6

- (1) Recuperarea ajutorului menționat la articolul 5 este imediată și efectivă.
- (2) Italia asigură punerea în aplicare a prezentei decizii în termen de patru luni de la data notificării acesteia.

Articolul 7

- (1) În termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, Italia pune la dispoziția Comisiei următoarele informații:
 - (a) cuantumul total al ajutorului primit de către beneficiari;
 - (b) suma totală (principalul și dobânzile de recuperare) care trebuie recuperată de la fiecare beneficiar;
 - (c) o descriere detaliată a măsurilor deja adoptate și a celor planificate în vederea conformării cu prezenta decizie;
 - (d) documente care să demonstreze că beneficiarilor li s-a solicitat rambursarea ajutorului.
- (2) Italia informează Comisia cu privire la evoluția măsurilor naționale luate în vederea punerii în aplicare a prezentei decizii până la recuperarea ajutorului menționat la articolul 4. Italia transmite fără întârziere, la simpla solicitare a Comisiei, informații referitoare la măsurile deja întreprinse și la cele prevăzute în vederea respectării prezentei decizii. De asemenea, Italia furnizează informații detaliate privind cuantumul ajutorului și ale dobânzilor de recuperare care au fost deja recuperate de la beneficiari.

Articolul 8

Prezenta decizie se adresează Republicii Italia.

Adoptată la Bruxelles, 1 octombrie 2014.

Pentru Comisie
Joaquín ALMUNIA
Vicepreședinte

DECIZIA (UE) 2015/1585 A COMISIEI**din 25 noiembrie 2014****privind schema de ajutoare de stat SA.33995 (2013/C) (ex 2013/NN) [pusă în aplicare de Germania în sprijinul energiei electrice din surse regenerabile și al utilizatorilor mari consumatori de energie]**

[notificată cu numărul C(2014) 8786]

(Numai textul în limba engleză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile menționate anterior ⁽¹⁾ și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURĂ

- (1) Prin intermediul unei plângeri primite în decembrie 2011, Comisia a fost informată că Germania a pus în aplicare ajutorul de stat în sprijinul energiei electrice din surse regenerabile și al utilizatorilor mari consumatori de energie („EIU”) prin plafonarea suprateaxei pentru finanțarea sprijinului acordat energiei produse din surse regenerabile, *EEG-Umlage* (denumită în continuare „suprataxa pe energia din surse regenerabile”).
- (2) Prin scrisoarea din 18 decembrie 2013, Comisia a informat Germania că a decis să inițieze procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul CE cu privire la ajutoare (denumită în continuare „decizia de inițiere a procedurii”).
- (3) Decizia de inițiere a procedurii a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽²⁾. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la ajutorul în cauză.
- (4) Comisia a transmis informațiile Germaniei, căreia i s-a oferit posibilitatea de a răspunde; comentariile acesteia au fost prezentate prin scrisorile din 20 ianuarie 2014 și 14 noiembrie 2014.
- (5) Prin scrisoarea din 22 septembrie 2014, Germania a renunțat la dreptul prevăzut la articolul 342 din tratat, coroborat cu articolul 3 din Regulamentul (CEE) nr. 1/1958 ⁽³⁾ privind adoptarea prezentei decizii în limba germană și a fost de acord ca decizia să fie adoptată în limba engleză.

2. DESCRIEREA DETALIATĂ A AJUTORULUI**2.1. Legea EEG 2012**

- (6) Legea EEG 2012 (*Erneuerbare-Energien-Gesetz/Legea privind energia din surse regenerabile*) a fost semnată la 28 iulie 2011 și a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2012 ⁽⁴⁾. Acesta a fost modificată în mod substanțial de Legea EEG 2014 ⁽⁵⁾. Comisia a aprobat noua schemă de ajutoare care rezultă din modificarea substanțială la 23 iulie 2014 ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ JO C 37, 7.2.2014, p. 73 și JO C 250, 1.8.2014, p. 15.

⁽²⁾ Conform notei de subsol 1.

⁽³⁾ Regulamentul nr. 1 de stabilire a regimului lingvistic al Comunității Economice Europene (JO Seria L, Volumul 1952-1958, p. 59).

⁽⁴⁾ Gesetz für den Vorrang Erneuerbarer Energien (Erneuerbare-Energien-Gesetz – EEG), astfel cum a fost modificată prin Gesetz zur Neuregelung des Rechtsrahmens für die Förderung der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien, Bundesgesetzblatt, Part I, p. 1634 și prin Gesetz zur Änderung des Rechtsrahmens für Strom aus solarer Strahlungsenergie und zu weiteren Änderungen im Recht der erneuerbaren Energien vom 17. August 2012, Bundesgesetzblatt, partea I, p. 1754.

⁽⁵⁾ Gesetz zur grundlegenden Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes und zur Änderung weiterer Bestimmungen des Energiewirtschaftsrechts vom 21. Juli 2014, Bundesgesetzblatt, partea I, p. 1066.

⁽⁶⁾ Cazul de ajutor de stat SA.38632 (2014/N) – Germania: EEG 2014 – Reforma Legii privind energia din surse regenerabile (nepublicat încă în JO).

- (7) La primul nivel al sistemului instituit prin Legea EEG 2012, operatorii de rețea (în majoritatea cazurilor, operatorii sistemului de distribuție, „OSD”) sunt obligați să achiziționeze energia electrică produsă în cadrul propriei rețele din surse regenerabile de energie (denumită în continuare „energia electrică SRE”) și din gaze de mină (acestea sunt denumite împreună în continuare „energie electrică din surse regenerabile”). Prețurile de achiziție sunt stabilite prin lege (fiind denumite în continuare „tarife fixe”). În loc să solicite plata tarifelor fixe, producătorii de energie electrică din surse regenerabile și producătorii de energie electrică din gaze de mină au posibilitatea, de asemenea, să comercializeze energia electrică direct pe piață („comercializare directă”). În acest caz, aceștia au dreptul să obțină o primă de piață de la operatorul de rețea. Cuantumul primei de piață este, de asemenea, stabilit prin lege.
- (8) La cel de al doilea nivel, operatorii de rețea trebuie să transfere imediat energia electrică din surse regenerabile către proprii lor operatori de transport și de sistem („OTS”), în Germania existând patru astfel de operatori, care, la rândul lor, au obligația de a-i compensa pe operatorii de rețea pentru totalitatea costurilor rezultate din tarifele fixe și din primele de piață.
- (9) Legea EEG 2012 prevede, de asemenea, un mecanism de egalizare conform căruia sarcina financiară rezultată din obligația de cumpărare este repartizată între cei patru OTS, astfel încât, în cele din urmă, fiecare OTS va acoperi costurile unei cantități de energie electrică care corespunde unei cote medii de energie electrică din surse regenerabile comparativ cu cantitatea totală de energie electrică livrată consumatorilor finali în fiecare zonă deservită de OTS individual în anul calendaristic precedent (articolul 36 din Legea EEG 2012). Acesta reprezintă cel de al treilea nivel.
- (10) Operatorii de transport și de sistem sunt obligați să vândă energia din surse regenerabile pe piața la vedere. OTS pot face acest lucru individual sau împreună. Dacă prețul obținut pe piața la vedere nu este suficient pentru a acoperi sarcina financiară rezultată din obligația de cumpărare față de operatorii de rețea, conform legii, OTS au dreptul să solicite furnizorilor de energie electrică să plătească o cotă din această sarcină care este proporțională cu cantitatea de energie electrică livrată de furnizori consumatorilor finali. Cota trebuie să fie stabilită astfel încât fiecare furnizor de energie electrică să suporte aceleași costuri pentru fiecare kilowatt/h de electricitate livrat de acesta consumatorului final. Pentru plata acestei suprataxe se vor efectua plăți lunare în avans. Legea EEG 2012 desemnează în mod explicit această taxă pe care OTS o recuperează de la furnizorii de energie electrică ca reprezentând suprataxa pe energia din surse regenerabile [a se vedea articolul 37 alineatul (2) din Legea EEG 2012]. Cei patru OTS sunt obligați să indice toate plățile pe care le-au primit într-un cont comun EEG și să publice contul respectiv (articolul 7 din AusglMechV (?)). Acesta reprezintă cel de al patrulea nivel.
- (11) Cei patru OTS trebuie să stabilească împreună suprataxa pe energia din surse regenerabile pentru anul $n + 1$ în octombrie (articolul 3 din Absatz 2 din AusglMechV). Metodologia pe care trebuie să o utilizeze aceștia și elementele pe care trebuie să își bazeze calculul sunt prevăzute în *Ausgleichsmechanismusverordnung* (AusglMechV) și în *Ausgleichsmechanismus-Ausführungsverordnung* (AusglMechAV⁽⁸⁾). Aceste texte juridice nu lasă nicio marjă de apreciere operatorilor de transport și de sistem. În special, articolul 3 din AusglMechV prevede următoarele:

„Articolul 3 – Suprataxa pe energia din surse regenerabile

- (1) Operatorii de transport și de sistem calculează suprataxa pe energia din surse regenerabile în conformitate cu articolul 37 alineatul (2) din Legea privind energia din surse regenerabile [și anume, Legea EEG 2012] într-o manieră transparentă după cum urmează:
1. diferența dintre veniturile estimate menționate la alineatul (3) punctele (1) și (3) pentru anul calendaristic următor și previziunile privind cheltuielile menționate la alineatul (4) pentru anul calendaristic următor; și
 2. diferența dintre veniturile efective menționate la punctul 3 și cheltuielile efective menționate la alineatul (4) la momentul efectuării calculului.
- (2) Suprataxa pe energia din surse regenerabile pentru anul calendaristic următor trebuie să fie publicată până la data de 15 octombrie a fiecărui an calendaristic pe site-ul operatorului de transport și de sistem în formă agregată și trebuie să fie exprimată în cenți per kilowatt/oră furnizat consumatorilor; articolul 43 alineatul (3) din Legea privind energia din surse regenerabile se aplică în mod corespunzător.

(7) Verordnung zur Weiterentwicklung des bundesweiten Ausgleichsmechanismus vom 17. Juli 2009, Bundesgesetzblatt, partea I, p. 2101, astfel cum a fost modificat prin articolul 2 din Gesetz vom 17. August 2012, Bundesgesetzblatt, partea I, p. 1754.

(8) Verordnung zur Ausführung der Verordnung zur Weiterentwicklung des bundesweiten Ausgleichsmechanismus (Ausgleichsmechanismus-Ausführungsverordnung – AusglMechAV) vom 22. Februar 2010, Bundesgesetzblatt, partea I, p. 134, astfel cum a fost modificat prin Zweite Verordnung zur Änderung der Ausgleichsmechanismus-Ausführungsverordnung vom 19. Februar 2013, Bundesgesetzblatt, partea I, p. 310.

- (3) Veniturile sunt:
1. venituri din comercializarea pentru ziua următoare și intrazilnică în conformitate cu articolul 2;
 2. venituri din suprataxa pe energia din surse regenerabile;
 - 2a. venituri din plățile în conformitate cu articolul 35 alineatul (2) din Legea privind energia din surse regenerabile, cu condiția ca acest exercițiu de comparare în conformitate cu articolul 35 alineatul (3) din Legea privind energia din surse regenerabile să prezinte un sold pozitiv pentru operatorul de transport și de sistem;
 3. venituri din dobânzile menționate la alineatul (5);
 4. venitul din decontarea energiei de echilibrare pentru grupul de echilibrare EEG; și
 5. venitul în temeiul articolului 35 alineatul (4) sau al articolului 38 din Legea privind energia din surse regenerabile.
- (4) Cheltuielile sunt:
1. tarifele fixe și plățile compensatorii în conformitate cu articolul 16 și articolul 35 alineatul (1) din Legea privind energia din surse regenerabile;
 - 1a. plata primelor în conformitate cu articolele 33 g sau 33i sau cu articolul 35 alineatul (1a) din Legea privind energia din surse regenerabile;
 - 1b. plăți în conformitate cu articolul 35 alineatul (1b) din Legea privind energia din surse regenerabile;
 2. rambursări în conformitate cu alineatul (6);
 3. plățile în contul dobânzilor menționate la alineatul (5);
 4. costurile necesare pentru decontarea tranzacțiilor intrazilnice;
 5. costurile necesare pentru decontarea energiei de echilibrare pentru grupul de echilibrare EEG;
 6. costurile necesare pentru elaborarea previziunilor pentru ziua următoare și a celor intrazilnice;
 7. costurile necesare pentru înființarea și exploatarea unui registru de instalare, cu condiția ca operatorilor de transport și de sistem să le revină obligația de a exploata un astfel de registru în temeiul unui decret adoptat în conformitate cu articolul 64e alineatul (2) din Legea privind energia din surse regenerabile.
- (5) Diferențele dintre venituri și cheltuieli sunt purtătoare de dobândă. Rata dobânzii pentru o lună calendaristică se ridică la 0,3 puncte procentuale peste media lunară a ratei dobânzii interbancare oferite la operațiunile în euro stabilită pentru aprovizionarea monetară pe o perioadă de o lună a destinatarilor principali din țările participante la Uniunea Monetară Europeană (EURIBOR).
- (6) În cazul în care există drepturi ca urmare a discrepanțelor dintre plățile lunare în conformitate cu articolul 37 alineatul (2) a treia teză din Legea privind energia din surse regenerabile și decontarea finală în conformitate cu articolul 48 alineatul (2) din Legea privind energia din surse regenerabile, acestea trebuie să fie compensate până la data de 30 septembrie a anului care urmează finanțării.
- (7) La previzionarea veniturilor și cheltuielilor menționate la alineatul (1) punctul 1 în vederea calculării supratexei pe energia din surse regenerabile, operatorii de transport și de sistem pot lua în considerare o rezervă de lichidități. Aceasta nu poate depăși 10 % din diferența menționată la alineatul (1) punctul 1.”
- (12) Prin urmare, cei patru OTS stabilesc împreună suprataxa pe energia din surse regenerabile, pe baza previziunilor privind nevoile financiare pentru plata tarifelor fixe și a primelor, a previziunilor privind veniturile din vânzarea de energie electrică din surse regenerabile pe piața la vedere și a previziunilor privind consumul de energie electrică. De asemenea, o serie de venituri și costuri legate de gestionarea supratexei pe energia din surse regenerabile trebuie luate în considerare pentru calcularea acesteia. În 2012, suprataxa pe energia din surse regenerabile se ridică la 3,592 cenți/kWh. În 2013, aceasta a fost de 5,277 cenți/kWh. În 2014, suprataxa se ridică la 6,240 cenți/kWh.

- (13) De asemenea, din dispozițiile descrise în considerentul 11 rezultă că suprataxa pe energia din surse regenerabile asigură faptul că toate costurile suplimentare pe care operatorii de rețea și operatorii de transport și de sistem le suportă ca urmare a obligațiilor legale care le revin în temeiul Legii EEG 2012 față de producătorii de energie electrică din surse regenerabile și, respectiv, față de operatorii de rețea sunt compensate prin intermediul suprataxei pe energia din surse regenerabile. În cazul în care, într-un anumit an, veniturile din suprataxa pe energia din surse regenerabile depășesc costurile, surplusul este reportat în anul următor, suprataxa pe energia din surse regenerabile fiind redusă în mod corespunzător; în cazul în care există un deficit, suprataxa pe energia din surse regenerabile este majorată în mod corespunzător. Astfel de ajustări sunt automate și nu necesită nicio altă intervenție din partea legiuitorului sau a organului executiv.

2.2. Privilegiul privind energia electrică ecologică

- (14) În conformitate cu articolul 39 din Legea EEG 2012, într-un anumit an calendaristic, suprataxa pe energia din surse regenerabile este redusă cu 2 cenți per kilowatt/oră (ct/kWh) pentru furnizorii de energie electrică, în cazul în care energia electrică din surse regenerabile pe care aceștia o furnizează tuturor consumatorilor lor finali îndeplinește anumite condiții (așa-numitul *privilegiu privind energia electrică ecologică*).
- (15) Reducerea se acordă în cazul în care furnizorul a achiziționat energie electrică din surse regenerabile direct de la producătorii naționali de energie electrică din surse regenerabile în temeiul acordurilor de comercializare directă în sensul articolului 33b nr. 2 din Legea EEG 2012 (și anume, acorduri de comercializare directă, în cazul în care producătorii de energie electrică din surse regenerabile nu solicită sprijin în temeiul Legii EEG 2012) și în cazul în care cantitatea de energie electrică din surse regenerabile achiziționată atinge următoarele praguri:
- (a) cel puțin 50 % din energia electrică livrată de furnizor tuturor consumatorilor săi finali este energie electrică din surse regenerabile;
- (b) cel puțin 20 % din energia electrică este energie eoliană sau energie solară în sensul articolelor 29-33 din Legea EEG 2012.
- (16) Reducerea de 2 cenți/kWh se va aplica întregului portofoliului de energie electrică. Acest lucru înseamnă că, dacă 50 % din energia electrică a unui furnizor provine din surse convenționale de energie, în timp ce cealaltă jumătate din energia electrică a acestuia este energie electrică din surse regenerabile achiziționată în temeiul acordurilor de comercializare directă descrise în considerentul 15, furnizorul primește o plată de 4 cenți/kWh. Această plată pot fi transferată în parte sau în totalitate producătorilor de energie electrică din surse regenerabile.
- (17) În acest sens, Germania a explicat că furnizorii de energie electrică care solicită acordarea privilegiului primesc reducerea de 2 cenți/kWh pentru întregul portofoliu numai în cazul în care cel puțin 50 % din acesta este reprezentat de energie electrică din surse regenerabile. Pentru a evita sau a reduce la minimum riscul de a nu îndeplini cu puțin obiectivul de 50 % (caz în care toată suprataxa pe energia din surse regenerabile ar fi datorată pentru întregul portofoliu), furnizorii de energie electrică achiziționează energie electrică din surse regenerabile cu o marjă de siguranță, și anume peste cei 50 % necesari, ajungând uneori până la 60 %. În acest caz, pentru a calcula avantajul în materie de costuri care poate fi transferat eventual producătorilor de energie electrică din surse regenerabile, reducerea suprataxei pe energia din surse regenerabile obținută pentru întregul portofoliu, și anume 2 cenți/kWh, trebuie împărțită printr-o pondere mai mare a energiei electrice din surse regenerabile. De exemplu, pentru o pondere de 60 %, avantajul în materie de costuri care ar putea fi transferat nu s-ar ridica la 4 cenți/kWh, ci la numai 3,3 cenți/kWh. În medie, avantajul maxim care rezultă din *privilegiul privind energia electrică ecologică* a fost de 3,8 cenți/kWh în 2012, 3,2 cenți/kWh în 2013 și 3,9 cenți/kWh în 2014.
- (18) Pentru a determina gradul de discriminare potențială istorică în temeiul articolelor 30 și 110 din tratat, în vederea identificării unei soluții pentru aceasta, Germania a estimat că în perioada 1 ianuarie 2012 – 31 iulie 2014, și anume în perioada în care Legea EEG 2012 a fost în vigoare, importurile de garanții de origine corespunzătoare centralelor electrice EEG care ar fi fost eligibile pentru sprijinul acordat în temeiul Legii EEG 2012 s-au ridicat la 1,3 TWh.

An	2012	2013	2014
Importurile de energie electrică EEG eligibile însoțite de garanții de origine (în GWh)	519	283	547

- (19) Germania susține că, dacă toate importurile respective ar fi beneficiat de *privilegiul privind energia electrică ecologică*, la aproximativ 4 cenți/kWh, veniturile nepercepute în temeiul suprataxei pe energia din surse regenerabile de la furnizorii de energie electrică care achiziționează energie electrică s-ar fi ridicat la circa 50 de milioane EUR. Germania s-a angajat să investească această sumă în interconexiuni și proiecte europene în domeniul energiei.

2.3. Plafonarea suprataxei pe energia din surse regenerabile pentru întreprinderile mari consumatoare de energie

- (20) Legea EEG 2012 nu îi obligă pe furnizorii de energie electrică să transfere clienților suprataxa pe energia din surse regenerabile. Cu toate acestea, Legea EEG 2012 stabilește modul în care furnizorul de energie electrică trebuie să indice suprataxa pe energia din surse regenerabile pe factura de energie electrică, în cazul în care suprataxa pe energia din surse regenerabile este transferată. În practică, toți furnizorii de energie electrică transferă suprataxa pe energia din surse regenerabile în totalitatea sa.
- (21) Articolul 40 din Legea EEG 2012 limitează valoarea suprataxei care poate fi transferată de furnizorii de energie electrică utilizatorilor mari consumatori de energie: la cerere, *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle* (denumită în continuare „BAFA”), o autoritate publică, va emite un act administrativ care interzice furnizorului de energie electrică să transfere valoarea totală a suprataxei pe energia din surse regenerabile unui utilizator final în cazul în care utilizatorul final este o întreprindere de producție cu un consum ridicat de energie ⁽⁹⁾. Această dispoziție este denumită „norma de compensare specială”, *Besondere Ausgleichsregelung* (denumită în continuare „BesAR”).
- (22) Articolul 40 din Legea EEG 2012 prevede că această limitare vizează reducerea costului energiei electrice pentru întreprinderile respective în scopul de a menține competitivitatea internațională a acestora, în măsura în care acest lucru este compatibil cu obiectivele stabilite de Legea EEG 2012 și limita impusă continuă să fie compatibilă cu interesul utilizatorilor de energie electrică în ansamblu.
- (23) Articolul 41 alineatul (1) din Legea EEG 2012 limitează suprataxa pe energia din surse regenerabile sub rezerva următoarelor condiții:
- (a) energia electrică achiziționată de la un furnizor de energie electrică și utilizată de întreprinderi a însumat cel puțin 1 GWh în exercițiul financiar precedent;
 - (b) ponderea costurilor energiei electrice care urmează să fie suportată de întreprindere la valoarea adăugată brută a fost de cel puțin 14 % în exercițiul financiar precedent;
 - (c) suprataxa pe energia din surse regenerabile a fost transferată întreprinderii în exercițiul financiar precedent;
 - (d) întreprinderea a fost supusă unui audit energetic certificat (această condiție nu se aplică întreprinderilor al căror consum de energie electrică este mai mic de 10 GWh).
- (24) Conform regulii generale prevăzute la articolul 41 alineatul (3) nr. 1, suprataxa pe energia din surse regenerabile pentru utilizatorii mari consumatori de energie va fi plafonată treptat după cum urmează:
- (a) consum de până la 1 GWh: niciun plafon – toată suprataxa pe energia din surse regenerabile;
 - (b) consum cuprins între 1 GWh și 10 GWh – 10 % din suprataxa pe energia din surse regenerabile;
 - (c) consum cuprins între 10 GWh și 100 GWh – 1 % din suprataxa pe energia din surse regenerabile;
 - (d) consum de peste 100 GWh – 0,05 cenți/kWh.
- (25) În cazul în care consumul unui utilizator mare consumator de energie depășește 100 GWh, iar costurile sale de energie electrică reprezintă mai mult de 20 % din valoarea adăugată brută, diversele praguri descrise în considerentul 24 nu se aplică, suprataxa pe energia din surse regenerabile fiind limitată la 0,05 eurocenți/kWh pentru întregul consum de energie electrică al utilizatorului mare consumator de energie [articolul 41 alineatul (3) nr. 2].
- (26) Decizia BAFA nu este obligatorie numai pentru furnizorul de energie electrică, ci și pentru operatorii de transport și de sistem. Aceasta înseamnă că, în cazul în care BAFA a decis că un utilizator mare consumator de energie trebuie să îi plătească furnizorului său de energie electrică doar o suprataxă pe energia din surse regenerabile redusă, la rândul său, obligația utilizatorului mare consumator de energie electrică de a plăti OTS suprataxa pe energia din surse regenerabile este redusă în mod corespunzător. Acest lucru va fi luat în considerare atunci când OTS stabilește suprataxa pe energia din surse regenerabile. Orice litigiu privind decizia BAFA va fi adus în fața instanțelor administrative, întrucât decizia respectivă este un act administrativ. Prin urmare, astfel de decizii sunt, de asemenea, executabile imediat.

2.4. Planul de ajustare

- (27) Pentru a alina reducerea suprataxei pe energia din surse regenerabile la dispozițiile de la punctul 196 și următoarele din Orientările privind ajutorul de stat pentru protecția mediului și energie pentru perioada 2014-2020 ⁽¹⁰⁾ (denumite în continuare „orientările din 2014”), Germania a prezentat un plan de ajustare.

⁽⁹⁾ Plafonul este acordat, de asemenea, întreprinderilor feroviare. Plafonul respectiv nu este examinat în cadrul prezentei decizii. Comisia își rezervă dreptul de a evalua articolul 42 din Legea EEG 2012 în cadrul unei proceduri separate.

⁽¹⁰⁾ JO C 200, 28.6.2014, p. 1.

- (28) Pentru întreprinderile care au beneficiat de BesAR, dar care au plătit mai puțin decât ar fi trebuit în conformitate cu normele prevăzute în secțiunea 3.7.2 din orientările din 2014 (în special criteriile de eligibilitate prevăzute la punctele 185, 186 și 187, precum și criteriile proporționalității prevăzute la punctele 188 și 189), suprataxa pe energia din surse regenerabile ajustată pentru 2013 nu trebuie să depășească 125 % din suprataxa pe care acestea au plătit-o efectiv în anul respectiv. Suprataxa ajustată pentru 2014 nu trebuie să depășească 150 % din aceeași valoare de bază, și anume din suprataxa care a fost plătită efectiv în anul 2013. Pentru a accelera recuperarea și întrucât datele privind consumul pentru anii în cauză nu sunt încă disponibile pentru toate întreprinderile vizate de recuperare, într-o primă etapă, Germania va utiliza consumul de energie electrică care a fost prezentat în cereri pentru a calcula o valoare de recuperare preliminară, care trebuie recuperată imediat pentru a îndeplini cerința Deggendorf⁽¹¹⁾. În a doua etapă, Germania va aplica datele privind consumul real pentru anii în cauză pentru a stabili sumele finale de recuperat și pentru a lua măsurile necesare în vederea asigurării recuperării sau a rambursării pe baza sumelor finale respective.
- (29) Începând cu anul 2015, mecanismul de ajustare va fi modificat. În conformitate cu articolul 103 alineatul (3) din Legea EEG 2014⁽¹²⁾, BAFA va limita suprataxa pe energia din surse regenerabile care trebuie plătită de utilizatorii mari consumatori de energie în anii 2015-2018, astfel încât suprataxa pe energia din surse regenerabile pentru un anumit an X să nu depășească dublul suprateaxei pe energia din surse regenerabile plătită în exercițiul financiar care precedă anul de aplicare ($x - 2$). În timp ce suprataxa pe energia din surse regenerabile va fi ajustată în fiecare an, suprataxa care trebuie plătită în 2015 va fi plafonată la dublul suprateaxei din 2013, la fel precum suprateaxele din anii următori până în 2018.

2.5. Transparența, contul energiei din surse regenerabile și monitorizarea de către stat

- (30) O serie de sarcini de control, supraveghere și punere în aplicare au fost încredințate Agenției Federale a Rețelelor, *Bundesnetzagentur* (denumită în continuare „BNetzA”).
- (31) Producătorii de energie electrică EEG, operatorii de rețea, OTS și furnizorii de energie electrică sunt obligați să își pună la dispoziție reciproc datele necesare pentru punerea în aplicare corectă a sistemului EEG. Legea EEG 2012 stabilește în detaliu ce tip de informații trebuie transmise sistematic altor operatori și în ce perioadă a anului. Operatorii de rețea, operatorii de transport și de sistem și furnizorii de energie electrică pot solicita auditarea datelor de către un expert contabil.
- (32) Legea EEG 2012 instituie un organ de soluționare a litigiilor căruia Ministerul Federal pentru Mediu, Conservarea Naturii și Securitate Nucleară i-a încredințat sarcina de a clarifica aspecte și de a soluționa litigiile dintre producătorii de energie electrică din surse regenerabile, operatorii de rețea, operatorii de transport și de sistem și furnizorii de energie electrică (*Clearingstelle*).
- (33) De asemenea, operatorii de rețea și operatorii de transport și de sistem au obligația, în conformitate cu Legea EEG 2012 și decretul de aplicare (*AusglMechV* și *AusglMechAV*) să publice anumite date pe site-urile lor (cantitatea de energie electrică din surse regenerabile achiziționată și prețul plătit). Operatorii de transport și de sistem trebuie să țină evidența tranzacțiilor efectuate în temeiul Legii EEG 2012, separat de restul activităților lor. Aceștia sunt obligați să țină o contabilitate financiară separată pentru toate fluxurile financiare legate de Legea EEG 2012, fiind necesar un cont bancar separat, gestionat în comun de către cei patru OTS, pentru toate cheltuielile și veniturile legate de Legea EEG 2012 (articolul 5 din *AusglMechAV*).
- (34) Operatorii de transport și de sistem au obligația de a publica pe un site comun, denumit „contul EEG”, veniturile totale lunare rezultate din vânzarea de energie electrică din surse regenerabile pe piața la vedere și din suprataxa pe energia din surse regenerabile și costurile globale (compensarea operatorilor de rețea și alte costuri legate de gestionarea sistemului). De asemenea, aceștia au obligația de a publica în prealabil previziunile privind suprataxa pe energia din surse regenerabile pentru anul următor.
- (35) Legea EEG 2012 prevede obligația instalațiilor de a fi înregistrate la un organism public. Înregistrarea va reprezenta o condiție pentru acordarea dreptului de a beneficia de tarife fixe. Registrul în cauză nu a fost creat încă, dar a fost deja instituită o obligație separată care prevede înregistrarea instalațiilor solare și a instalațiilor de biomasă lichidă pentru ca acestea să beneficieze de tarife fixe. BNetzA gestionează registrul instalațiilor solare și *Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung* gestionează registrul instalațiilor de biomasă lichidă.
- (36) Operatorii de rețea și operatorii de transport și de sistem trebuie să transmită BNetzA detaliile pe care le primesc de la operatorii instalațiilor (locația, capacitatea de producție a instalației etc.), nivelul rețelei (de distribuție sau de transport) la care sunt conectate instalațiile, tarifele cumulate și individuale plătite instalațiilor, facturile finale trimise furnizorilor de energie electrică și datele necesare pentru a verifica exactitatea cifrelor furnizate în acest mod. Furnizorii de energie electrică au obligația de a comunica BNetzA cantitatea de energie electrică furnizată consumatorilor și conturile finale. De asemenea, BNetzA are competențe de audit în ceea ce îi privește pe

⁽¹¹⁾ Cauzele conexe T-244/93 și T-486/93, TWD Textilwerke Deggendorf/Comisia, ECLI:EU:T:1995:160.

⁽¹²⁾ Gesetz zur grundlegenden Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes und zur Änderung weiterer Bestimmungen des Energiewirtschaftsrechts vom 21. Juli 2014, Bundesgesetzblatt, Part I, p. 1066.

proprietarii instalațiilor de energie electrică din surse regenerabile, monitorizând modul în care operatorii de rețea și OTS și-au îndeplinit obligațiile.

- (37) Operatorii de transport și de sistem trebuie, de asemenea, să transmită BNetzA date detaliate referitoare la instituirea suprataxei pe energia din surse regenerabile. În special, aceștia trebuie să furnizeze date privind intrările diferitelor venituri și cheltuieli care sunt utilizate la calculul suprataxei pe energia din surse regenerabile, articolul 7 alineatul (2) din AusglMechV.
- (38) Cei care beneficiază de o plafonare a suprataxei pe energia din surse regenerabile trebuie, la cerere, să furnizeze toate informațiile necesare Ministerului Federal pentru Mediu, Conservarea Naturii și Securitate Nucleară pentru a-i permite acestuia să evalueze dacă obiectivele prevăzute la articolul 40 vor fi îndeplinite.
- (39) BNetzA i s-a încredințat responsabilitatea de a asigura că:
- operatorii de transport și de sistem comercializează pe piața la vedere energia electrică pentru care se plătesc tarife fixe în conformitate cu normele aplicabile (și anume AusglMechV);
 - operatorii de transport și de sistem determină, stabilesc și publică valoarea suprataxei pe energia din surse regenerabile în mod corespunzător;
 - operatorii de transport și de sistem percep în mod corespunzător suprataxa pe energia din surse regenerabile de la furnizorii de energie electrică;
 - tarifele fixe și primele sunt percepute în mod corespunzător de operatorii de rețea de la OTS;
 - suprataxa pe energia din surse regenerabile este redusă numai pentru furnizorii de energie electrică care îndeplinesc condițiile prevăzute la articolul 39.
- (40) În ceea ce privește determinarea suprataxei pe energia din surse regenerabile, BNetzA are numeroase competențe de punere în aplicare și sarcini legate de diferitele elemente de cost și venit pe care OTS le poate include în calculul suprataxei pe energia din surse regenerabile. În primul rând, BNetzA are competența de a stabili, de comun acord cu ministerele competente ⁽¹³⁾, normele pentru determinarea elementelor care sunt considerate venituri sau cheltuieli pentru instituirea suprataxei pe energia din surse regenerabile și a ratei dobânzii aplicabile. Pe această bază, BNetzA a detaliat în continuare în AusglMechAV tipurile de costuri care pot fi luate în considerare. În al doilea rând, BNetzA trebuie să dispună de toate elementele și documentele relevante pentru calculul suprataxei pe energia din surse regenerabile. În al treilea rând, BNetzA poate solicita informații suplimentare, inclusiv conturile [articolul 5 alineatul (3) din AusglMechAV]. În cele din urmă, operatorii de transport și de sistem au obligația de a demonstra acuratețea și necesitatea anumitor elemente de cost, înainte ca acestea să poată fi luate în considerare la calculul suprataxei pe energia din surse regenerabile [a se vedea, de exemplu, articolul 6 alineatul (2) din AusglMechAV].
- (41) BNetzA are competența de a furniza instrucțiuni operatorilor de transport și de sistem și de a elabora formulare standard pentru datele pe care OTS trebuie să i le transmită.
- (42) De asemenea, BNetzA are competența de a stabili condiții, de comun acord cu Ministerul Federal pentru Mediu, Conservarea Naturii și Securitate Nucleară, cu privire la comercializarea energiei electrice din surse regenerabile de către operatorii de transport și de sistem pe piața la vedere și de a stabili stimulente pentru cea mai bună comercializare posibilă a energiei electrice. Acest lucru a fost realizat prin intermediul AusglMechAV.
- (43) BNetzA are competențe de punere în aplicare a legii. De exemplu, BNetzA poate să emită ordine, în cazul în care operatorii de transport și de sistem nu stabilesc suprataxa pe energia din surse regenerabile în conformitate cu normele [a se vedea articolul 38 nr. 5; articolul 61 alineatul (1) nr. 2]. De asemenea, BNetzA poate să stabilească nivelul suprataxei pe energia din surse regenerabile. Articolul 6 alineatul (3) din AusglMechAV prevede că diferența dintre sumele colectate în contul suprataxei pe energia din surse regenerabile și nivelul suprataxei pe energia din surse regenerabile autorizat de BNetzA în conformitate cu o decizie executorie a BNetzA în temeiul articolului 61 alineatul (1) nr. 3 și 4 din Legea EEG 2012 constituie, de asemenea, fie venituri, fie cheltuieli în sensul articolului 3 alineatele (3) și (4) din AusglMechV. Contrar afirmațiilor Republicii Federale Germania, aceasta reprezintă dovada că BNetzA poate lua decizii executorii pentru corectarea nivelului suprataxei. Deciziile executorii au ca temei juridic articolul 61 alineatele (1) și (2), coroborat cu articolul 65 și următoarele din *Energiewirtschaftsgesetz* (EnWG) ⁽¹⁴⁾, care sunt dispoziții ce permit BNetzA să ia decizii cu caracter obligatoriu aplicabile operatorilor privați. BNetzA poate, de asemenea, să impună amenzi [a se vedea articolul 62 alineatele (1) și (2) din Legea EEG 2012].
- (44) BNetzA este supusă anumitor obligații de raportare și trebuie să comunice anumite date Ministerului Federal pentru Mediu, Conservarea Naturii și Securitate Nucleară și Ministerului Federal al Economiei și Tehnologiei, în scopuri statistice și de evaluare.

⁽¹³⁾ În conformitate cu articolul 11 din AusglMechV, BNetzA poate adopta regulamente de comun acord cu Ministerul Federal pentru Mediu, Conservarea Naturii și Securitate Nucleară (în prezent Ministerul Federal pentru Mediu, Conservarea Naturii și Securitate Nucleară) și cu Ministerul Federal al Economiei și Tehnologiei (în prezent, Ministerul Federal al Economiei și Energiei).

⁽¹⁴⁾ Gesetz über die Elektrizitäts- und Gasversorgung (Energiewirtschaftsgesetz – EnWG) vom 7. Juli 2005, Bundesgesetzblatt, partea I, p. 1970, 3621, astfel cum a fost modificat prin articolul 3 alineatul (4) din Gesetz vom 4. Oktober 2013, Bundesgesetzblatt, partea I, p. 3746.

- (45) Agenția Federală de Mediu, *Umweltbundesamt* (denumită în continuare „UBA”) menține registrul de evidență a garanțiilor de origine, în conformitate cu articolul 15 din Directiva 2009/28/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁵⁾. În acest sens, UBA este responsabilă de emiterea, transferul și anularea garanțiilor de origine.

3. DECIZIA DE ÎNȚIERE A PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE

- (46) La 18 decembrie 2013, Comisia a decis să inițieze procedura oficială de investigare, întrucât a considerat că Legea EEG 2012 constituia ajutor de stat atât pentru producătorii de energie electrică EEG, furnizorii de energie electrică beneficiind de *privilegiul privind energia electrică ecologică*, cât și pentru utilizatorii mari consumatori de energie electrică, exprimându-și îndoielile privind compatibilitatea ajutoarelor respective cu piața internă.
- (47) În ceea ce privește existența unui ajutor de stat, Comisia a ajuns la concluzia preliminară că Legea EEG 2012 a implicat conferirea unor avantaje economice selective (i) producătorilor de energie electrică din surse regenerabile și gaz de mină, în special prin intermediul tarifelor fixe; precum și (ii) utilizatorilor mari consumatori de energie, prin reducerea suprataxei pe energia din surse regenerabile.
- (48) De asemenea, Comisia a ajuns la concluzia preliminară că avantajele respective au fost finanțate din resurse de stat, având în vedere în special (i) că legiuitorul german pare să fi introdus o taxă specială destinată finanțării sprijinului pentru producția de energie electrică din surse regenerabile, și anume suprataxa pe energia din surse regenerabile; (ii) că legiuitorul german și organul executiv au încredințat OTS gestionarea colectivă a suprataxei în conformitate cu normele stabilite de stat prin Legea EEG 2012 și regulamentele de punere în aplicare; și (iii) că OTS au fost monitorizați îndeaproape în gestionarea resursei respective.
- (49) În timp ce sprijinul pentru energia electrică din surse regenerabile a fost considerat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la posibilitatea ca reducerea suprataxei pe energia din surse regenerabile să fie considerată compatibilă în temeiul dispozițiilor tratatului, în special în temeiul articolului 107 alineatul (3) literele (b) și (c) din tratat.
- (50) În cele din urmă, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la conformitatea finanțării sprijinului pentru energia electrică din surse regenerabile acordat în temeiul Legii EEG 2012 cu articolele 30 și 110 din tratat, având în vedere faptul că, deși suprataxa pe energia din surse regenerabile a favorizat numai producția de energie electrică din surse regenerabile din Germania, aceasta a fost impusă, de asemenea, asupra consumului de energie electrică EEG importată de la producători care ar fi fost eligibili pentru sprijin în temeiul Legii EEG 2012 dacă ar fi avut sediul în Germania.

4. OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE

- (51) Părțile interesate au prezentat observații privind decizia de inițiere a procedurii și privind aplicarea orientărilor din 2014 la prezenta decizie în temeiul punctului 248 din orientările din 2014.
- (52) Majoritatea părților interesate au susținut că nu ar trebui să se considere că Legea EEG 2012 implică ajutor de stat, nici la nivelul producătorilor de energie electrică din surse regenerabile, nici în favoarea utilizatorilor mari consumatori de energie. Acestea consideră că statul german nu a făcut decât să organizeze un sistem bazat pe plăți (succesive) între operatori privați în cazul în care aceștia utilizează resurse financiare proprii. În opinia acestora, simplul fapt că sistemul respectiv își are originea în legislația de stat (Legea EEG 2012 și dispozițiile de punere în aplicare), sau implicarea BNetzA, Bundesanstalt für Ernährung und Landwirtschaft, UBA și BAFA, ale căror atribuții sunt așa-zis limitate nu poate modifica caracterul privat intrinsec al sistemului. Această analiză se bazează, în principal, pe hotărârile Curții în cauzele *PreussenElektra* ⁽¹⁶⁾ și *Doux Élevage* ⁽¹⁷⁾. În cazul în care există un ajutor, părțile interesate susțin că acesta ar trebui considerat ajutor existent, având în vedere decizia Comisiei în cazul NN 27/2000 privind o schemă germană anterioară ⁽¹⁸⁾.
- (53) De asemenea, părțile interesate au susținut că reducerea suprataxei pe energia din surse regenerabile este compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (b) sau al articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat. Legea EEG 2012 este descrisă de părțile respective ca urmărind un obiectiv dublu, de a sprijini dezvoltarea și producția de energie electrică din surse regenerabile și de a păstra baza industrială a Germaniei și a Uniunii. Părțile interesate susțin că orice ajutor acordat în temeiul Legii EEG 2012 reprezintă un mijloc adecvat și proporțional pentru atingerea obiectivului dublu respectiv. În orice caz, potrivit părților interesate, Comisia nu ar trebui să aplice orientările din 2014 în speță, întrucât o astfel de aplicare ar fi retroactivă. De asemenea, Comisia ar trebui să renunțe la recuperare pentru a proteja așteptările legitime ale beneficiarilor că ajutorul a fost acordat în mod legal.

⁽¹⁵⁾ Directiva 2009/28/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile, de modificare și ulterior de abrogare a Directivelor 2001/77/CE și 2003/30/CE (JO L 140, 5.6.2009, p. 16).

⁽¹⁶⁾ Cauza C-379/98, *PreussenElektra/Schleswig*, ECLI:EU:C:2001:160.

⁽¹⁷⁾ Cauza C-677/11, *Doux Élevage*, ECLI:EU:C:2013:348.

⁽¹⁸⁾ JO C 164, 10.7.2002, p. 5.

- (54) În schimb, Asociația germană a consumatorilor de energie (*Bund der Energieverbraucher*), care inițial a înaintat o plângere Comisiei privind Legea EEG 2012, a susținut că reducerea suprataxei pe energia din surse regenerabile constituie într-adevăr ajutor de stat, în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat, în favoarea utilizatorilor mari consumatori de energie și că reducerea aduce prejudicii întreprinderilor germane respective și consumatorilor care trebuie să plătească o suprataxă pe energia din surse regenerabile mai mare, fără a beneficia de reduceri similare. Asociația a afirmat, de asemenea, că reducerea nu poate fi considerată compatibilă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat. Aceste argumente au fost prezentate, de asemenea, de mai mulți cetățeni germani.
- (55) Argumentele prezentate de părțile interesate sunt abordate mai detaliat în secțiunea 7.

5. OBSERVAȚIILE GERMANIEI PRIVIND DECIZIA DE ÎNȚIERE A PROCEDURII ȘI OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR TERȚE

- (56) Germania atrage atenția asupra faptului că cea mai mare parte a părților implicate în sistemul instituit de Legea EEG 2012 sunt private, la fel precum în cauza *PreussenElektra*, și că părțile respective nu fac parte din administrația publică. Implicarea statului se rezumă la adoptarea legislației și la controlul strict al punerii în aplicare a acesteia. Se consideră că autoritățile publice implicate, în special BNetzA și BAFA, își respectă în mod strict atribuțiile limitate și nu administrează fonduri. Potrivit Germaniei, autoritățile respective nu dispun de o marjă de apreciere. De asemenea, Germania subliniază că suprataxa pe energia din surse regenerabile ca atare nu este stabilită de stat, ci se bazează pe un mecanism de piață, având în vedere că aceasta depinde de veniturile obținute din vânzările de energie electrică din surse regenerabile pe piața la vedere. În cele din urmă, Germania subliniază că Legea EEG 2012 nu impune furnizorilor să transfere suprataxa consumatorilor, ceea ce înseamnă că transferul este o chestiune legată de politica de stabilire a prețurilor a furnizorilor de energie electrică. De asemenea, niciunul dintre operatorii implicați în sistem nu are puteri speciale derivate din dreptul public; mai degrabă, aceștia trebuie să se bazeze pe instanțele civile pentru a pune în aplicare cererile de plată împotriva celorlalți operatori.
- (57) Germania a prezentat următoarele argumente juridice, care sunt similare celor prezentate de părțile interesate, și anume:
- absența avantajelor economice selective, pe motiv că sprijinul pentru energia electrică produsă din surse regenerabile îndeplinește criteriile hotărârii *Altmark* ⁽¹⁹⁾ și că reducerile acordate utilizatorilor mari consumatori de energie se ridică numai la o valoare care atenuează un dezavantaj existent al industriei germane;
 - absența resurselor de stat și a controlului din partea statului, ca urmare a faptului că situația *de jure* și *de facto* din Legea EEG 2012 nu este comparabilă cu situațiile examinate de Curte în cauzele *Essent* ⁽²⁰⁾ și *Vent de colère* ⁽²¹⁾;
 - faptul că, în cazul în care ar constitui ajutor de stat, plățile efectuate în temeiul Legii EEG 2012 ar constitui ajutor existent, având în vedere decizia Comisiei în cazul privind ajutorul de stat NN 27/2000;
 - compatibilitatea oricărui ajutor acordat cu piața internă pe baza articolului 107 alineatul (3) litera (b) și litera (c);
 - absența unei încălcări a articolelor 30 și 110 din tratat, având în vedere faptul că energia electrică din surse regenerabile nu poate fi comparată cu cea produsă pe plan intern, în special în contextul recente hotărâri în cauza *Ålands Vindkraft* ⁽²²⁾.
- (58) Argumentele Germaniei sunt examinate și infirmate în detaliu în secțiunea 7.

6. ANGAJAMENTELE PREZENTATE DE GERMANIA

- (59) Astfel cum s-a menționat anterior în considerentul 19, Germania a prezentat următorul angajament în ceea ce privește reinvestirea a 50 de milioane EUR în interconexiuni și proiecte europene în domeniul energiei:

„Pentru EEG 2012, o soluție globală ar putea fi concepută atât pentru Grünstromprivileg, cât și pentru aspectul menționat la articolul 30/110. Soluția ar consta în reinvestirea în interconexiuni și în proiecte europene similare în domeniul energiei a căror valoare estimată să se ridice la valoarea presupusei discriminări. Reinvestirea ar putea fi realizată în paralel cu desfășurarea proiectului în cauză. Pe baza cifrelor comunicate de Germania, reinvestirea ar trebui să se ridice la 50 de milioane EUR pentru perioada ianuarie 2012-iulie 2014. Din nou, Germania își asumă acest angajament prin garantarea menținerii poziției sale juridice (nicio discriminare).”

⁽¹⁹⁾ Cauza C-280/00, *Altmark Trans*, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽²⁰⁾ Cauza C-206/06, *Essent Netwerk Noord*, ECLI:EU:C:2008:413.

⁽²¹⁾ Cauza C-262/12, *Association Vent de Colère!*, ECLI:EU:C:2013:851.

⁽²²⁾ Cauza C-573/12, *Ålands Vindkraft*, ECLI:EU:C:2014:2037.

- (60) De asemenea, Germania a prezentat următorul angajament privind planul de ajustare menționat în considerentul 27 și următoarele:

„Recuperarea [valoarea recuperabilă] în ceea ce privește o anumită întreprindere rezultă din diferența dintre costurile EEG relevante, astfel cum au fost stabilite în temeiul Orientărilor privind ajutorul de stat pentru protecția mediului și energie pentru perioada 2014-2020 (denumite în continuare «orientările din 2014») și a costurilor EEG stabilite în temeiul Legii EEG 2012. În această privință, planul de ajustare limitează plata care urmează să fie efectuată în temeiul orientărilor din 2014 la maxim 125 % (pentru anul 2013) și la maxim 150 % (pentru anul 2014) din plățile efectuate în anul 2013, în conformitate cu Legea EEG 2012. Sumele negative recuperate nu sunt luate în considerare.”

7. EVALUAREA AJUTORULUI

7.1. Existența ajutorului de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat

- (61) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din tratat, „cu excepția derogărilor prevăzute de tratate, sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de statele membre sau prin intermediul resurselor de stat sub orice formă care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producției de anumite bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”.

- (62) Pentru a stabili dacă o măsură constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat, Comisia trebuie să aplice următoarele criterii: măsura trebuie să fie imputabilă statului și trebuie să implice resurse de stat, trebuie să confere un avantaj anumitor întreprinderi sau anumitor sectoare care denaturează sau amenință să denatureze concurența și trebuie să fie susceptibilă de a afecta schimburile comerciale dintre statele membre.

7.1.1. Existența unor avantaje selective care afectează comerțul și concurența

- (63) În decizia sa de inițiere a procedurii, Comisia a considerat că Legea EEG 2012 implica două tipuri de avantaje selective care afectează comerțul și concurența.

- (64) Primul avantaj a fost conferit producătorilor de energie electrică din surse regenerabile. Într-adevăr, Comisia a constatat că tarifele fixe și primele le-au garantat producătorilor de energie electrică din surse regenerabile un preț mai mare decât prețul pieței pentru energia electrică pe care o produceau aceștia. Același lucru era valabil pentru comercializarea directă a energiei electrice din surse regenerabile care a conferit dreptul la reducerea suprataxei pe energia din surse regenerabile în temeiul articolului 39 din Legea EEG 2012, întrucât dispoziția respectivă permitea producătorilor de energie electrică din surse regenerabile să obțină un preț mai ridicat decât prețul pieței pentru energia lor electrică. Măsura a fost selectivă deoarece a adus beneficii numai producătorilor de energie electrică din surse regenerabile. De asemenea, piața energiei electrice fusese liberalizată, iar producătorii de energie electrică erau activi în sectoare în care existau schimburi comerciale între statele membre (considerentul 76 din decizia de inițiere a procedurii).

- (65) Al doilea avantaj constă în reducerea suprataxei pe energia din surse regenerabile pentru anumiți utilizatori mari consumatori de energie în temeiul BesAR. Comisia a constatat că utilizatorii mari consumatori de energie din sectorul de producție au beneficiat de un avantaj deoarece suprataxa pe energia din surse regenerabile a fost plafonată. Articolele 40-41 din Legea EEG 2012 i-a scutit pe aceștia de o sarcină pe care ar fi trebuit să o suporte în mod normal. Într-adevăr, plafonul i-a împiedicat pe OTS și pe furnizorii de energie electrică să recupereze costurile suplimentare pentru sprijinul energiei electrice din surse regenerabile de la utilizatorii mari consumatori de energie. De asemenea, măsura a fost considerată selectivă, întrucât numai utilizatorii mari consumatori de energie din industria prelucrătoare puteau beneficia de aceasta. În cele din urmă, măsura este susceptibilă să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre, întrucât beneficiarii erau producători de bunuri mari consumatoare de energie (de exemplu, producătorii de metale feroase și neferoase, producătorii din industria hârtiei, din industria chimică și producătorii de ciment) care erau activi în sectoarele în care existau schimburi comerciale între statele membre (considerentele 77-80 din decizia de inițiere a procedurii).

- (66) Germania consideră că nu există un avantaj economic, nici la nivelul producătorilor de energie electrică din surse regenerabile, nici la nivelul utilizatorilor mari consumatori de energie care beneficiază de BesAR, din următoarele motive:

- (a) Se afirmă că producătorii de energie electrică din surse regenerabile nu beneficiază de niciun avantaj economic care rezultă din suprataxa pe energia din surse regenerabile ca atare, chiar dacă aceasta ar fi considerată o resursă de stat, întrucât tarifele fixe la care aceștia sunt remunerați sunt independente de suprataxa pe energia din surse regenerabile. Mai degrabă, suprataxa pe energia din surse regenerabile constituie numai o compensare a pierderilor suportate de operatorii de transport și de sistem. De asemenea, se susține că remunerația producătorilor de energie electrică din surse regenerabile îndeplinește criteriile hotărârii Altmark ⁽²³⁾.

⁽²³⁾ Cauza C-280/00, Altmark Trans, ECLI:EU:C:2003:415, punctele 87-93. Criteriile Altmark au fost stabilite de Curtea de Justiție pentru a clarifica în ce condiții o compensare acordată de o autoritate publică pentru prestarea unui serviciu de interes economic general (denumit în continuare „SIEG”) poate fi considerată ajutor de stat în conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din tratat.

- (b) În ceea ce îi privește pe utilizatorii mari consumatori de energie, Germania susține că BesAR nu acordă un avantaj economic, ci mai degrabă compensează dezavantajul concurențial suferit de întreprinderile respective în comparație cu concurenții lor din alte state membre (care au costuri mai mici de finanțare SRE) ⁽²⁴⁾ și din țările terțe (care, în mare parte, nu se confruntă cu sarcini comparabile).
- (67) Unele părți interesate au contestat constatările potrivit cărora reducerea suprataxei pe energia din surse regenerabile constituie un avantaj economic susceptibil să denatureze concurența. Acestea au considerat mai degrabă că măsura a restabilit condițiile de concurență echitabile și competitive în Uniune, întrucât costurile energiei electrice industriale erau mai ridicate în Germania decât în altă parte. De asemenea, unele părți interesate au susținut că beneficiarii care consumă peste 10 GWh pe an suportă costuri financiare asociate auditurilor obligatorii privind eficiența energetică.
- (68) De asemenea, Germania și părțile interesate au contestat constatarea potrivit căreia avantajele economice sunt selective și susceptibile să afecteze concurența și schimburile comerciale, în special afirmând că BesAR se aplică tuturor întreprinderilor din industria prelucrătoare, indiferent de dimensiune. Unele părți interesate susțin că reducerile nu sunt selective, întrucât beneficiarii nu se află într-o situație comparabilă cu a altor întreprinderi, având în vedere că principalele criterii de eligibilitate sunt intensitatea electrică și consumul de energie electrică și dat fiind că întreprinderile mari consumatoare de energie electrică se confruntă cu un risc mult mai mare în ceea ce privește suprataxa pe energia din surse regenerabile decât întreprinderile care nu sunt mari consumatoare de energie electrică. De asemenea, părțile interesate susțin că, deși la prima vedere ar putea părea că suprataxele au fost reduse selectiv, acestea sunt inerente logicii și naturii sistemului de sprijin pentru energia electrică din surse regenerabile: fără reduceri, sprijinul pentru energia electrică din surse regenerabile nu putea fi finanțat, utilizatorii mari consumatori de energie relocându-se în afara Germaniei.
- (69) Argumentele prezentate de Germania și de părțile interesate nu sunt convingătoare.

7.1.1.1. Condiții de concurență echitabile între întreprinderile din diferite state membre

- (70) În primul rând, faptul că o întreprindere este compensată pentru costurile sau taxele pe care le-a suportat deja nu exclude, în principiu, existența unui avantaj economic ⁽²⁵⁾. Existența unui avantaj nu este exclusă nici prin simplul fapt că întreprinderile concurente din alte state membre se află într-o poziție mai avantajoasă ⁽²⁶⁾, întrucât noțiunea de avantaj se bazează pe o analiză a situației financiare a unei întreprinderi în propriul context *de jure* și *de facto*, în prezența și în absența măsurii respective. Cu toate acestea, dacă excludem impozitele și taxele, prețul energiei electrice pentru consumatorii industriali este, în medie, mai redus în Germania decât în celelalte state membre.
- (71) Tribunalul a reiterat recent principiul conform căruia existența unui avantaj trebuie evaluată indiferent de condițiile de concurență competitive și echitabile din alte state membre ⁽²⁷⁾. Tribunalul a constatat că însăși natura tarifului preferențial, și anume faptul că întreprinderii *Alcoa Trasformazioni* i-a fost rambursată diferența dintre prețul energiei electrice facturat de ENEL și procentul prevăzut de Decretul din 1995, este suficient pentru a concluziona că întreprinderea în cauză nu a suportat toate taxele care, în mod normal, ar fi grevat bugetul acesteia ⁽²⁸⁾. Tribunalul a concluzionat, de asemenea, că existența unui avantaj rezultă din simpla descriere a mecanismului de diferențiere a prețurilor, și anume un mecanism de compensare, care are drept scop exonerarea unei întreprinderi de la plata unei părți din prețul energiei electrice necesare pentru producerea de bunuri care sunt vândute pe teritoriul Uniunii ⁽²⁹⁾. De asemenea, Tribunalul a reafirmat ⁽³⁰⁾ principiul conform căruia ajutorul de stat trebuie evaluat independent și nu în funcție de obiectivele sale, cum ar fi remedierea concurenței insuficiente pe o anumită piață.
- (72) În mod similar, reducerea suprataxei pe energia din surse regenerabile acordată în temeiul BesAR îmbunătățește situația financiară a beneficiarilor prin scutirea acestora de la plata unui cost pe care ar fi trebuit să îl suporte în condiții normale. Într-adevăr, în cazul în care nu ar fi existat BesAR și decizia BAFA, aceștia ar fi trebuit să plătească integral suprataxa pe energia din surse regenerabile, la fel precum orice alt consumator de energie electrică. Germania a subliniat necesitatea reducerilor pentru a susține competitivitatea beneficiarilor în comparație cu utilizatorii mari consumatori de energie din alte state membre și țări terțe. În acest sens, Germania recunoaște implicit că beneficiarii primesc un tratament avantajos din punct de vedere economic.

⁽²⁴⁾ În sprijinul acestei teze, Germania face referire la raportul Consiliului autorităților de reglementare în domeniul energetic (CEER) din 25 iunie 2013 intitulat „Status Review of Renewable and Energy Efficiency Support Schemes in Europe”/„Revizuirea statutului schemelor de sprijin pentru energia din surse regenerabile și eficiență energetică în Europa” (în special, tabelele de la paginile 18-20).

⁽²⁵⁾ Cauza C-387/92, Banco Exterior de España, ECLI:EU:C:1994:100, punctul 13; cauza C-156/98, Germania/Comisia, ECLI:EU:C:2000:467, punctul 25; cauza C-6/97, Italia/Comisia, ECLI:EU:C:1999:251, punctul 15; cauza C-172/03, Heiser, ECLI:EU:C:2005:130, punctul 36; cauza C-126/01, GEMO SA, ECLI:EU:C:2003:622, punctele 28-31 privind libera colectare și eliminare a deșeurilor.

⁽²⁶⁾ Cauza 173/73 Italia/Comisia ECLI:EU:C:1974:71, punctul 36. A se vedea, de asemenea, cauza T-55/99, CETM/Comisia, ECLI:EU:T:2000:223, punctul 85.

⁽²⁷⁾ Cauza T-177/10 Alcoa Trasformazioni/Comisia, ECLI:EU:T:2014:897, punctele 82-85.

⁽²⁸⁾ Cauza T-177/10 Alcoa Trasformazioni/Comisia, ECLI:EU:T:2014:897, punctul 82.

⁽²⁹⁾ Cauza T-177/10 Alcoa Trasformazioni/Comisia, ECLI:EU:T:2014:897, punctul 84.

⁽³⁰⁾ Cauza T-177/10 Alcoa Trasformazioni/Comisia, ECLI:EU:T:2014:897, punctul 85.

7.1.1.2. Selectivitatea

- (73) În ceea ce privește afirmațiile privind caracterul neselectiv al BesAR, trebuie amintit că „nici numărul mare de întreprinderi eligibile, nici diversitatea și dimensiunea sectoarelor de care aparțin aceste întreprinderi nu constituie un argument suficient pentru a concluziona că o inițiativă a statului reprezintă o măsură generală de politică economică”⁽³¹⁾, atât timp cât celelalte sectoare, cum ar fi serviciile, sunt excluse din domeniul de aplicare a activităților beneficiarilor. Aceasta este situația în cazul de față, întrucât numai industria prelucrătoare beneficiază de ajutor (fără a fi necesară examinarea unor motive de selectivitate suplimentare de către Comisie). Prin urmare, reducerile suprataxei pe energia din surse regenerabile nu se aplică întreprinderilor care se află într-o situație comparabilă cu beneficiarii. De asemenea, diferitele reduceri ale suprataxei pe energia din surse regenerabile în funcție de consum conduc la diferențieri între entitățile care se află în aceeași situație *de jure* și *de facto*, și anume utilizatorii mari consumatori de energie, fiind prin natura lor selective.
- (74) În ceea ce privește argumentul potrivit căruia domeniul de aplicare a BesAR și diferențierile sunt justificate prin natura și schema generală a sistemului, trebuie amintit că „o măsură care constituie o excepție de la aplicarea sistemului fiscal general poate fi justificată în cazul în care aceasta rezultă direct din principiile fundamentale sau directoare ale sistemului fiscal respectiv. În acest context, trebuie stabilită o distincție între obiectivele atribuite unui anumit regim fiscal care sunt exterioare acestuia, pe de o parte, și mecanismele inerente sistemului fiscal în sine care sunt necesare realizării obiectivelor respective, pe de altă parte”⁽³²⁾. Cu toate acestea, nici protecția mediului, nici menținerea competitivității industriei nu se califică drept principii fundamentale sau directoare inerente sistemului suprataxei. Dimpotrivă, acestea reprezintă obiective externe atribuite sistemului respectiv. La fel ca în alte cazuri anterioare⁽³³⁾, obiectivul de protecție a mediului nu poate, în speță, să modifice constatarea potrivit căreia reducerile suprataxei pe energia din surse regenerabile constituie ajutor de stat. În primul rând, menținerea competitivității nici măcar nu este menționată printre obiectivele legislației prevăzute la articolul 1 din Legea EEG 2012. Dimpotrivă, articolul 40 a doua teză prevede că menținerea competitivității este supusă condiției ca aceasta să nu pună în pericol obiectivele prevăzute la articolul 1 din Legea EEG 2012.

7.1.1.3. Avantajul care decurge din suprataxa pe energia din surse regenerabile; criteriile jurisprudenței Altmark

- (75) În ceea ce privește argumentul Germaniei potrivit căruia suprataxa SRE în sine nu constituie un avantaj în favoarea producătorilor de energie electrică din surse regenerabile, Comisia susține că măsurile de sprijin îmbunătățesc situația financiară a producătorilor de energie electrică din surse regenerabile care depășește câștigurile pe care aceștia le-ar putea obține din vânzarea de energie electrică la prețul pieței. Suprataxa pe energia din surse regenerabile este destinată finanțării măsurilor de sprijin respective. Contrar afirmațiilor Germaniei, faptul că tarifele fixe pot sau nu să fie influențate de nivelul suprataxei pe energia din surse regenerabile este lipsit de relevanță pentru a stabili dacă tarifele respective constituie un avantaj economic.
- (76) Germania a susținut că sprijinul acordat producătorilor de energie electrică din surse regenerabile reprezintă o compensație adecvată pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public în sensul jurisprudenței Altmark.
- (77) În cauza Altmark, Curtea de Justiție a decis că o măsură de stat nu intră sub incidența articolului 107 alineatul (1) din tratat în cazul în care măsura respectivă trebuie considerată „drept compensare pentru serviciile furnizate de întreprinderile beneficiare pentru executarea obligațiilor de serviciu public, astfel încât întreprinderile respective nu au beneficiat de un avantaj financiar real, prin urmare, măsura nu a avut ca efect plasarea acestora într-o poziție concurențială mai favorabilă în raport cu întreprinderile care le fac concurență”⁽³⁴⁾.
- (78) Cu toate acestea, constatarea respectivă a fost condiționată de îndeplinirea a patru condiții⁽³⁵⁾:
- (a) „În primul rând, întreprinderii beneficiare trebuie să i se fi încredințat în mod efectiv exercitarea de obligații de serviciu public, iar aceste obligații trebuie să fie definite în mod clar.”
- (b) „În al doilea rând, parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie să fie stabiliți în prealabil, într-o manieră obiectivă și transparentă, pentru a evita ca aceasta să confere un avantaj economic care ar putea favoriza întreprinderea beneficiară față de întreprinderile concurente.”

⁽³¹⁾ Cauza C-143/99, *Adria-Wien Pipeline*, ECLI:EU:C:2001:598, punctul 48.

⁽³²⁾ Cauzele conexe C-78/08 – C-80/08, *Paint Graphos*, ECLI:EU:C:2011:550, punctul 69.

⁽³³⁾ Cauza C-75/97, *Belgia/Comisia*, ECLI:EU:C:1999:311, punctul 38 și următoarele.; cauza C-172/03, *Heiser*, ECLI:EU:C:2005:130; cauza C-487/06 P, *British Aggregates Association/Comisia*, ECLI:EU:C:2008:757, punctele 86-92; cauza C-143/99, *Adria-Wien Pipeline*, ECLI:EU:C:2001:598, punctele 43, 52 și următoarele.

⁽³⁴⁾ Cauza C-280/00, *Altmark Trans*, ECLI:EU:C:2003:415, punctul 87.

⁽³⁵⁾ Cauza C-280/00, *Altmark Trans*, ECLI:EU:C:2003:415, punctele 89-93.

- (c) „În al treilea rând, compensația nu trebuie să depășească suma necesară acoperirii totale sau parțiale a costurilor ocazionate de executarea obligațiilor de serviciu public, luându-se în considerare veniturile aferente și un profit rezonabil pentru executarea obligațiilor respective.”
- (d) „În al patrulea rând, atunci când alegerea întreprinderii care urmează să fie însărcinată cu executarea unor obligații de serviciu public, într-un caz concret, nu se face în cadrul unei proceduri de achiziții publice, care permite selecționarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile respective la cel mai mic preț pentru comunitate, nivelul compensației necesare trebuie determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine administrată și dotată corespunzător pentru a putea satisface exigențele de serviciu public, le-ar fi suportat pentru executarea obligațiilor respective, ținând cont de veniturile rezultate din această activitate, precum și de un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații”.
- (79) Germania susține că sprijinul acordat producătorilor de energie din surse regenerabile îndeplinește prima condiție datorită existenței unui obiectiv de interes comun, prevăzut la articolul 3 alineatul (1) din Directiva 2009/28/CE privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile. De asemenea, în opinia Germaniei, articolul 3 alineatul (2) din Directiva 2009/72/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽³⁶⁾ indică faptul că promovarea energiei din surse regenerabile poate face obiectul obligațiilor de serviciu public impuse întreprinderilor care își desfășoară activitatea în sectorul energiei electrice.
- (80) De asemenea, Germania consideră că al doilea criteriu Altmark este îndeplinit. Potrivit Germaniei, parametrii pentru compensarea producătorilor de energie electrică din surse regenerabile au fost stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent în Legea EEG 2012.
- (81) Germania consideră că al treilea criteriu este îndeplinit, întrucât Comisia a concluzionat, în decizia sa de inițiere a procedurii, că producătorii de energie electrică din surse regenerabile nu vor beneficia de o supracompensare.
- (82) În cele din urmă, potrivit Germaniei, quantumul ajutorului acordat producătorilor de energie electrică din surse regenerabile a fost determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine gestionată și dotată în mod adecvat le-ar fi suportat pentru îndeplinirea obligațiilor sale. În acest sens, Germania face referire la concluzia evaluării Comisiei privind compatibilitatea din decizia de inițiere a procedurii, potrivit căreia măsurile de sprijin acordate producătorilor de energie electrică din surse regenerabile au un efect stimulator și sunt proporționale. Ambele elemente menționate anterior ar trebui să demonstreze că beneficiarii tarifelor fixe sunt bine gestionați.
- (83) Comisia consideră că argumentele respective nu sunt convingătoare.
- (84) Primul criteriu Altmark impune ca prestatorului serviciului public să i se fi încredințat o obligație de serviciu public.
- (85) În temeiul Legii EEG 2012, producătorilor nu le revine obligația de a produce, ci reacționează la un stimulent economic acordat de statul german.
- (86) Prin urmare, Comisia concluzionează că primul criteriu Altmark nu este îndeplinit.
- (87) Întrucât criteriile din hotărârea Altmark sunt cumulative, așadar fără a fi necesar să analizeze dacă al doilea, al treilea și cel de al patrulea criteriu sunt îndeplinite, Comisia concluzionează că argumentația Germaniei potrivit căreia tarifele fixe pentru producătorii de energie din surse regenerabile constituie o compensație adecvată pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public în sensul jurisprudenței Altmark nu poate fi acceptată.

7.1.1.4. Van der Kooy, Danske Busvognmænd și Hotel Cipriani

- (88) În ceea ce privește reducerea suprataxei pe energia din surse regenerabile în temeiul BesAR, Germania și unele părți interesate au citat hotărârea Curții în cauza Van der Kooy și hotărârile Tribunalului în cauzele Danske Busvognmænd și Hotel Cipriani pentru a susține că reducerile nu constituie un avantaj economic ⁽³⁷⁾.

⁽³⁶⁾ Directiva 2009/72/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iulie 2009 privind normele comune pentru piața internă a energiei electrice și de abrogare a Directivei 2003/54/CE (JO L 211, 14.8.2009, p. 55).

⁽³⁷⁾ Cauzele conexe 67/85, 68/85 and 70/85, Kwekerij Gebroeders van der Kooy și alții, ECLI:EU:C:1988:38; cauza T-157/01, Danske Busvognmænd/Comisia, ECLI:EU:T:2004:76; cauzele conexe T-254/00, T-270/00 și T-277/00, Hotel Cipriani și alții/Comisia, ECLI:EU:T:2008:537.

- (89) În cauza Van der Kooy, Curtea de Justiție a hotărât că tariful preferențial pentru gazul natural acordat întreprinderilor angajate în horticultura de seră nu constituie ajutor de stat în cazul în care acordarea acestuia este „în contextul pieței în cauză, justificată în mod obiectiv de motive economice, precum necesitatea de a rezista concurenței pe aceeași piață a altor surse de energie al căror preț era concurențial”⁽³⁸⁾. Cu toate acestea, contrar afirmațiilor Germaniei și ale altor părți interesate, chestiunea în cauză la care face referire Curtea viza concurența pe aceeași piață între diferitele tipuri de combustibili și modul în care o societate care comercializează combustibilii poate să își stabilească tarifele în conformitate cu aceasta, cu alte cuvinte, aplicarea criteriului investitorului privat în economia de piață. Întrebarea este dacă întreprinderile angajate în horticultura de seră ar opta pentru cărbune din cauza prețurilor mai mari ale gazelor și dacă tarifele preferențiale ar putea, prin urmare, să constituie un comportament economic rațional din partea societății de gaz. În speță, nu există nicio indicație că Germania a acționat ca un investitor privat și, de fapt, Germania nu a susținut niciodată că reducerea suprataxei pe energia din surse regenerabile acordată utilizatorilor mari consumatori de energie îndeplinește criteriul investitorului privat.
- (90) În plus, *obiter dicta* din hotărârile pronunțate de Tribunal în cauza Danske Busvognmænd⁽³⁹⁾ și Hotel Cipriani⁽⁴⁰⁾ au fost respinse între timp de Curtea de Justiție și de hotărârile mai recente ale Tribunalului. În cauza Comitato „Venezia vuole vivere”⁽⁴¹⁾, Curtea a precizat că se consideră că o măsură nu constituie avantaj numai atunci când aceasta reprezintă o compensație pentru serviciile furnizate de întreprinderile cărora li s-a încredințat prestarea unui serviciu de interes public general pentru executarea obligațiilor de serviciu public, dacă întreprinderile respective nu beneficiază de un avantaj financiar real, iar măsura nu are ca efect plasarea acestora într-o poziție concurențială mai favorabilă în raport cu întreprinderile care concurează cu acestea⁽⁴²⁾. Conform Curții, faptul că un stat membru urmărește să armonizeze, prin măsuri unilaterale, condițiile de concurență existente într-un anumit sector economic cu cele din alte state membre nu poate lipsi măsurile în cauză de caracterul lor de ajutor⁽⁴³⁾. De asemenea, măsurile destinate compensării unor eventuale dezavantaje la care sunt expuse întreprinderile care au sediul într-o anumită regiune a unui stat membru pot constitui avantaje selective⁽⁴⁴⁾.
- (91) În mod similar, Tribunalul a considerat că jurisprudența în cauza Danske Busvognmænd nu se aplică atunci când statul scutește întreprinderile de taxele care grevează, în mod normal, bugetul unei întreprinderi. Tribunalul a reafirmat principiul potrivit căruia obiectivul compensării, și anume eliminarea dezavantajelor concurențiale, nu înlătură caracterul de ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat⁽⁴⁵⁾.
- (92) Într-o hotărâre ulterioară, Tribunalul a recunoscut că obiectivul de a compensa dezavantajele concurențiale ale întreprinderilor, urmărit de reducerea anumitor contribuții, nu a putut înlătura caracterul de ajutor al avantajelor respective în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat. Prin urmare, o măsură destinată compensării unui dezavantaj structural nu poate exclude calificarea drept ajutor de stat, cu excepția cazului în care criteriile stabilite în jurisprudența Altmark⁽⁴⁶⁾ sunt îndeplinite.
- (93) Prin urmare, argumentația adusă în discuție de Germania și de unele părți interesate nu poate fi acceptată.
- (94) Comisia concluzionează că măsura implică avantaje selective acordate producătorilor de energie electrică din surse regenerabile, care sunt de natură să afecteze concurența și schimburile comerciale între statele membre.

7.1.2. Imputabilitatea

- (95) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a considerat că avantajele erau imputabile statului german, pentru că tarifele fixe și primele, suprataxa pe energia din surse regenerabile și plafonarea suprataxei au rezultat din legislația de stat și din decretul de punere în aplicare a acesteia și pentru că plafonarea suprataxei a fost stabilită numai după ce BAFA, un organism public, s-a asigurat că au fost îndeplinite condițiile legale.
- (96) Germania și părțile terțe au contestat imputabilitatea pe motiv că statul nu a făcut decât să adopte legislația, operatorii de rețea acționând pe cont propriu.

⁽³⁸⁾ Cauzele conexe 67/85, 68/85 și 70/85 Kwekerij Gebroeders van der Kooy et al., ECLI:EU:C:1988:38, punctul 30.

⁽³⁹⁾ Cauza T-157/01, Danske Busvognmænd/Comisia, ECLI:EU:T:2004:76, punctul 57.

⁽⁴⁰⁾ Cauzele conexe T-254/00, T-270/00 și T-277/00, Hotel Cipriani și alții/Comisia, ECLI:EU:T:2008:537, punctul 185.

⁽⁴¹⁾ Cauza C-71/09 P, Comitato „Venezia vuole vivere” și alții/Comisia, citată anterior, ECLI:EU:C:2011:368.

⁽⁴²⁾ Cauza C-71/09 P, Comitato „Venezia vuole vivere” și alții/Comisia, citată anterior, ECLI:EU:C:2011:368, punctul 92.

⁽⁴³⁾ Cauza C-71/09 P, Comitato „Venezia vuole vivere” și alții/Comisia, ECLI:EU:C:2011:368, punctul 95.

⁽⁴⁴⁾ Cauza C-71/09 P, Comitato „Venezia vuole vivere” și alții/Comisia, ECLI:EU:C:2011:368, punctul 96.

⁽⁴⁵⁾ Cauza T-295/12, Germania/Comisia, ECLI:EU:T:2014:675, punctul 144; cauza T-309/12 – Zweckverband Tierkörperbeseitigung/Comisia, ECLI:EU:T:2014:676, punctul 261

⁽⁴⁶⁾ Cauza T-226/09, British Telecommunications și alții/Comisia, ECLI:EU:T:2013:466, punctul 71.

- (97) Problema imputabilității poate necesita o evaluare atentă în cazul în care este vizat numai comportamentul întreprinderilor deținute de stat. Cu toate acestea, nu există nicio îndoială cu privire la faptul că acțiunile administrației publice a statului și ale legiuitorului sunt întotdeauna imputabile statului ⁽⁴⁷⁾.

7.1.3. Existența resurselor de stat

- (98) În ceea ce privește sprijinul acordat producătorilor de energie electrică din surse regenerabile, în decizia de inițiere a procedurii Comisia a ajuns la concluzia preliminară potrivit căreia, în temeiul Legii EEG 2012, operatorii de transport și de sistem au fost desemnați de stat pentru administrarea suprataxei pe energia din surse regenerabile, iar veniturile provenite din suprataxa pe energia din surse regenerabile constituie o resursă de stat (considerentul 138).
- (99) Statul nu a definit numai cui trebuie acordat avantajul, criteriile de eligibilitate și cuantumul sprijinului, ci a furnizat, de asemenea, resursele financiare pentru a acoperi costurile sprijinului pentru energia electrică din surse regenerabile. Contrar situației din cauza *Doux Élevage* ⁽⁴⁸⁾, suprataxa pe energia din surse regenerabile este creată și impusă de legiuitor, și anume statul, și nu este numai o inițiativă privată a OTS pe care statul o impune în mod obligatoriu pentru a preveni parazitismul. Statul a definit scopul și destinația suprataxei: aceasta servește finanțării unei politici de sprijin dezvoltate de stat și nu este o acțiune decisă de OTS. Operatorii de transport și de sistem nu pot dispune în mod liber instituirea suprataxei, modul în care aceștia calculează, percep și gestionează suprataxa fiind strict monitorizat. De asemenea, statul monitorizează modul în care aceștia comercializează energia electrică din surse regenerabile. Dispozițiile care reglementează instituirea suprataxei pe energia din surse regenerabile asigură că suprataxa oferă o acoperire financiară suficientă pentru a plăti sprijinul acordat energiei electrice din surse regenerabile, precum și costurile care decurg din gestionarea sistemului. Aceste dispoziții nu permit colectarea unor venituri suplimentare care nu intră în sfera de acoperire a costurilor respective. Operatorii de transport și de sistem nu au dreptul să utilizeze suprataxa pe energia din surse regenerabile pentru a finanța orice alt tip de activitate, fiind obligați să mențină o contabilitate financiară separată pentru toate fluxurile financiare (considerentul 137 din decizia de inițiere a procedurii).
- (100) În conformitate cu jurisprudența Curții de Justiție, atât avantajele care sunt acordate direct de către stat, cât și cele care sunt acordate prin intermediul unui organism public sau privat desemnat sau înființat de stat sunt incluse în noțiunea de resurse de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat ⁽⁴⁹⁾. Prin urmare, simplul fapt că avantajul nu este finanțat direct de la bugetul de stat nu este suficient pentru a exclude posibilitatea implicării resurselor de stat ⁽⁵⁰⁾. De asemenea, caracterul inițial privat al resurselor nu împiedică încadrarea acestora ca resurse de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat ⁽⁵¹⁾. Faptul că resursele nu sunt, în orice moment, în proprietatea statului nu le împiedică să constituie resurse de stat, dacă acestea se află sub controlul statului ⁽⁵²⁾ (a se vedea considerentele 82, 83 și 84 din decizia de inițiere a procedurii).
- (101) Prin urmare, în mai multe cazuri, Curtea de Justiție a susținut că respectivele contribuții percepute de la operatori privați ar putea constitui ajutor de stat din cauza faptului că un organism fusese desemnat sau înființat special pentru a administra contribuțiile plătite în conformitate cu legislația statului ⁽⁵³⁾ (a se vedea considerentele 85-89 din decizia de inițiere a procedurii). Într-adevăr, întrucât „fondurile în cauză sunt finanțate din contribuții obligatorii impuse de legislația de stat și întrucât, astfel cum demonstrează prezenta cauză, fondurile sunt gestionate și repartizate în conformitate cu dispozițiile legislației respective, acestea trebuie considerate resurse de stat în sensul articolului 107 din TFUE, chiar dacă sunt administrate de alte instituții decât autoritățile publice” ⁽⁵⁴⁾.
- (102) Prin urmare, Comisia a concluzionat în decizia de inițiere a procedurii, făcând referire la constatările Tribunalului ⁽⁵⁵⁾, că, pentru a aprecia dacă resursele erau publice, indiferent de originea lor inițială, criteriul relevant este cel al gradului de intervenție al autorității publice în definirea măsurilor în cauză și a modalităților de finanțare a acestora.
- (103) Deși Curtea a exclus existența resurselor de stat în cauza *PreussenElektra* și în cauza *Doux Élevage*, aceasta s-a datorat circumstanțelor specifice ale cauzelor respective. În cauza *PreussenElektra* ⁽⁵⁶⁾, nu a existat nicio suprataxă, nicio contribuție, niciun organism creat sau desemnat să administreze fondurile, întrucât obligațiile

⁽⁴⁷⁾ A se vedea Concluziile avocatului general Wathelet, cauza C-242/13, *Commerz Nederland*, ECLI:EU:C:2014:308, punctele 75 și următoarele.

⁽⁴⁸⁾ Cauza C-677/11, *Doux Élevage*, ECLI:EU:C:2013:348.

⁽⁴⁹⁾ Cauza C-78/76, *Steinike & Weinlig/Germania*, ECLI:EU:C:1977:52 punctul 21.

⁽⁵⁰⁾ Cauza C-677/11, *Doux Élevage*, ECLI:EU:C:2013:348, punctul 35.

⁽⁵¹⁾ Cauza C-262/12, *Association Vent de Colère!*, ECLI:EU:C:2013:851, punctele 16-20.

⁽⁵²⁾ Cauza C-262/12, *Association Vent de Colère!*, ECLI:EU:C:2013:851, punctul 21.

⁽⁵³⁾ Cauza C-78/76, *Steinike & Weinlig/Germania*, ECLI:EU:C:1977:52, punctul 21; cauza 173/73, *Italia/Comisia*, EU:C:1974:71, punctul 35; cauza 259/85, *Franța/Comisia*, ECLI:EU:C:1987:478, punctul 23; cauza C-206/06, *Essent Netwerk Noord*, ECLI:EU:C:2008:413, punctul 66.

⁽⁵⁴⁾ Cauza 173/73 *Italia/Comisia* ECLI:EU:C:1974:71, punctul 35.

⁽⁵⁵⁾ Cauza T-139/09, *Franța/Comisia*, ECLI:EU:T:2012:496, punctele 63 și 64.

⁽⁵⁶⁾ Cauza C-379/98, *PreussenElektra/Schleswig*, ECLI:EU:C:2001:160.

impuse operatorilor privați trebuiau îndeplinite de aceștia cu banii proprii. În cauza *Doux Élevage*, a existat într-adevăr o contribuție impusă obligatoriu de stat, dar organizația privată avea libertatea de a utiliza veniturile din contribuția respectivă după cum considera potrivit. Prin urmare, nu a existat niciun element de control din partea statului asupra fondurilor colectate.

- (104) În urma aplicării acestor principii schemei de sprijin instituite de Legea EEG 2012, Comisia a ajuns la următoarele concluzii preliminare:
- (105) Prin intermediul Legii EEG 2012, statul a introdus o taxă specială, și anume suprataxa pe energia din surse regenerabile și și-a definit obiectivul, și anume finanțarea diferenței dintre costurile pe care OTS le suportă în achiziționarea energiei electrice din surse regenerabile și veniturile pe care le obțin din comercializarea acestei energii electrice. Metoda de calcul pentru determinarea cuantumului taxei este prevăzută, de asemenea, în Legea EEG 2012, aplicându-se principiul potrivit căruia deficitele și excedentele sunt corectate în anul următor. Acest lucru garantează că operatorii de transport și de sistem nu suportă pierderile, dar implică, de asemenea, faptul că aceștia nu pot utiliza veniturile din suprataxă pentru altceva decât pentru finanțarea energiei din surse regenerabile. Comisia a concluzionat că, spre deosebire de situația din cauza *PreussenElektra*, statul a furnizat întreprinderilor respective resursele financiare necesare pentru a finanța sprijinul pentru energia electrică din surse regenerabile (a se vedea considerentele 97-103 din decizia de inițiere a procedurii).
- (106) De asemenea, Comisia a considerat că operatorii de transport și de sistem au fost desemnați să administreze suprataxa. Aceștia trebuie să:
- achiziționeze energie electrică din surse regenerabile produsă în zona lor fie direct de la producător, în cazul în care acesta este conectat direct la linia de transport, fie de la operatorii sistemului de distribuție (OSD) la tarife fixe, sau să plătească o primă de piață. Prin urmare, energia electrică din surse regenerabile, precum și sarcina financiară a sprijinului prevăzute de Legea EEG 2012 sunt centralizate la nivelul fiecăruia dintre cei patru OTS;
 - să aplice *privilegiul privind energia electrică ecologică* furnizorilor care solicită acest lucru și care îndeplinesc condițiile relevante, prevăzute la articolul 39 alineatul (1) din Legea EEG 2012;
 - să egalizeze între ei cantitatea de energie electrică din surse regenerabile, astfel încât fiecare dintre ei să achiziționeze aceeași proporție de energie electrică din surse regenerabile;
 - să vândă energia electrică din surse regenerabile pe piața la vedere în conformitate cu normele definite în Legea EEG 2012 și dispozițiile de aplicare ale acesteia, care poate fi realizată în comun;
 - să calculeze împreună suprataxa pe energia din surse regenerabile, care trebuie să fie aceeași pentru fiecare kWh consumat în Germania, ca diferența dintre veniturile obținute din vânzarea energiei electrice din surse regenerabile și cheltuielile legate de achiziția energiei electrice din surse regenerabile;
 - să publice în comun suprataxa pe energia din surse regenerabile într-un format specific pe un site comun;
 - de asemenea, să publice informații agregate privind energia electrică din surse regenerabile;
 - să compare previziunile privind suprataxa pe energia din surse regenerabile cu valoarea pe care ar fi trebuit să o aibă de fapt într-un anumit an și să adapteze suprataxa pentru anul următor;
 - să publice previziuni pentru mai mulți ani în avans;
 - să colecteze suprataxa pe energia din surse regenerabile de la furnizorii de energie electrică;
 - fiecare dintre ei trebuie să mențină separat contabilitatea financiară pentru toate fluxurile financiare (cheltuieli și venituri) legate de Legea EEG 2012.
- (107) În cele din urmă, Comisia a ajuns la concluzia că OTS au fost strict monitorizați de către stat în ceea ce privește administrarea suprateaxei (considerentele 110-113 din decizia de inițiere a procedurii). Monitorizarea este efectuată de BNetzA, care are, de asemenea, competențele de punere în aplicare necesare. BNetzA monitorizează în special modul în care operatorii de transport și de sistem vând energia electrică din surse regenerabile pentru care se plătesc tarife fixe pe piața la vedere, ca operatorii de transport și de sistem să determine, să stabilească și să publice în mod corespunzător suprataxa pe energia din surse regenerabile, ca OTS să perceapă în mod corespunzător suprataxa pe energia din surse regenerabile de la furnizorii de energie electrică, ca tarifele fixe și primele să fie în mod corespunzător percepute de la OTS, și ca suprataxa pe energia din surse regenerabile să fie redusă numai pentru furnizorii de energie electrică care îndeplinesc condițiile prevăzute la articolul 39 din Legea EEG 2012. De asemenea, BNetzA primește informații de la operatorii de transport și de sistem privind sprijinul pentru energia electrică din surse regenerabile și perceperea taxelor de la furnizori. În cele din urmă, BNetzA poate stabili amenzi și adopta decizii, inclusiv decizii care influențează cuantumul suprateaxei pe energia din surse regenerabile. Comisia a concluzionat, de asemenea, că BAFA, o entitate de stat, acordă drepturi la plafonarea suprateaxei pe energia din surse regenerabile utilizatorilor mari consumatori de energie în urma cererii din partea beneficiarilor potențiali.

- (108) Germania contestă implicarea resurselor de stat. În primul rând, aceasta precizează că mecanismul de sprijin pentru energia din surse regenerabile implică exclusiv întreprinderile private, indiferent dacă este vorba despre operatorii centralelor de energie electrică din surse regenerabile, operatorii de rețea, operatorii de transport și de sistem, furnizorii de energie electrică, fiecare categorie fiind în mod predominant în proprietatea privată, chiar dacă statul sau organismele publice păstrează dreptul de proprietate asupra unui număr important de întreprinderi. Atunci când le impune obligații acestora, Legea EEG 2012 nu face distincție între întreprinderi în funcție de regimul lor de proprietate – privată sau publică. În ceea ce privește organismele publice implicate în proces (BNetzA, BAFA, UBA), se consideră că acestea nu controlează nici colectarea, nici utilizarea resurselor, rolul lor limitându-se la supravegherea legalității și a funcționării sistemului.
- (109) În al doilea rând, Germania subliniază că nivelul suprataxei pe energia din surse regenerabile nu este determinat nici de Legea EEG 2012, nici de un organism public. Nivelul suprataxei pe energia din surse regenerabile este determinat de funcționarea pieței, având în vedere faptul că OTS vând prima dată energia electrică din surse regenerabile pe piața la vedere și determină ulterior restul costurilor, care trebuie acoperite de suprataxa pe energia din surse regenerabile.
- (110) Mai multe părți interesate au împărtășit analiza Germaniei conform căreia Legea EEG 2012 nu constituie ajutor de stat. În special, acestea contestă concluziile preliminare ale Comisiei potrivit cărora suprataxa pe energia din surse regenerabile este administrată de organisme private desemnate de stat. De asemenea, acestea susțin că BNetzA nu exercită controlul veniturilor obținute din suprataxa pe energia din surse regenerabile sau al nivelului suprataxei în sine, ci mai degrabă monitorizează legalitatea, fără a avea vreo influență asupra gestionării fondurilor. În cele din urmă, cu toate că reducerea suprataxei pe energia din surse regenerabile se bazează pe Legea EEG 2012 și este pusă în aplicare de BAFA, se consideră că acest fapt nu poate schimba natura privată a fondurilor, întrucât plățile au loc între întreprinderi private și în niciun moment nu părăsesc sectorul privat, astfel încât statul nu poate exercita controlul asupra acestora. De asemenea, s-a afirmat că transferul suprataxei pe energia din surse regenerabile de la operatorii de transport și de sistem la furnizorii de energie electrică și, ulterior, de la furnizorii de energie electrică la consumatorii de energie electrică este lăsat la latitudinea operatorilor de transport și de sistem și a furnizorilor de energie electrică, ceea ce face din suprataxa un element al politicii tarifare a întreprinderilor private și, în niciun caz, o taxă impusă de stat.
- (111) Cu toate acestea, argumentele menționate nu sunt de natură să modifice concluzia preliminară exprimată în decizia de inițiere a procedurii.

7.1.3.1. Existența unei suprataxe introduse de stat

- (112) În ceea ce privește argumentul Germaniei potrivit căruia suprataxa pe energia din surse regenerabile nu intră niciodată în bugetul de stat și nici nu îl tranzitează, este suficient să se amintească, astfel cum s-a precizat anterior în considerentul 100, că simplul fapt că avantajul nu este finanțat direct de la bugetul de stat nu este suficient pentru a exclude implicarea resurselor de stat, atât timp cât statul a desemnat sau a înființat un organism de gestionare a fondurilor.
- (113) Germania a subliniat că plata suprataxei pe energia din surse regenerabile pe care furnizorii de energie electrică trebuie să o efectueze către operatorii de transport și de sistem este de natură privată, având în vedere faptul că OTS nu au autoritatea sau competențele care decurg din dreptul public de a pune în aplicare cererile de despăgubire împotriva furnizorilor. Mai degrabă, la fel ca orice altă întreprindere privată, aceștia trebuie să se bazeze pe instanțele civile. Cu toate acestea, o astfel de analiză nu ține seama de faptul că plățile în cauză nu se bazează pe contracte negociate în mod liber între părțile în cauză, ci pe obligațiile legale (*gesetzliche Schuldverhältnisse*) impuse de stat. Prin urmare, operatorii de transport și de sistem sunt obligați prin lege să recupereze suprataxa pe energia din surse regenerabile de la furnizorii de energie electrică.
- (114) În această privință, jurisprudența a stabilit ⁽⁵⁷⁾ că entitățile desemnate să administreze ajutorul pot fi organisme publice sau private. Prin urmare, faptul că operatorii de transport și de sistem sunt operatori privați nu poate, ca atare, să excludă existența resurselor de stat. De asemenea, Curtea a constatat că „distincția dintre ajutoarele acordate de stat și ajutoarele acordate prin intermediul resurselor de stat poate include în noțiunea de ajutor nu numai ajutoarele acordate direct de stat, ci și pe cele acordate de organisme publice sau private, desemnate sau instituite de stat” ⁽⁵⁸⁾. În cauza *Sloman Neptun* ⁽⁵⁹⁾, citată anterior, Curtea de Justiție a constatat că resursele de stat sunt implicate în cazul în care sistemul în discuție urmărește, prin obiectul său și structura sa generală, să creeze un avantaj care ar constitui o sarcină suplimentară pentru stat sau pentru organismele private desemnate sau instituite de stat ⁽⁶⁰⁾. Prin urmare, este suficientă acordarea avantajului de a reduce resursele la care are dreptul un organism privat pentru a fi implicate resurse de stat. Reducerea suprataxei pe energia din surse regenerabile care trebuie plătită de utilizatorii mari consumatori de energie are exact același efect ca reducerea sumelor colectate de la utilizatorii mari consumatori de energie de către furnizorii de energie electrică.

⁽⁵⁷⁾ Cauza C-206/06, *Essent Netwerk Noord*, ECLI:EU:C:2008:413, punctul 70; cauza C-262/12, *Association Vent de Colère!*, ECLI:EU:C:2013:851, punctul 20.

⁽⁵⁸⁾ Cauza C-72/91, *Sloman Neptun/Bodo Ziesemer*, ECLI:EU:C:1993:97, punctul 19.

⁽⁵⁹⁾ Cauza C-72/91, *Sloman Neptun/Bodo Ziesemer*, ECLI:EU:C:1993:97.

⁽⁶⁰⁾ Cauza C-72/91, *Sloman Neptun/Bodo Ziesemer*, ECLI:EU:C:1993:97, punctul 21.

- (115) Faptul că furnizorii de energie electrică nu sunt obligați să transfere suprataxa pe energia din surse regenerabile consumatorilor de energie electrică nu conduce la concluzia că veniturile colectate sunt private, atât timp cât înșiși furnizorii de energie electrică au obligația, care rezultă din Legea EEG 2012, să plătească suprataxa operatorilor de transport și de sistem. Această obligație nu se bazează pe un contract în care operatorii ar putea intra liber, ci reprezintă o obligație legală (*gesetzliches Schuldverhältnis*) care rezultă direct din legislația statului. De asemenea, astfel cum se menționează în considerentul 100, caracterul inițial privat al resurselor nu împiedică încadrarea acestora ca resurse de stat. Spre deosebire de situația din cauza PreussenElektra, în care operatorii privați au trebuit să utilizeze resursele proprii pentru a plăti prețul de achiziție al unui produs, operatorii de transport și de sistem au fost desemnați în mod colectiv să administreze o suprataxă pe care furnizorii de energie electrică sunt obligați să o plătească fără a primi ceva echivalent în schimb.
- (116) Potrivit Germaniei, unele instanțe naționale au examinat suprataxa pe energia din surse regenerabile și fondurile colectate prin intermediul acestora și au concluzionat că statul nu are niciun control asupra acestora. Într-una din cauzele la care Germania face referire ⁽⁶¹⁾, instanța națională a constatat că, prin crearea unui sistem autonom de urmărire a unui obiectiv de politică publică, statul german ar fi externalizat într-o oarecare măsură finanțarea sprijinului acordat operatorilor privați pentru energia din surse regenerabile. Din acest motiv, instanța națională a considerat că suprataxa pe energia din surse regenerabile nu constituie o contribuție specială (*Sonderabgabe*) în sensul dreptului constituțional german, întrucât încasările din suprataxa pe energia din surse regenerabile nu erau alocate bugetului de stat și autoritățile publice nu dispuneau de fonduri, nici măcar în mod indirect. Prin urmare, Comisia constată în ceea ce privește concluzia instanței naționale că aceasta a fost limitată la aplicarea dreptului constituțional național și, în special, la interpretarea conceptului juridic de „contribuție specială”. Instanța națională nu a abordat aspectul dacă Legea EEG 2012 a implicat ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat. Cu toate că pot exista asemănări între criteriul aplicat de instanța națională în sensul dreptului constituțional german și evaluarea pe care Comisia trebuie să o efectueze în temeiul articolului 107 alineatul (1) din tratat, din jurisprudența Curții de Justiție rezultă că resursele nu trebuie să se verse la bugetul de stat sau să fie în proprietatea statului pentru a fi considerate resurse de stat. Având în vedere că resursele de stat pot fi prezente, de asemenea, atunci când un organism public sau privat a fost instituit sau desemnat să le administreze, noțiunea de resurse de stat este mai largă decât criteriul aplicat de instanța națională în temeiul dreptului constituțional german ⁽⁶²⁾.

7.1.3.2. Desemnarea operatorilor de transport și de sistem în vederea administrării suprataxei

- (117) Germania contestă concluzia Comisiei potrivit căreia operatorii de transport și de sistem au fost desemnați în mod colectiv să administreze o resursă de stat. Potrivit Germaniei, operatorilor de transport și de sistem nu le-a fost încredințată nicio obligație de către stat. Mai degrabă diferiții operatori care fac obiectul Legii EEG 2012 se limitează, precum toți operatorii economici, la soluționarea cererilor private de despăgubire dintre ei care decurg din drepturile care le sunt conferite prin lege.
- (118) Cu toate acestea, Comisia consideră că Legea EEG 2012 le încredințează în mod clar operatorilor de transport și de sistem o serie de obligații și sarcini de monitorizare în legătură cu sistemul EEG, conferindu-le rolul de punct central în funcționarea sistemului (a se vedea considerentul 106). Fiecare dintre cei patru operatori de transport și de sistem centralizează, pentru propria zonă, întreaga energie electrică din surse regenerabile și toate costurile care rezultă din achiziționarea de energie electrică din surse regenerabile și din plata primelor de piață, precum și costurile care decurg din administrarea suprataxei pe energia din surse regenerabile. De asemenea, aceștia centralizează fiecare încasare a suprataxei pe energia din surse regenerabile din zona lor. Prin urmare, este clar că operatorii de transport și de sistem nu soluționează numai cererile private de despăgubire dintre ei, ci pun în aplicare obligațiile legale care le revin în temeiul Legii EEG 2012.

7.1.3.3. Monitorizarea de către stat, în special BNetzA

- (119) Germania și părțile interesate consideră, de asemenea, că atribuțiile autorităților publice, în special BNetzA și BAFA, sunt prea limitate pentru a le încredința vreo măsură importantă de control asupra suprataxei pe energia din surse regenerabile. BNetzA și BAFA supraveghează numai legalitatea acțiunilor întreprinse de operatorii privați implicați și, dacă este necesar, impun sancțiuni administrative (BNetzA) sau stabilesc dreptul utilizatorilor mari consumatori de energie de a beneficia de reducerea suprataxei (BAFA). Acestea nu pot influența fluxurile financiare și nu stabilesc cuantumul suprataxei pe energia din surse regenerabile. Potrivit Germaniei, faptul că Legea EEG 2012 stabilește metoda de calcul a suprataxei, obligațiile de transparență, precum și supravegherea exercitată de BNetzA vizează numai împiedicarea îmbogățirii fără justă cauză a vreunui dintre operatorii privați de-a lungul liniei de plată. Cu toate acestea, ulterior, aceasta trebuie să fie aplicată de operatorii privați prin introducerea unei acțiuni în fața instanțelor civile.
- (120) Contrar afirmațiilor Germaniei și ale părților interesate, BAFA emite o decizie administrativă în momentul stabilirii dreptului utilizatorilor mari consumatori de energie de a beneficia de o suprataxă plafonată în urma

⁽⁶¹⁾ Oberlandesgericht Hamm, hotărârea din 14 mai 2013, ref. 19 U 180/12.

⁽⁶²⁾ A se vedea cauza C-78/76, Steinike & Weinlig/Germania, ECLI:EU:C:1977:52, punctul 21.

cererii din partea beneficiarilor potențiali. Decizia nu poate fi contestată în fața instanțelor administrative germane și nici în fața instanțelor civile, fiind direct aplicabilă. De asemenea, BNetzA deține competențe importante de punere în aplicare în temeiul EnWG, pe care le poate utiliza pentru amendarea tuturor operatorilor implicați în sistem și pentru a asigura respectarea Legii EEG 2012.

- (121) De asemenea, Curtea de Justiție a confirmat recent în cauza *Elcogás* că resursele de stat sunt implicate inclusiv atunci când organismul de stat căruia i-a fost încredințată repartizarea sumelor percepute nu dispune de putere de apreciere în acest sens ⁽⁶³⁾.
- (122) Mai exact, contrar a ceea ce Comisia a constatat în considerentul 134 din decizia de inițiere a procedurii, Germania și părțile interesate susțin că BNetzA nu poate stabili cuantumul suprataxei pe energia din surse regenerabile. Cu toate acestea, astfel cum s-a stabilit anterior în considerentul 43, articolul 6 alineatul (3) din *AusglMechAV* prevede că BNetzA poate lua decizii executorii pentru corectarea nivelului suprataxei. De asemenea, măsura în care BNetzA și-a exercitat competențele este lipsită de relevanță, atât timp cât aceasta a deținut competențele respective. Este posibil ca BNetzA să nu fi considerat necesară luarea de decizii executorii.

7.1.3.4. Constatarea privind existența controlului din partea statului în general

- (123) Germania și mai multe părți interesate au criticat Comisia pentru modul nejustificat în care a considerat diferitele măsuri și relații din cadrul sistemului EEG în ansamblu pentru a susține că sistemul se afla sub controlul statului. Acestea susțin că, în cazul în care Comisia ar fi examinat măsurile separat și s-ar fi concentrat numai pe un singur set de relații de fiecare dată (producătorul de energie electrică EEG – DSO/OTS, OTS – BNetzA, OTS – furnizor; furnizor – consumator), aceasta ar fi trebuit să concluzioneze că nu a existat nici un control din partea statului. Se susține că rolul BAFA este limitat la evaluarea eligibilității și că BAFA nu poate exercita puteri discreționare în acest sens.
- (124) Dimpotrivă, Germania și părțile interesate pleacă în mod eronat de la premisa unei fragmentări a sistemului de finanțare instituit de Legea EEG 2012. În cauza *Bouygues*, Tribunalul a considerat: „Întrucât intervențiile din partea statului iau forme diverse și trebuie analizate în funcție de efectele lor, nu ar fi exclus [...] ca mai multe intervenții succesive ale statului să trebuiască, în vederea aplicării articolului 107 alineatul (1) din TFUE, să fie privite ca o intervenție unică” ⁽⁶⁴⁾. De asemenea, Curtea a declarat că „o astfel de situație poate apărea printre altele atunci când mai multe intervenții consecutive sunt, în special având în vedere succesiunea lor în timp, finalitatea lor și situația întreprinderii la momentul acestor intervenții, atât de strâns legate între ele, încât este imposibilă separarea lor” ⁽⁶⁵⁾. Aceasta este exact situația în cazul sistemului EEG. Legea EEG 2012 și competențele și acțiunile BNetzA, BAFA, UBA și Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung sunt atât de strâns legate între ele și de dependente una de cealaltă, încât nu pot fi privite decât ca fiind inseparabile.
- (125) De asemenea, potrivit Germaniei, Comisia ar fi dedus în mod eronat existența controlului din partea statului din modul în care sunt gestionate excedentele și deficitul din contul EEG. În primul rând, Germania susține că nu există nicio legătură între contul EEG și bugetul de stat: statul nu compensează un deficit în contul EEG și nici nu sunt alocate excedente la bugetul de stat, astfel cum a fost cazul în cauza *Essent*. De fapt, deficitul și excedentele determină cuantumul suprataxei pe energia din surse regenerabile pentru anul următor. Prin urmare, acestea sunt egalizate între operatorii privați implicați. Statul nu are niciun cuvânt de spus în acest sens.
- (126) Cu toate acestea, în opinia Comisiei, controlul exercitat de stat asupra resurselor nu presupune existența unor fluxuri de la și către bugetul de stat ⁽⁶⁶⁾ care implică resursele respective. Pentru ca statul să exercite un control asupra resurselor este suficient ca acesta să reglementeze ce se va întâmpla în cazul unui deficit sau al unui surplus în contul EEG. Elementul decisiv este faptul că statul a creat un sistem în care costurile suportate de operatorii de rețea sunt compensate pe deplin prin suprataxa pe energia din surse regenerabile și în care furnizorii de energie electrică sunt abilitați să transfere taxa consumatorilor.
- (127) Germania subliniază, de asemenea, că reglementarea și supravegherea fluxurilor de capital privat nu pot constitui ajutor de stat. Germania compară sistemul instituit de Legea EEG 2012 cu alte domenii de reglementare economică, cum ar fi protecția consumatorului în sectorul bancar, obligația conducătorilor auto de a încheia asigurări auto sau reglementarea prețurilor în domeniul telecomunicațiilor și sănătate. Germania susține că reglementarea unei activități economice private ca atare nu presupune control din partea statului. Potrivit

⁽⁶³⁾ Cauza C-275/13, *Elcogás*, ECLI:EU:C:2014:2314, punctul 29.

⁽⁶⁴⁾ Cauza C-399/10 P, *Bouygues și alții/Comisia*, ECLI:EU:C:2013:175, punctul 103.

⁽⁶⁵⁾ Cauza C-399/10 P, *Bouygues și alții/Comisia*, ECLI:EU:C:2013:175, punctul 104.

⁽⁶⁶⁾ Cauza C-262/12, *Association Vent de Colère!*, ECLI:EU:C:2013:851, punctul 19; cauza C-275/13, *Elcogás*, ECLI:EU:C:2014:2314, punctul 24.

Germaniei, BNetzA nu face decât să asigure protecția consumatorilor. Cu toate acestea, există o diferență semnificativă între domeniile în care statul asigură numai un cadru de protecție pentru consumatori și situația în cauză. În cazul de față, statul a adoptat un act legislativ distinct, Legea EEG 2012, al cărui scop principal nu este protecția consumatorilor. În acest caz, statul asigură un flux continuu de fonduri în cadrul sectorului în vederea îndeplinirii obiectivelor politice ale legislației respective. De asemenea, jurisprudența a stabilit ⁽⁶⁷⁾ că fondurile finanțate din taxe obligatorii impuse de legislația statului membru și care sunt gestionate și repartizate în conformitate cu dispozițiile legislației respective trebuie considerate ca fiind resurse de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat chiar dacă sunt gestionate de alte entități decât autoritățile publice. Prin urmare, Legea EEG 2012 nu poate fi comparată cu măsurile de stat pe care statul nu le influențează sau pentru care acesta nu asigură finanțare.

- (128) Potrivit Germaniei, situația este comparabilă cu cea din cauza *Doux Élevage*. În cauza *Doux Élevage*, Curtea a constatat că veniturile colectate din contribuții nu au tranzitat bugetul de stat, că statul nu a renunțat la venituri, că fondurile au rămas private în orice moment și că situațiile de neplată au trebuit înaintate instanțelor civile ⁽⁶⁸⁾. De asemenea, contribuțiile nu au fost „în mod constant sub control public” și nu au fost „la dispoziția autorităților statale” ⁽⁶⁹⁾, iar, de fapt, autoritățile publice nu au fost autorizate să exercite controlul asupra contribuțiilor „decât în vederea verificării validității și legalității acestora” ⁽⁷⁰⁾. În pofida afirmațiilor Germaniei, cazul de față nu este comparabil cu *Doux Élevage*. Diferența constă în faptul că, în cauza *Doux Élevage*, „organizația interprofesională este cea care decide modul de utilizare a resurselor care sunt destinate în întregime realizării obiectivelor stabilite de organizația respectivă” ⁽⁷¹⁾. În cazul de față, scopul suprataxei pe energia din surse regenerabile a fost stabilit de către stat și punerea sa în aplicare este controlată în totalitate de stat. De asemenea, cu toate că în cauza *Doux Élevage*, autoritățile franceze s-au limitat la a impune obligativitatea contribuției voluntare preexistente pentru toți operatorii din sectoarele relevante, în cazul de față, statul a stabilit întregul mecanism de calculare și egalizare a costurilor între operatorii privați.
- (129) La evaluarea controlului din partea statului, Germania susține că utilizarea de către Comisie a termenului „stat” este ambiguă. Astfel cum reiese din cauza *Doux Élevage*, noțiunea de „stat” ar trebui, în principal, să includă puterea executivă, și anume agențiile guvernamentale și administrative, fără să includă legislația general aplicabilă adoptată de Parlament. Simplul fapt că statul a legiferat pentru *Ausglmechw* nu constituie control de stat.
- (130) Cu toate acestea, criteriul „stat” trebuie înțeles în sens larg. În primul rând, Curtea a constatat în mod repetat că noțiunea de stat include, în mod natural, și legiuitorul ⁽⁷²⁾. De asemenea, astfel cum s-a menționat în considerentul 124, controlul de stat este exercitat printr-o serie de măsuri de reglementare și control care nu ar trebui evaluate independent. În cazul de față, legislația relevantă prevede suficiente detalii astfel încât sistemul să poată asigura controlul de stat fără a fi necesară implicarea suplimentară a autorităților de stat. De asemenea, BNetzA dispune de competențe importante pentru a influența procesul.
- (131) În schimb, Germania susține că Legea EEG 2012 diferă în mod semnificativ de situația din cauza *Essent*. În cauza respectivă, nivelul taxei fost definit de legislație indiferent de costurile pe care trebuia să le acopere. De asemenea, excedentele mai mari de 400 de milioane NLG au fost transferate la bugetul de stat. În schimb, în cazul de față, cuantumul suprataxei pe energia din surse regenerabile este determinat de operatorii de transport și de sistem pe baza vânzărilor pe piața la vedere, statul neavând posibilitatea de a influența acest lucru. De asemenea, excedentele contului EEG sunt păstrate în sistem, întrucât acestea influențează suprataxa în anul următor.
- (132) Astfel cum se arată în considerentul 126, controlul de stat asupra resurselor statului nu necesită existența unor fluxuri de la și către bugetul de stat ⁽⁷³⁾ care implică resursele respective. De asemenea, în cazul de față, cuantumul suprataxei se calculează în conformitate cu dispozițiile de reglementare luând în considerare prețul pieței obținut de către operatorii de transport și de sistem. Astfel cum se explică în considerentul 13 din decizia de inițiere a procedurii, modul în care operatorii de transport și de sistem calculează suprataxa pe energia din surse regenerabile după aflarea prețului obținut pe piața la vedere este pe deplin reglementat și prevăzut de Legea EEG 2012.

⁽⁶⁷⁾ Cauza C-262/12, *Association Vent de Colère!*, ECLI:EU:C:2013:851, punctul 25; cauza 173/73, *Italia/Comisia*, ECLI:EU:C:1974:71, punctul 35.

⁽⁶⁸⁾ Cauza C-677/11, *Doux Élevage*, ECLI:EU:C:2013:348, punctul 32.

⁽⁶⁹⁾ Cauza C-677/11, *Doux Élevage*, ECLI:EU:C:2013:348, punctul 36.

⁽⁷⁰⁾ Cauza C-677/11, *Doux Élevage*, ECLI:EU:C:2013:348, punctul 38.

⁽⁷¹⁾ A se vedea nota de subsol 69.

⁽⁷²⁾ Cauza C-279/08 P, *Comisia/Țările de Jos*, ECLI:EU:C:2011:551, punctele 102-113.

⁽⁷³⁾ Cauza C-262/12, *Association Vent de Colère!*, ECLI:EU:C:2013:851, punctul 19; cauza C-275/13, *Elcogás*, ECLI:EU:C:2014:2314, punctul 24.

- (133) De asemenea, Germania susține că, în timp ce în cauza Essent administrarea taxei a fost încredințată unui organism specific, Legea EEG 2012 impune efectiv obligații unui număr nelimitat de operatori privați, și anume operatorii de rețea, operatorii de transport și de sistem și furnizorii de energie electrică, obligațiile respective fiind definite în mod general. Aceasta nu reprezintă o mandatare și nu se poate considera că un număr atât de mare de operatori privați a fost desemnat de stat să administreze o taxă. Astfel cum s-a menționat în considerentul 118, operatorii de transport și de sistem și nu alți operatori sunt entitățile desemnate pentru a administra suprataxa pe energia din surse regenerabile. De asemenea, nu pare să existe vreun temei juridic care ar interzice unui stat membru să mandateze mai mult de o entitate pentru administrarea resurselor de stat.
- (134) Germania și părțile interesate subliniază, de asemenea, presupusele diferențe dintre Legea EEG 2012 și recenta hotărâre în cauza Vent de Colère ⁽⁷⁴⁾: în Franța, contribuția relevantă a fost colectată de la consumatori de către un fond de stat, în timp ce în Germania operatorii de transport și de sistem privați colectează suprataxa pe energia din surse regenerabile de la furnizorii privați, care pot ulterior să o transfere consumatorilor. În Franța, nivelul contribuției a fost stabilit prin decret ministerial, în timp ce în Germania contribuția este calculată de operatorii de transport și de sistem pe baza costurilor efective. În Franța, statul ar interveni în cazul unui deficit, în timp ce în Germania deficitul va trebui suportat de către operatorii de transport și de sistem înainte de a fi compensați printr-o creștere a suprataxei în anul următor.
- (135) Susținând că resursele de stat sunt prezente numai în cazul în care puterea executivă a statului dispune de fonduri, Germania interpretează greșit jurisprudența. Astfel cum se explică în considerentul 130, noțiunea de stat nu se limitează la puterea executivă, întrucât îl include, de asemenea, pe legiuitor și nici nu este necesar ca statul să dispună de fonduri ca și când acestea ar face parte din propriul buget. Astfel cum se arată în considerentul 114, este irelevant dacă entitatea care administrează resursele de stat este privată sau publică. De asemenea, operatorii de transport și de sistem calculează suprataxa pe energia din surse regenerabile pe baza propriilor costuri astfel cum prevede Legea EEG 2012, iar faptul că statul a introdus un mecanism de piață în sistem nu afectează existența resurselor de stat. De asemenea, statul stabilește procedura de urmat în cazul unui deficit. Într-adevăr, statul nu plătește pentru deficitul în sine, ci reglementează și controlează modul în care deficitul este acoperit, în cele din urmă inclusiv de suprataxa pe energia din surse regenerabile.
- (136) De asemenea, Germania susține că Vent de Colère necesită o putere discreționară din partea statului pentru a dispune de resursele financiare în orice moment, în timp ce în conformitate cu Legea EEG 2012, statul, care se limitează la adoptarea legislației, nu dispune de o astfel de putere discreționară. Potrivit Germaniei, Comisia a făcut insuficient distincția între mijloacele reale de control executiv și simpla activitate legislativă. Controlul de stat implică faptul că statul are puterea discreționară de a dispune de resursele financiare. În cauza Vent de Colère, la punctul 21, Curtea confirmă această constatare.
- (137) Potrivit Germaniei, absența controlului de stat este demonstrată, de asemenea, de faptul că statul nu poate stabili nivelul suprataxei pe energia din surse regenerabile. De fapt, având în vedere că nivelul suprataxei depinde de veniturile pe care operatorii de transport și de sistem le obțin din vânzarea de energie electrică din surse regenerabile pe piața la vedere, acesta este determinat în întregime de piață. Comisia recunoaște că statul nu stabilește întotdeauna nivelul exact al suprataxei pe energia din surse regenerabile, dar acesta stabilește modul în care urmează să fie calculată suprataxa ținând seama de prețul de vânzare al energiei electrice. De asemenea, statul poate introduce mecanisme de piață în sistemul de finanțare fără a renunța la controlul asupra finanțării. În acest sens, Comisia consideră că nu există nicio diferență între o taxă publică stabilită de autoritățile de stat și o obligație legală impusă de stat prin intermediul legislației. În ambele cazuri, statul organizează un transfer de resurse financiare prin intermediul legislației și stabilește scopurile în care pot fi utilizate respectivele resurse financiare.
- (138) Prin urmare, Comisia își menține evaluarea conform căreia sprijinul acordat producătorilor de energie electrică din surse regenerabile și producătorilor de energie electrică din gaze de mină prin intermediul tarifelor fixe este finanțat din surse de stat.

7.1.4. Efectul de denaturare a concurenței și a schimburilor comerciale

- (139) În cele din urmă, avantajele acordate atât producătorilor de energie electrică din surse regenerabile, cât și utilizatorilor mari consumatori de energie par susceptibile să afecteze concurența și schimburile comerciale, dat fiind că beneficiarii operează în sectoare în care piețele au fost liberalizate și în care există schimburi comerciale între statele membre.

7.1.5. Concluzia privind existența ajutorului de stat

- (140) Prin urmare, Comisia concluzionează că Legea EEG 2012 implică ajutor de stat în sensul articolului 107 din tratat, atât în favoarea producătorilor de energie electrică din surse regenerabile, cât și în favoarea utilizatorilor mari consumatori de energie în temeiul BesAR.

⁽⁷⁴⁾ A se vedea nota de subsol 21.

7.2. Ajutoare existente/ajutoare noi și legalitatea ajutorului

- (141) În decizia sa de inițiere a procedurii, Comisia a afirmat că legislația germană privind energia din surse regenerabile care a intrat în vigoare la 1 aprilie 2000 („Legea EEG 2000”), precursora Legii EEG 2012, nu implică ajutor de stat din partea statului (decizia Comisiei în cazul NN 27/2000) ⁽⁷⁵⁾. Cu toate acestea, Comisia a considerat că modificările introduse de Legea EEG 2012 au fost substanțiale și că ajutorul acordat în temeiul Legii EEG 2012 a constituit ajutor nou, care nu face obiectul deciziei anterioare a Comisiei (considerentul 150 din decizia de inițiere a procedurii).
- (142) Acest lucru a fost contestat de Germania și de mai multe părți interesate.
- (143) Germania și părțile interesate susțin că modificările succesive care au avut loc între versiunea inițială a Legii EEG 2000 și Legea EEG 2012 nu au modificat în mod substanțial schema de ajutoare, astfel încât Legea EEG 2012 constituie ajutor existent.
- (144) Cu toate acestea, Germania admite faptul că există două diferențe între Legea EEG 2012 și Legea EEG 2000:
- (a) a avut loc o modificare a mecanismului de egalizare: fluxul fizic inițial de energie electrică din surse regenerabile către furnizori este înlocuit cu obligația operatorilor de transport și de sistem de a vinde energia electrică din surse regenerabile pe piața la vedere. În schimbul plății suprataxei pe energia din surse regenerabile pentru o anumită cantitate de energie electrică, furnizorii de energie electrică pot eticheta suma respectivă ca energie electrică din surse regenerabile. Potrivit Germaniei, acest lucru înseamnă că furnizorii de energie electrică dobândesc „calitatea de surse regenerabile” de energie electrică și, prin urmare, posibilitatea de a indica consumatorilor în ce măsură aceștia au plătit o suprataxă [cf. articolul 53 alineatul (1) și articolului 54 alineatul (1) din Legea EEG 2012].
- (b) BesAR nu mai există în Legea EEG 2000.
- (145) Potrivit Germaniei, exceptând cele două diferențe, mecanismul descris în considerentele 7, 8 și 9 este identic cu cel prevăzut în Legea EEG 2000. În special, aceasta susține că o caracteristică esențială, și anume faptul că furnizorii de energie electrică compensează costurile suplimentare suportate de operatorii de transport și de sistem prin achiziționarea de energie electrică din surse regenerabile utilizând resurse financiare proprii făcea deja obiectul Legii EEG 2000.
- (146) Comisia își menține constatarea conform căreia ajutorul de stat implicat în Legea EEG 2012 constituie ajutor nou, întrucât Legea EEG 2012 constituie o modificare substanțială în comparație cu Legea EEG 2000.
- (147) Într-adevăr, modificările recunoscute de Germania, și anume modificarea mecanismului de egalizare și introducerea BesAR, constituie modificări substanțiale.

7.2.1. Modificarea mecanismului de egalizare

- (148) Ca o observație preliminară, Comisia subliniază că, deși în 2002 aceasta a considerat că Legea EEG 2000 nu implică un transfer de resurse de stat, evaluarea respectivă a fost realizată la scurt timp după hotărârea în cauza PreussenElektra. Cu toate acestea, hotărârile ulterioare ale Curții au clarificat și chiar restricționat cauza PreussenElektra: pe baza constatărilor în cauzele Essent, Vent de Colère și Elcogás, s-ar putea deduce că, în cadrul mecanismului de egalizare inițial, operatorilor de transport și de sistem li se încredințase deja administrarea unei scheme de ajutor, care a fost finanțată prin intermediul unei suprataxe percepute de la furnizorii de energie electrică.
- (149) Aspectul decisiv este dacă mecanismul de egalizare a fost modificat în mod substanțial. Acesta nu mai este compus dintr-un lanț de obligații pentru achizițiile de energie electrică fizică (operatorii de rețea de la producătorii de energie electrică din surse regenerabile; operatorii de transport și de sistem de la operatorii de rețea; furnizorii de energie electrică de la operatorii de transport și de sistem). În prezent, transferul fizic este întrerupt la nivelul operatorilor de transport și de sistem, care trebuie să comercializeze energia electrică din surse regenerabile. Comercializarea respectivă a fost decuplată de mecanismul de egalizare. Aceasta din urmă se referă exclusiv la alocarea costurilor financiare între diferiții operatori. Operatorilor de transport și de sistem le-au fost atribuite responsabilități de către stat privind centralizarea și calcularea costurilor respective, precum și colectarea acestora de la furnizorii de energie electrică.
- (150) De asemenea, Legea EEG 2000 nu prevedea dacă inclusiv consumatorii de energie electrică aveau obligația de a participa la costurile de producere a energiei electrice din surse regenerabile. Decizia respectivă a fost lăsată la latitudinea autorității de reglementare competente care, la acea dată, avea încă competența de a reglementa prețurile energiei electrice pentru consumatorii finali. Legea EEG 2012 permite în mod explicit furnizorilor să transfere costurile clienților lor și, *de facto*, toți furnizorii le transferă.

⁽⁷⁵⁾ JO C 164, 10.7.2002, p. 5.

- (151) De asemenea, BNetzA, care nu a avut niciun rol în temeiul Legii EEG 2000, primește competența de a monitoriza fluxurile financiare respective și de a asigura respectarea Legii EEG 2012, în special în scopul protecției consumatorului. BAFA, care, de asemenea, nu a jucat niciun rol în temeiul Legii EEG 2000, ia decizia de a acorda o reducere a suprataxei pe energia din surse regenerabile anumitor întreprinderi pe baza criteriilor prevăzute de Legea EEG 2012.

7.2.2. Norma de compensare specială, *Besondere Ausgleichsregelung (BesAR)*

- (152) Consecința logică a includerii consumatorilor de energie electrică în repartizarea sarcinilor este reducerea suprataxei acordată întreprinderilor mari consumatoare de energie. În temeiul Legii EEG 2012, BAFA, care nu a jucat un rol special în temeiul Legii EEG 2000, este responsabilă de certificarea îndeplinirii condițiilor BesAR de către utilizatorii mari consumatori de energie prin intermediul deciziilor administrative. Unele părți interesate au susținut că simplul fapt că unii consumatori de energie electrică beneficiază de o plafonare a suprataxei nu poate afecta caracterul privat al resurselor financiare furnizate de aceștia. Cu toate acestea, Comisia consideră că existența BesAR constituie o dovadă suplimentară a faptului că Legea EEG 2012 nu se mai bazează pe obligațiile de cumpărare care implică resurse private, ci pe un sistem cuprinzător de alocare a costurilor, bazat într-o anumită măsură pe considerentele justiției distributive, organizat de către stat și monitorizat de autoritățile statului.
- (153) În concluzie, numeroasele diferențe dintre Legea EEG 2000 și Legea EEG 2012 sunt rezumate în tabelul de mai jos. Acestea demonstrează că Legea EEG 2012 a constituit un sistem complet nou.

Caracteristică	Legea EEG 2000	Legea EEG 2012
Transferul suprataxei	Obligațiile succesive ale operatorilor de a achiziționa energia electrică din surse regenerabile	Transferul costurilor nu este asociat cu transferul energiei electrice din surse regenerabile.
Mecanismul de egalizare la cel de al treilea nivel	Egalizarea costurilor este asociată cu achiziționarea de energie electrică din surse regenerabile.	Egalizarea costurilor care rezultă din vânzările de energie electrică din surse regenerabile pe piața la vedere
Consumatorii finali trebuie să suporte costurile, dar unii beneficiază de un plafon.	Nu sunt prevăzute.	BesAR: utilizatorii mari consumatori de energie pot solicita reducerea suprataxei lor.
Rolul BNetzA	Niciun rol.	Supravegherea și punerea în aplicare a stabilirii suprataxei.
Rolul BAFA	Niciun rol.	Autorizează reducerea suprataxei.
Nivelul suprataxei	0,2 ct/kWh (2000)	6,24 ct/kWh (2014)
Aportul de energie electrică din surse regenerabile	Mai puțin de 1 miliard EUR (2000).	Peste 20 de miliarde EUR (2013).

- (154) Având în vedere faptul că Legea EEG 2012 se aplică numai reducerii suprataxei pe energia din surse regenerabile acordate pentru anii 2013 și 2014, numai reducerea acordată în cei doi ani implică ajutor de stat ⁽⁷⁶⁾.

7.3. Compatibilitatea cu piața internă

- (155) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a concluzionat că ajutorul de stat pentru producătorii de energie electrică din surse regenerabile poate fi declarat compatibil cu piața internă. Cu toate acestea, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la posibilitatea ca acordarea ajutorului respectiv să fie evaluată independent de mecanismul de finanțare, și anume de suprataxa pe energia din surse regenerabile. De asemenea, aceasta a ajuns la concluzia preliminară că suprataxa pe energia din surse regenerabile încalcă articolul 30 sau articolul 110 din tratat.

⁽⁷⁶⁾ Legea EEG 2012 a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2012, astfel încât primele reduceri pe care utilizatorii mari consumatori de energie le-ar fi putut solicita în temeiul legii respective au fost cele acordate în 2013. Reducerile acordate pentru anul 2012 s-au bazat pe o legislație diferită care precede Legea EEG 2012, prin urmare, acestea nu sunt examinate în cadrul prezentei proceduri.

- (156) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia și-a exprimat, de asemenea, îndoielile cu privire la faptul că BesAR ar putea fi declarată compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) din tratat.

7.3.1. Temeiul juridic și domeniul de aplicare pentru evaluarea compatibilității BesAR

- (157) Evaluarea compatibilității vizează numai ajutoarele noi acordate în temeiul Legii EEG 2012. Reducerile suprataxe pe energia din surse regenerabile care au avut loc în 2012 au ca temei juridic actul administrativ emis de BAFA la sfârșitul anului 2011. Prin urmare, acestea sunt reglementate de articolul 1 litera (b) punctul (ii) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului ⁽⁷⁷⁾.
- (158) Prezenta decizie nu se referă la plățile reduse ale suprataxe pe energia din surse regenerabile efectuate de întreprinderile feroviare. Comisia își rezervă dreptul de a evalua articolul 42 din Legea EEG 2012 în cadrul unei proceduri separate.
- (159) Comisia a evaluat compatibilitatea BesAR cu piața internă în temeiul secțiunilor 3.7.2 și 3.7.3 din orientările din 2014.
- (160) Comisia a aplicat orientările din 2014 începând cu 1 iulie 2014. Orientările din 2014 includ normele de fond pentru evaluarea reducerilor acordate în finanțarea sprijinului pentru energia din surse regenerabile de energie, inclusiv reducerile care au fost acordate înainte de 1 iulie 2014 (punctul 248). Prin urmare, ajutorul de stat analizat trebuie să fie evaluat pe baza orientărilor din 2014.
- (161) Conform jurisprudenței Curții de Justiție, în domeniul specific al ajutoarelor de stat, Comisia este obligată de orientările și comunicările adoptate, în măsura în care acestea nu se îndepărtează de normele tratatului și sunt acceptate de statele membre ⁽⁷⁸⁾. Germania a acceptat orientările din 2014 la 31 iulie 2014. Niciuna dintre părți nu a susținut că orientările respective se îndepărtează de la normele tratatului.
- (162) Cu toate acestea, părțile interesate au contestat legalitatea punctului 248. Acestea consideră că aplicarea orientărilor din 2014 ajutoarelor care au fost acordate înainte de 1 iulie 2014 încalcă mai multe principii generale ale dreptului Uniunii, și anume principiul securității juridice și principiul neretroactivității măsurilor negative ⁽⁷⁹⁾, precum și principiul potrivit căruia ajutorul de stat trebuie evaluat pe baza normelor aplicabile la momentul introducerii schemei.
- (163) Cu toate acestea, părțile interesate consideră în mod eronat că al doilea paragraf de la punctul 248 constituie o aplicare retroactivă. Conform jurisprudenței, dreptul Uniunii diferențiază între aplicarea imediată a unei noi norme la efectele viitoare ale unei situații în curs de desfășurare ⁽⁸⁰⁾ și aplicarea retroactivă a noii norme la o situație care a devenit definitivă înainte de intrarea în vigoare a acesteia (denumită, de asemenea, situație existentă) ⁽⁸¹⁾. De asemenea, jurisprudența instanțelor Uniunii a stabilit că operatorii nu pot beneficia de așteptări legitime până când instituțiile nu au adoptat un act de încheiere a procedurii administrative care a rămas definitiv ⁽⁸²⁾.
- (164) Astfel cum a hotărât Curtea, ajutoarele de stat ilegale reprezintă o situație în curs de desfășurare. Normele care guvernează aplicarea legii în timp dispun faptul că aplicarea imediată a noilor norme de compatibilitate ajutoarelor ilegale nu constituie o aplicare retroactivă a acestora ⁽⁸³⁾.

⁽⁷⁷⁾ Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 83, 27.3.1999, p. 1).

⁽⁷⁸⁾ Hotărârea în cauza Germania și alții/Kronofrance, C-75/05 și C-80/05, ECLI:EU:C:2008:482, punctul 61, cu trimiteri suplimentare.

⁽⁷⁹⁾ Părțile interesate au făcut referire la următoarea jurisprudență: cauza C-260/91, Diversint, ECLI:EU:C:1993:136, punctul 9; cauza C-63/83, Regina/Kirk, ECLI:EU:C:1984:255, punctul 21 și următoarele; cauza C-1/73, Westzucker, ECLI:EU:C:1973:78, punctul 5; cauza C-295/02, Gerken, ECLI:EU:C:2004:400, punctul 47 și următoarele; cauza C-420/06, Jager, ECLI:EU:C:2008:152, punctul 59 și următoarele; cauza C-189/02 P, Dansk Rørindustri și alții/Comisia, ECLI:EU:C:2005:408, punctul 217.

⁽⁸⁰⁾ Cauza C-334/07 P, Comisia/Freistaat Sachsen, ECLI:EU:C:2008:709, punctul 43; cauza T-176/01, Ferrière Nord/Comisia, ECLI:EU:T:2004:336, punctul 139.

⁽⁸¹⁾ Cauza 68/69, Bundesknappschaft/Brock, ECLI:EU:C:1970:24, punctul 6; cauza 1/73 Westzucker GmbH/Einfuhr- und Vorratsstelle für Zucker, ECLI:EU:C:1973:78, punctul 5; cauza 143/73, SOPAD/FORMA și alții, ECLI:EU:C:1973:145, punctul 8; cauza 96/77, Bauche, ECLI:EU:C:1978:26, punctul 48; cauza 125/77, Koninklijke Scholten-Honig NV și alții/Floofdproduktschaap voor Akkerbouwprodukten, ECLI:EU:C:1978:187, punctul 37; cauza 40/79, P/Comisia, ECLI:EU:C:1981:32, punctul 12; cauza 270/84, Licata/ESC, ECLI:EU:C:1986:304, punctul 31; cauza C-60/98 Butterfly Music/CEDEM, ECLI:EU:C:1999:333, punctul 24; cauza C-334/07 P, Comisia/Freistaat Sachsen, ECLI:EU:C:2008:709, punctul 53; cauza T-404/05 Grecia/Comisia, ECLI:EU:T:2008:510, punctul 77.

⁽⁸²⁾ Cauza C-169/95, Spania/Comisia, ECLI:EU:C:1997:10, punctul 51-54; cauzele conexe T-116/01 și T118/01, P&O European Ferries (Vizcaya) SA/Comisia, ECLI:EU:T:2003:217, punctul 205.

⁽⁸³⁾ Cauzele conexe C-465/09 P-C-470/09 P Diputación Foral de Vizcaya și alții/Comisia, ECLI:EU:C:2011:372, punctele 125 și 128.

- (165) Pentru aceste motive, Comisia are obligația să evalueze BesAR în temeiul orientărilor din 2014. Comisia nu dispune de nicio putere de apreciere pentru a se abate de la orientările respective în evaluarea sa. Întrucât decizia de inițiere a procedurii a fost publicată în Jurnalul Oficial la 1 iulie 2014, Comisia a invitat Germania și toate părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la aplicarea orientărilor din 2014 în cazul de față.

7.3.1.1. Observațiile din partea Germaniei și a părților terțe

- (166) Mai multe părți interesate au susținut că orientările din 2014 nu ar trebui să se aplice suprataxelor pe energia din surse regenerabile plafonate și că, mai degrabă, Comisia ar trebui să efectueze o evaluare a compatibilității în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (b) sau al articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat.
- (167) În primul rând, părțile respective au susținut că reducerile suprataxei pe energia din surse regenerabile ar putea fi considerate compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (b) din tratat, având în vedere că acestea promovează realizarea unui proiect important de interes european comun (promovarea energiei din surse regenerabile, conform dispozițiilor Directivei 2009/28/CE) sau, în lipsa acestuia, că sunt destinate să remedieze perturbări grave ale economiei Germaniei (amenințarea dezindustrializării ca urmare a costurilor SRE).
- (168) Părțile interesate au susținut, de asemenea, că reducerile ar putea fi considerate compatibile în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din Tratatul CE, pe motiv că acestea au ca obiectiv promovarea dezvoltării energiei din surse regenerabile, prevenind în același timp relocarea emisiilor de dioxid de carbon și menținerea unei baze industriale în Uniune. În acest sens, părțile interesate susțin că BesAR este instrumentul adecvat pentru reconcilierea diferitelor aspecte ale acestui obiectiv multiplu. De asemenea, acestea afirmă că instrumentul respectiv are caracter proporțional, întrucât beneficiarii BesAR contribuie în continuare la finanțare. De asemenea, părțile interesate susțin că măsura are caracter proporțional, pe motiv că taxele pe energia electrică și suprataxa pe energia din surse regenerabile sunt similare în esență (ambele reprezentând taxe pe consumul de energie electrică) și că rata minimă de impozitare a electricității consumate de întreprinderi stabilită de Uniune, astfel cum se arată în tabelul C din anexa I la Directiva 2003/96/CE a Consiliului ⁽⁸⁴⁾, este de 0,05 cenți/kWh, cu alte cuvinte, corespunde nivelului minim al suprataxei pe energia din surse regenerabile. În cele din urmă, părțile interesate susțin că Legea EEG 2012 nu denaturează concurența sau schimburile comerciale, întrucât aceasta nu contracarează pe deplin denaturarea cauzată în primul rând de valoarea mai mare a suprataxei pe energia din surse regenerabile suportată de întreprinderile germane în comparație cu taxele sau impozitele echivalente cu care se confruntă întreprinderile din alte state membre.
- (169) În ceea ce privește aplicarea articolului 107 alineatul (3) litera (b) și a articolului 107 alineatul (3) litera (c), în răspunsul său la decizia Comisiei de inițiere a procedurii, Germania a prezentat argumente comparabile.
- (170) În al doilea rând, potrivit părților interesate, Comisia nu poate examina reducerile separat în baza unui temei juridic distinct pentru compatibilitate decât cel care a fost utilizat pentru examinarea sprijinului pentru energia electrică din surse regenerabile. În decizia de inițiere a procedurii, Comisia ar fi trebuit, mai degrabă, să evalueze (și să aprobe) reducerile, care fac parte din finanțare, împreună cu sprijinul acordat energiei din surse regenerabile. Acest lucru se explică prin raportare la jurisprudența Curții conform căreia Comisia trebuie să ia în considerare și modul de finanțare a ajutorului în cazul în care acesta face parte integrantă din măsură ⁽⁸⁵⁾.
- (171) În al treilea rând, chiar dacă s-ar aplica orientările din 2014, părțile interesate susțin că, având în vedere punctele 248 și 250 din orientările din 2014, orientările respective ar putea să se aplice retroactiv numai în cazul ajutoarelor ilegale, nu în cazul ajutoarelor existente. Cu toate acestea, chiar dacă suprataxele plafonate ar constitui ajutor de stat (ceea ce este contestat), acestea ar trebui să fie considerate ajutor existent datorită aprobării lor implicite de către Comisie în cazul NN 27/2000 ⁽⁸⁶⁾.
- (172) În al patrulea rând, părțile interesate susțin că orientările din 2014, în special normele privind planurile de ajustare prevăzute în secțiunea 3.7.3, ar trebui să fie interpretate într-un mod care să protejeze așteptările legitime ale beneficiarilor: cu alte cuvinte, ajustarea progresivă ar trebui să fie suficient de redusă în anii 2013 și 2014, astfel încât să excludă recuperarea. În opinia acestora, așteptările legitime au rezultat ca urmare a deciziei Comisiei în cazul NN 27/2000.

⁽⁸⁴⁾ Directiva 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității (JO L 283, 31.10.2003, p. 51).

⁽⁸⁵⁾ Cauza C-261/01, Van Calster, ECLI:EU:C:2003:571, punctul 49; cauza C-333/07, Société Régie Networks, ECLI:EU:C:2008:764, punctul 89.

⁽⁸⁶⁾ A se vedea nota de subsol 75 de mai sus.

7.3.1.2. Evaluare

- (173) Argumentele prezentate nu pot modifica evaluarea din prezenta decizie privind aplicabilitatea orientărilor din 2014 prezentată în considerentele 157-165 de mai sus.
- (174) În primul rând, în ceea ce privește aplicarea articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat, punctul 10 din orientările din 2014 prevede că, în respectivele orientări specifice, „Comisia stabilește condițiile în care ajutoarele pentru energie și mediu pot fi considerate compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat”. Conform Curții de Justiție, „Comisia poate să adopte o politică privind modul în care își va exercita puterea de apreciere, sub forma unor acte cum ar fi orientările, în măsura în care aceste acte conțin reguli care precizează abordarea pe care trebuie să o urmeze instituția și nu se îndepărtează de la normele tratatului”⁽⁸⁷⁾. Întrucât orientările din 2014 au stabilit *ex ante*, în mod general și transparent, condițiile de compatibilitate pentru excepția prevăzută la articolul 107 alineatul (3) litera (c) din tratat, Comisia are obligația de a aplica orientările respective.
- (175) Nu există posibilitatea aplicării prin analogie a normelor de impozitare a electricității, întrucât orientările din 2014 conțin un set complet de norme pentru evaluarea reducerii suprataxelor SRE.
- (176) În ceea ce privește derogările prevăzute la articolul 107 alineatul (3) litera (b) din tratat, orientările din 2014 nu conțin niciun criteriu cu privire la modul în care Comisia își va exercita puterea de apreciere în aplicarea articolului 107 alineatul (3) litera (b). Într-adevăr, Comisia a adoptat o comunicare privind „Criteriile pentru analiza compatibilității cu piața internă a ajutoarelor de stat pentru promovarea realizării unor proiecte importante de interes european comun”⁽⁸⁸⁾, care se aplică începând cu 1 iulie 2014. Cu toate acestea, conform punctului 52 din comunicare, „în cazul ajutoarelor nenotificate, Comisia va aplica prezenta comunicare dacă ajutorul a fost acordat după intrarea sa în vigoare, precum și normele în vigoare la momentul în care ajutorul a fost acordat în toate celelalte cazuri”. Acest lucru înseamnă că respectivele criterii prevăzute în comunicare nu pot fi aplicate reducerilor suprataxei examinate în prezenta decizie. Comisia trebuie să aplice, mai degrabă, normele prevăzute în orientările din 2008⁽⁸⁹⁾.
- (177) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la faptul că BesAR ar putea fi considerat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (b) din tratat, în conformitate cu punctele 147-150 din orientările din 2008. Aceste îndoieli au apărut în special pentru că reducerile nu păreau să se refere la un proiect și, *a fortiori*, la un proiect care să fie „definit în mod specific și clar în ceea ce privește condițiile punerii sale în aplicare”. De asemenea, a rămas oricum discutabil dacă un astfel de proiect ar putea fi considerat ca fiind „de interes european comun”, cu alte cuvinte, dacă avantajul acordat s-ar putea extinde la întreaga Uniune. În cele din urmă, nu este cert dacă ajutorul în cauză, și anume reducerea suprataxei pe energia din surse regenerabile, ar „reprezenta un stimul pentru realizarea proiectului” (considerentele 211 și 212 din decizia de inițiere a procedurii).
- (178) Aceste îndoieli nu au fost înlăturate. Germania susține că atât realizarea obiectivelor privind sursele regenerabile de energie, cât și menținerea competitivității industriale constituie un singur proiect, dacă nu chiar mai multe proiecte de interes european comun. Germania face referire la strategia Comisiei „Europa 2020”, care prevede drept prioritate „promovarea unei economii mai eficiente din punctul de vedere al utilizării resurselor, mai ecologice și mai competitive”⁽⁹⁰⁾. Cu toate acestea, indiferent cât de importante sunt obiectivele politice, dezvoltarea surselor de energie regenerabilă și promovarea competitivității nu pot fi înțelese ca proiecte specifice în sensul propriu. Ar fi cu atât mai puțin posibilă definirea unor astfel de proiecte în ceea ce privește punerea lor în aplicare, care include participanții, obiectivele și efectele acestora, astfel cum se prevede la punctul 147 litera (a) din orientările din 2008. Dacă proiectele de interes european comun ar fi interpretate astfel încât să cuprindă numai obiectivele politice ca atare, limitele articolului 107 alineatul (3) litera (b) ar fi extinse dincolo de modul de redactare al acestuia și cerința de a viza un anumit proiect bine definit ar fi lipsită de sens. Acest lucru ar contraveni „necesității unei interpretări restrictive a derogărilor de la principiul general potrivit căruia ajutorul de stat este incompatibil cu piața comună”⁽⁹¹⁾.
- (179) Mai important este faptul că, astfel cum a precizat în mod clar Tribunalul în cauza Hotel Cipriani, „o măsură de ajutor poate beneficia de derogarea prevăzută la [articolul 107 alineatul (3) litera (b) din tratat] numai dacă aceasta nu îi avantajează în principal pe operatorii economici dintr-un stat membru, ci din întreaga Comunitate”.

⁽⁸⁷⁾ Cauza C-310/99, Italia/Comisia, ECLI:EU:C:2002:143, punctul 52.

⁽⁸⁸⁾ JO C 188, 20.6.2014, p. 4.

⁽⁸⁹⁾ Orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru protecția mediului din 2008 (JO C 82, 1.4.2008, p. 1).

⁽⁹⁰⁾ COM(2010) 2020 final, p. 10.

⁽⁹¹⁾ Cauza C-301/96, Germania/Comisia, ECLI:EU:C:2003:509, punctul 106.

Acest criteriu nu este îndeplinit în cazul în care schema națională de ajutor urmărește doar să îmbunătățească competitivitatea întreprinderilor în cauză ⁽⁹²⁾. Într-adevăr, BesAR are numai scopul de a scuti întreprinderile mari consumatoare de energie din Germania de la plata unui cost, îmbunătățind astfel competitivitatea acestora.

- (180) În cele din urmă, având în vedere că este necesară o interpretare restrictivă a derogărilor de la principiul general conform căruia ajutorul de stat este incompatibil cu piața internă, astfel cum s-a menționat în considerentul 178, simpla creștere a costurilor energiei electrice pentru un număr mare de utilizatori industriali nu poate fi considerată o perturbare gravă a economiei statului membru în cauză.
- (181) Prin urmare, Comisia nu ar fi putut să aprobe BesAR în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (b) din tratat.
- (182) În al doilea rând, în ceea ce privește argumentația rezumată în considerentul 170, ajutorul acordat întreprinderilor mari consumatoare de energie prin reducerea suprataxelor pe energia din surse regenerabile este, în mod clar, distinct și separabil de sprijinul pentru energia din surse regenerabile. Beneficiarii acestuia din urmă constituie un alt grup față de grupul beneficiarilor celui dintâi. De asemenea, reducerile nu servesc imediat scopului de a finanța sprijinul pentru energia din surse regenerabile, ci, dimpotrivă, de fapt contravin acestui scop, întrucât efectul lor imediat este scăderea veniturilor disponibile pentru finanțarea SRE. Acest lucru este demonstrat de faptul că suprataxa pe energia din surse regenerabile a trebuit majorată pentru toți ceilalți utilizatori neprivilegiați pentru a proteja finanțarea.
- (183) În al treilea rând, în ceea ce privește argumentația rezumată în considerentul 171, BesAR trebuie considerat ajutor ilegal care intră în domeniul de aplicare a punctului 248 din orientările din 2014. Într-adevăr, astfel cum s-a explicat anterior în considerentul 141 și următoarele, Legea EEG 2012 a modificat în mod substanțial schema de ajutor aprobată prin decizia Comisiei adoptată în cazul NN 27/2000.
- (184) Al patrulea argument privind așteptările legitime ale beneficiarilor este examinat în detaliu în considerentul 257, întrucât acesta se referă exclusiv la recuperare.

7.3.1.3. Evaluarea alternativă în temeiul orientărilor din 2008

- (185) Contrar jurisprudenței Curții de Justiție, Tribunalul și-a exprimat de mai multe ori punctul de vedere că ajutoarele ilegale trebuie să fie evaluate în conformitate cu normele în vigoare la momentul la care au fost acordate. Prin urmare, Comisia a efectuat o evaluare alternativă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat pe baza orientărilor din 2008.
- (186) Ca urmare, Comisia ar fi trebuit să declare ajutorul de funcționare acordat în temeiul BesAR incompatibil în toate elementele sale, din motivele menționate în considerentul 187 și următoarele.
- (187) În decizia de inițiere a procedurii se precizează că, la momentul adoptării acesteia, nu existau norme specifice privind ajutoarele de stat care să recunoască că scutirile sau reducerile de taxe care servesc la finanțarea sprijinului SER pot fi considerate necesare pentru atingerea unui obiectiv de interes comun și care să le autorizeze, prin urmare, în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat.
- (188) De asemenea, Comisia a interzis ajutorul de funcționare similar notificat de Austria în 2011 ⁽⁹³⁾. Această interdicție este în conformitate cu jurisprudența Curții, conform căreia ajutorul de funcționare ca atare afectează condițiile în care se desfășoară schimburile comerciale într-o măsură care contravine interesului comun, prin urmare, acesta nu poate fi declarat compatibil cu piața internă ⁽⁹⁴⁾. În decizia respectivă, Comisia explică, de asemenea, motivul pentru care nu se putea realiza nicio analogie cu normele privind impozitarea energiei electrice.
- (189) De asemenea, este posibil ca, din aceste motive, Comisia să nu fi autorizat ajutorul în cauză în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat pe baza normelor de fond în vigoare la momentul acordării ajutorului.

⁽⁹²⁾ Cauzele conexe T-254/00, T-270/00 și T-277/00, Hotel Cipriani și alții, ECLI:EU:T:2008:537, punctul 337.

⁽⁹³⁾ Cazul SA.26036 (C24/09) – Austria, privind ajutorul de stat acordat întreprinderilor mari consumatoare de energie în conformitate cu Legea austriacă privind energia electrică ecologică (JO L 235, 10.9.2011, p. 42).

⁽⁹⁴⁾ Hotărârea în cauza Germania/Comisia („Jadekost”), C-288/96, ECLI:EU:C:2000:537, punctul 77, cu trimiteri suplimentare.

7.3.2. Costurile care rezultă din sprijinul pentru energia din surse regenerabile de energie

- (190) În conformitate cu punctul 184 din orientările din 2014, reducerile pot fi acordate numai în ceea ce privește costurile care rezultă din sprijinul acordat energiei din surse regenerabile.
- (191) Cu toate acestea, astfel cum a stabilit Comisia în decizia sa în cazul SA.38632 (2014/N) privind Legea EEG 2014 (denumită în continuare „decizia EEG 2014”), suprataxa pe energia din surse regenerabile contribuie, de asemenea, la finanțarea sprijinului pentru producția de energie electrică din gaze de mină. Gazele de mină nu reprezintă o sursă de energie regenerabilă în sensul punctului 19 subpunctul 5 din orientările din 2014. Reducerile suprataxelor destinate finanțării sprijinului pentru alte surse de energie nu fac obiectul secțiunii 3.7.2. din orientările din 2014 ⁽⁹⁵⁾.
- (192) În acest sens, Germania a indicat în contextul procedurii de notificare în cazul SA.38632 (2014/N) că nu va fi acordată nicio reducere a finanțării sprijinului pentru energia electrică din gaz de mină, având în vedere că, în temeiul Legii EEG 2014, întreprinderile mari consumatoare de energie trebuie să plătească valoarea integrală a suprataxei pentru primul GWh consumat de fiecare punct de consum în cauză. Într-adevăr, venitul provenit din valoarea integrală a suprataxei corespunzătoare primului GWh este mai mare decât valoarea subvenției plătite pentru energia electrică produsă din gaz de mină ⁽⁹⁶⁾.
- (193) În 2012, cuantumul sprijinului pentru gaz de mină (41,4 de milioane EUR) reprezenta 0,25 % din cuantumul total al sprijinului acordat în temeiul Legii EEG 2012 pentru anul respectiv. Previziunile indică faptul că volumul de gaz de mină este probabil să rămână constant în viitor sau chiar să scadă ușor ⁽⁹⁷⁾.
- (194) Pe această bază, Comisia a constatat că, în cazul celor care beneficiază de BesAR în temeiul Legii EEG 2014, plata suprataxei pe energia din surse regenerabile pentru primul GWh consumat ar depăși cu mult cuantumul sprijinului pentru gazele de mină ⁽⁹⁸⁾. De asemenea, Comisia a concluzionat că, înmulțind procentul din sprijinul pentru energia din surse regenerabile acordat gazelor de mină (0,25 %) cu suprataxa pe energia din surse regenerabile (6,24 cenți/kWh în 2014), se obține un cuantum de 0,016 cenți/kWh. Cuantumul respectiv este mai mic decât suprataxa minimă pe care beneficiarii trebuiau să o plătească inclusiv după primul GWh consumat (0,05 cenți/kWh) ⁽⁹⁹⁾.
- (195) În Legea EEG 2012 figurează două plafoane alternative. În temeiul primei alternative [articolul 41 alineatul (3) nr. 1], care este un plafon degresiv, beneficiarii trebuie să plătească valoarea integrală a suprataxei pentru primul GWh consumat, suprataxă minimă care trebuie plătită pentru consumul care depășește 100 GWh de consum fiind de 0,05 cenți/kWh. În temeiul celei de a doua alternative [articolul 41 alineatul (3) nr. 2], care vizează întreprinderile cu cel mai mare consum de energie, suprataxa este plafonată la 0,05 cenți/kWh pentru întregul consum al beneficiarului. În ambele cazuri, beneficiarii continuă să plătească mai mult decât procentul din suprataxă care ar putea fi alocat sprijinului pentru gazele de mină (0,016 cenți/kWh în 2014 și, pe baza unei suprataxe pe energia din surse regenerabile de 5,277 cenți/kWh în 2013, 0,013 cenți/kWh).
- (196) Prin urmare, plata unei suprataxe minime de 0,05 cenți/kWh în 2013 și 2014, pe lângă obligația care le revine unor beneficiari de a plăti suprataxa pentru primul GWh, a garantat faptul că nicio reducere a finanțării sprijinului pentru energia electrică din gaz de mină nu a fost acordată întreprinderilor mari consumatoare de energie electrică ⁽¹⁰⁰⁾.

7.3.3. Eligibilitatea

- (197) Punctul 185 din orientările din 2014 prevede că ajutorul ar trebui limitat la sectoarele care sunt expuse unui risc în ceea ce privește poziția lor concurențială din cauza costurilor generate de finanțarea sprijinului pentru energia din surse regenerabile în funcție de intensitatea lor electrică și de expunerea lor la comerțul internațional. Prin urmare, ajutorul poate fi acordat numai dacă întreprinderea aparține sectoarelor incluse în lista din anexa 3 la orientările din 2014.
- (198) De asemenea, în conformitate cu punctul 186 din orientările din 2014, un stat membru poate include o întreprindere în schema sa națională prin care acordă reduceri ale costurilor rezultate din sprijinul pentru energia din surse regenerabile dacă întreprinderea are o intensitate electrică de cel puțin 20 % și aparține unui sector cu o intensitate a schimburilor comerciale de cel puțin 4 % la nivelul UE, chiar dacă nu aparține unuia dintre sectoarele menționate în anexa 3 la orientările din 2014.

⁽⁹⁵⁾ Decizia EEG 2014, considerentul 293.

⁽⁹⁶⁾ Decizia EEG 2014, considerentele 294 și 295.

⁽⁹⁷⁾ Decizia EEG 2014, considerentul 295.

⁽⁹⁸⁾ Cu un consum eligibil de 2707 puncte în 2014 și o suprataxă pe energia din surse regenerabile de 6,24 cenți/kWh, veniturile din suprataxă generate de plățile pentru primul GWh consumat sunt egale cu 168 916 800 EUR. A se vedea Decizia EEG 2014, considerentul 296.

⁽⁹⁹⁾ Decizia EEG 2014, considerentul 296.

⁽¹⁰⁰⁾ Cf. decizia EEG 2014, considerentul 297.

- (199) În cele din urmă, punctul 187 din orientările din 2014 prevede că statele membre pot impune criterii de eligibilitate suplimentare cu condiția ca în cadrul sectoarelor eligibile alegerea beneficiarilor să se bazeze pe criterii obiective, nediscriminatorii și transparente, iar ajutoarele să se acorde, în principiu, în același mod pentru toți concurenții din același sector, dacă aceștia se află într-o situație de fapt similară.
- (200) În măsura în care ajutorul respectiv sub forma unei reduceri sau a unei scutiri de sarcină corespunzătoare finanțării sprijinului pentru energia electrică din surse regenerabile a fost acordat înainte de data de aplicare a orientărilor respective unor întreprinderi care nu sunt eligibile în conformitate cu criteriile menționate în considerentele 197 și 198 din prezenta decizie, ajutorul poate fi declarat compatibil cu condiția ca acesta să fie conform cu un plan de ajustare (punctul 197 din orientările din 2014).
- (201) Germania a indicat că, în 2013 și 2014, numai câțiva beneficiari ai BesAR erau eligibili pentru ajutorul de stat sub formă de reduceri ale finanțării sprijinului pentru energia electrică din surse regenerabile în conformitate cu secțiunea 3.7.2 din orientările din 2014. Prin urmare, Germania a prezentat pentru beneficiarii respectivi care nu erau eligibili un plan de ajustare (a se vedea anexa II) care este examinat în secțiunea 7.3.5. Germania a explicat, de asemenea, că toți beneficiarii care puteau fi incluși în schema națională în temeiul punctului 186 din orientările din 2014 aparțin sectoarelor enumerate în lista din anexa 5 la orientările din 2014.
- (202) Pentru calcularea valorii adăugate brute (denumită în continuare „VAB”), care este necesară pentru punerea în aplicare a punctelor 185-192 din orientările din 2014 și care este definită în anexa 4 la acestea, articolul 41 din Legea EEG 2012 utilizează VAB la prețurile pieței din ultimul exercițiu financiar înainte de depunerea cererii pentru reducerea suprataxei. Punctele 1 și 2 din anexa 4 la orientările din 2014 prevăd utilizarea VAB la costul factorilor, precum și media aritmetică a ultimilor trei ani pentru care există date disponibile. Germania a explicat că aceste date nu sunt disponibile, întrucât cererile de acordare a reducerilor pentru anii 2013 și 2014 includ doar VAB la prețurile pieței din cel mai recent exercițiu financiar pentru care au fost disponibile date (și anume 2011 și 2012). În mod similar, Germania a explicat că, în scopul calculării costurilor energiei electrice, prețurile medii de vânzare cu amănuntul ale energiei electrice nu au fost disponibile pentru toate întreprinderile, cel puțin nu pentru tranșe de consum mai mari; în schimb, calculul costurilor energiei electrice se bazează pe costurile efective ale energiei electrice suportate în anii 2011 și 2012, întrucât cifrele respective au fost cele prezentate de întreprinderi în cererile lor de acordare a reducerilor din 2013 și 2014. În conformitate cu punctul 4 din anexa 4 la orientările din 2014, definiția costurilor energiei electrice ale unei întreprinderi se bazează în principal pe prețul energiei electrice asumat de întreprindere. Pe baza explicațiilor prezentate de Germania, Comisia a concluzionat în decizia sa în cazul SA.38632 (2014/N) că normele tranzitorii din Legea EEG 2014 care permit utilizarea datelor VAB la costul factorilor pe baza ultimului exercițiu financiar sau a ultimelor două exerciții financiare, precum și utilizarea costurilor reale ale energiei electrice din ultimul exercițiu financiar au fost în conformitate cu orientările din 2014, în special cu punctul 195 (considerentele 311-314 din decizia respectivă). Acest lucru s-a datorat faptului că datele respective, și anume VAB la costul factorilor pe baza ultimului exercițiu și a costurilor reale ale energiei electrice din ultimul exercițiu, s-ar fi aplicat numai cu titlu tranzitoriu până când datele prevăzute de anexa 4 la orientările din 2014 ar fi fost colectate. Acest raționament se aplică *a fortiori* evaluării reducerilor suprataxei pe energia din surse regenerabile care au avut loc în anii 2013 și 2014 și, pe baza acestui raționament, se poate admite, de asemenea, că datele privind valoarea adăugată brută la prețurile pieței sunt utilizate pentru a evalua compatibilitatea ajutoarelor de stat acordate în temeiul BesAR în 2013 și 2014 sub forma unor reduceri ale finanțării sprijinului pentru energia electrică din surse regenerabile în conformitate cu punctul 3.7.2 din orientările din 2014.
- (203) Comisia concluzionează că Legea EEG 2012 îndeplinește doar parțial normele de eligibilitate prevăzute la punctele 185 și 186 din orientările din 2014. Beneficiarii care nu întrunesc criteriile ar trebui, prin urmare, să facă obiectul unei recuperări, ale cărei detalii sunt examinate în secțiunea 7.3.5 privind planul de ajustare prezentat de Germania.

7.3.4. Proportionalitatea

- (204) Punctul 188 din orientările din 2014 prevede că ajutorul este considerat proporțional dacă beneficiarii acestuia plătesc cel puțin 15 % din costurile suplimentare fără reducere.
- (205) Cu toate acestea, statele membre pot limita și mai mult quantumul costurilor rezultate din finanțarea sprijinului pe energia din surse regenerabile care trebuie plătit la nivel de întreprindere la 4 % din valoarea adăugată brută a întreprinderii în cauză. În cazul întreprinderilor cu o intensitate electrică de cel puțin 20 %, statele membre pot limita quantumul global care trebuie plătit la 0,5 % din valoarea adăugată brută a întreprinderii în cauză. În cele din urmă, în cazul în care statele membre decid să adopte limitele de 4 % și, respectiv, 0,5 % din valoarea adăugată brută, aceste limite trebuie să se aplice tuturor întreprinderilor eligibile (punctele 189 și 190 din orientările din 2014).

- (206) Germania a indicat că, în unele cazuri, plafonarea suprataxei pe energia din surse regenerabile plătită de beneficiari în anii 2013 și 2014 nu era proporțională conform criteriilor din orientările din 2014 ⁽¹⁰¹⁾. Prin urmare, Germania a prezentat un plan de ajustare (a se vedea anexa II), care este examinat în secțiunea 7.3.5.
- (207) Comisia concluzionează că plafonarea suprataxelor pe energia din surse regenerabile îndeplinește numai parțial criteriile de proporționalitate prevăzute la punctele 188 și 189 din orientările din 2014. Beneficiarii care nu întrunesc aceste criterii ar trebui, prin urmare, să facă obiectul unei recuperări, ale cărei detalii sunt examinate în secțiunea 7.3.5 privind planul de ajustare prezentat de Germania.

7.3.5. Planul de ajustare

- (208) În conformitate cu punctul 193 și următoarele din orientările din 2014, statele membre aplică criteriile de eligibilitate și de proporționalitate prevăzute în secțiunea 3.7.2 din orientările din 2014 și descrise mai sus în secțiunile 7.3.3 și 7.3.4 din prezenta decizie până la 1 ianuarie 2019 cel târziu. Ajutoarele acordate pentru o perioadă anterioară datei respective vor fi considerate compatibile dacă îndeplinesc aceleași criterii. De asemenea, Comisia consideră că toate ajutoarele acordate pentru a reduce sarcina aferentă finanțării sprijinului pentru energia electrică din surse regenerabile pentru anii dinainte de 2019 pot fi declarate compatibile cu piața internă în măsura în care ajutoarele respective sunt conforme cu un plan de ajustare.
- (209) Planul de ajustare trebuie să implice adaptarea progresivă la nivelurile ajutorului care rezultă din aplicarea criteriilor de eligibilitate și de proporționalitate prevăzute în secțiunea 3.7.2 din orientările din 2014 și descrise în secțiunile 7.3.3 și 7.3.4.
- (210) În măsura în care ajutorul a fost acordat pentru o perioadă anterioară datei aplicării orientărilor menționate mai sus, planul trebuie să prevadă, de asemenea, aplicarea treptată a criteriilor pentru perioada respectivă.
- (211) În cazul în care, astfel cum se precizează în considerentul 200, ajutorul a fost acordat înainte de data aplicării orientărilor din 2014 în favoarea unor întreprinderi care nu sunt eligibile în conformitate cu criteriile descrise în secțiunea 7.3.3 din prezenta decizie, astfel de ajutoare pot fi declarate compatibile cu condiția ca planul de ajustare să prevadă o contribuție proprie minimă de 20 % din costurile suplimentare ale suprataxei fără reducere, care trebuie să fie stabilită progresiv și cel târziu până la 1 ianuarie 2019 (punctul 197 din orientările din 2014).
- (212) Germania a prezentat un plan de ajustare (anexa II), descris în considerentul 27 și următoarele, care prevede o creștere progresivă a suprataxei pe energia din surse regenerabile pentru toți beneficiarii care fac obiectul recuperării. Punctul de plecare este suprataxa pe energia din surse regenerabile care a fost plătită efectiv în 2013; aceasta se obține prin înmulțirea suprataxei pe energia din surse regenerabile reduse a beneficiarului din 2013 cu consumul real de energie electrică al beneficiarului din același an (denumită în continuare „suprataxa de bază”). În conformitate cu planul de ajustare, suprataxele pentru 2013 și 2014 vor fi reajustate astfel încât să nu depășească 125 % și 150 % din suprataxa de bază. Începând cu anul 2015, majorarea ar putea fi mai mare, întrucât plafonul este stabilit la 200 % din suprataxa de bază. În anii următori până în 2018, suprataxa pentru anul x va fi, de asemenea, plafonată la 200 % din suprataxa pentru anul $x - 2$.
- (213) În ceea ce privește anii examinați în prezenta decizie, și anume anii 2013 și 2014, planul de ajustare prevede o creștere progresivă a suprataxei pe energia din surse regenerabile pentru toți beneficiarii pentru care criteriile de eligibilitate și de proporționalitate din orientările din 2014 nu au fost respectate. Se preconizează continuarea creșterii după 2014, astfel încât se poate presupune că nivelurile prevăzute de orientările din 2014 vor fi îndeplinite până la 1 ianuarie 2019, atât de întreprinderile care sunt, în principiu, eligibile, dar nu au plătit o suprataxă suficient de mare, cât și de întreprinderile care nu sunt eligibile și care, prin urmare, trebuie să respecte contribuția proprie minimă de 20 % din costurile suplimentare ale suprataxei prevăzută la punctul 197 din orientările din 2014. De asemenea, Comisia constată că planul de ajustare ia în considerare toți factorii economici relevanți legați de politica privind sursele regenerabile de energie și că Germania l-a notificat în termenul stabilit la punctul 200 din orientările din 2014.
- (214) Prin urmare, în ceea ce privește anii 2013 și 2014, planul de ajustare este în conformitate cu cerințele prevăzute în secțiunea 3.7.3 din orientările din 2014. În consecință, în conformitate cu punctul 194 din orientările din 2014, reducerile, astfel cum au fost modificate prin planul de ajustare, pot fi considerate compatibile cu piața internă.

⁽¹⁰¹⁾ Pentru aplicarea datelor VAB și a datelor privind intensitatea electrică, a se vedea considerentul 202 din prezenta decizie.

7.3.6. Concluzii privind compatibilitatea

- (215) Suprataxele EEG reduse acordate întreprinderilor mari consumatoare de energie în 2013 și 2014 sunt compatibile cu piața internă numai în măsura în care sunt îndeplinite următoarele condiții:
- (a) reducerea suprataxei se acordă numai pentru acoperirea costurilor rezultate din sprijinul pentru energia din surse regenerabile;
 - (b) beneficiarii îndeplinesc criteriile de eligibilitate prevăzute la punctele 185, 186 și 187 din orientările din 2014, astfel cum s-a examinat în secțiunea 7.3.3 din prezenta decizie, și
 - (c) reducerea suprataxei pe energia din surse regenerabile este proporțională, conform criteriilor prevăzute la punctele 188 și 189 din orientările din 2014, astfel cum s-a examinat în secțiunea 7.3.4 din prezenta decizie.
- (216) În cazul beneficiarilor pentru care una sau mai multe dintre condițiile descrise în considerentul 215 nu sunt îndeplinite, Comisia consideră în mod excepțional că ajutorul de stat acordat în temeiul BesAR în 2013 și 2014 poate fi declarat compatibil cu piața internă, în măsura în care se asigură că beneficiarii plătesc cel puțin 125 % din suprataxa de bază definită în considerentul 212 pentru anul 2013 și 150 % din suprataxa de bază pentru anul 2014. Pentru a garanta acest rezultat, recuperarea ar trebui să aibă loc după cum urmează:
- (a) în ceea ce privește reducerea acordată pentru 2013, recuperarea ar trebui să corespundă diferenței dintre suprataxa care ar fi trebuit plătită dacă toate condițiile menționate în considerentul 215 ar fi fost îndeplinite și suprataxa pe energia din surse regenerabile care a fost plătită efectiv în anul 2013; cu toate acestea, totalul suprataxei pe energia din surse regenerabile, inclusiv sumele recuperate, corespunzătoare întreprinderii care face obiectul recuperării nu trebuie să depășească 125 % din suprataxa pe energia din surse regenerabile care a fost plătită efectiv în anul 2013;
 - (b) în ceea ce privește reducerea acordată pentru 2014, recuperarea ar trebui să corespundă diferenței dintre suprataxa care ar fi trebuit plătită dacă toate criteriile menționate la considerentul 215 ar fi fost îndeplinite și suprataxa pe energia din surse regenerabile care a fost plătită efectiv în anul 2014; cu toate acestea, totalul suprataxei pe energia din surse regenerabile, inclusiv sumele recuperate, corespunzătoare întreprinderii care face obiectul recuperării nu trebuie să depășească 150 % din suprataxa pe energia din surse regenerabile care a fost plătită efectiv în anul 2013;

7.4. Conformitatea cu alte dispoziții ale tratatului

- (217) În conformitate cu punctul 29 din orientările din 2014, întrucât suprataxa pe energia din surse regenerabile vizează finanțarea sprijinului pentru energia din surse regenerabile, Comisia a examinat conformitatea acesteia cu articolele 30 și 110 din tratat.
- (218) Conform jurisprudenței, o taxă aplicată produselor naționale și celor importate în temeiul aceluiași criterii poate fi interzisă totuși prin tratat atunci când venitul din taxa respectivă este destinat susținerii activităților de care beneficiază în mod special produsele naționale supuse impunerii.
- (219) Dacă avantajele de care beneficiază produsele compensează integral taxa care le este aplicată, efectele acesteia nu se produc decât în raport cu produsele importate și aceasta reprezintă o taxă cu efect echivalent, care contravine articolului 30 din tratat. Dimpotrivă, dacă avantajele compensează numai parțial sarcina suportată de produsele naționale, taxa în cauză reprezintă un impozit discriminatoriu în sensul articolului 110 din tratat, iar proporția utilizată pentru a compensa sarcina suportată de produsele naționale va contravine dispoziției respective ⁽¹⁰²⁾.
- (220) Comisia a considerat pe parcursul îndelungatei sale practici decizionale ⁽¹⁰³⁾ și în conformitate cu jurisprudența Curții ⁽¹⁰⁴⁾, că finanțarea schemelor naționale de sprijin pentru energia electrică din surse regenerabile prin intermediul unei taxe parafiscale pe consumul de energie electrică poate discrimina energia electrică din surse regenerabile importată. Într-adevăr, dacă producția internă de energie electrică este susținută de un ajutor care este finanțat prin intermediul unei taxe pe consumul de energie electrică (inclusiv consumul de energie electrică

⁽¹⁰²⁾ Cauzele conexe C-128/03 și C-129/03, AEM, ECLI:EU:C:2005:224, punctele 44-47; cauza C206/06, Essent Netwerk Noord, ECLI:EU:C:2008:413, punctul 42.

⁽¹⁰³⁾ Decizia privind ajutorul de stat N 34/90; Decizia privind ajutorul de stat N 416/99; Decizia privind ajutorul de stat N 490/2000; Decizia privind ajutorul de stat N 550/2000; Deciziile privind ajutorul de stat N 317/A/2006 și NN 162/A/2003; Deciziile privind ajutorul de stat N 707 și 708/2002; Decizia privind ajutorul de stat N 789/02; Decizia privind ajutorul de stat N 6/A/2001; Decizia 2007/580/CE a Comisiei; Decizia 2009/476/CE a Comisiei; Ajutorul de stat N 437/09.

⁽¹⁰⁴⁾ Cauzele conexe C-128/03 și C-129/03, AEM, ECLI:EU:C:2005:224, punctele 44-47; cauza C-206/06, Essent Netwerk Noord, ECLI:EU:C:2008:413, punctul 58 și 59.

importată), atunci modul de finanțare care impune o sarcină asupra energiei electrice importate, care nu beneficiază de finanțarea respectivă, riscă să aibă un efect discriminatoriu asupra energiei electrice din surse regenerabile importate, încălcând, prin urmare, articolul 30 și/sau articolul 110 din tratat ⁽¹⁰⁵⁾.

- (221) De asemenea, în decizia sa de inițiere a procedurii, Comisia a observat că Legea EEG 2012 poate avea, *prima facie*, un efect discriminatoriu, având în vedere că articolul 39 din Legea EEG 2012 prevede reducerea ratei suprataxei pe energia din surse regenerabile în cazul așa-numitei comercializări directe. Rata redusă se aplică numai atunci când furnizorul a achiziționat 50 % din portofoliul său de energie electrică de la producătorii naționali de energie electrică din surse regenerabile, aceasta constituind, prin urmare, o taxă discriminatorie în sensul articolului 110 din tratat.
- (222) De asemenea, Comisia a considerat că, în cazurile în care suprataxa a fost ridicată la importurile de energie electrică care nu ar fi beneficiat de sprijin în temeiul Legii EEG 2012 dacă energia electrică ar fi fost produsă în Germania (de exemplu, energia electrică produsă de instalațiile care au fost în funcțiune mai mult de 20 de ani), suprataxa respectă articolele 30 și 110 pe motiv că, în acest caz, nu există nicio diferență de tratament între producția națională și importuri.
- (223) Germania contestă faptul că Legea EEG 2012 poate conduce la o discriminare în sensul articolelor 30 și 110 din tratat, din următoarele motive: în primul rând, aceasta susține că nu există nicio similaritate între produsele importate asupra cărora este impusă suprataxa pe energia din surse regenerabile și produsele naționale pe care aceasta le finanțează. Acest lucru se datorează faptului că suprataxa pe energia din surse regenerabile finanțează instalațiile de energie electrică din surse regenerabile, întrucât aceasta este impusă asupra consumului de energie electrică din surse regenerabile.
- (224) Chiar dacă s-ar considera că suprataxa finanțează energia electrică din surse regenerabile, ar exista totuși o diferență între energia electrică asupra căreia este impusă suprataxa și energia electrică pe care suprataxa o promovează. Aceasta se datorează faptului că obiectivul Germaniei în ceea ce privește sursele regenerabile de energie, prevăzut la articolul 3 alineatul (3) și în partea A din anexa I la Directiva 2009/28/CE, poate fi îndeplinit numai de energia electrică din surse regenerabile care a fost fie produsă pe plan intern, fie importată, în temeiul unui mecanism de cooperare cu statul membru în care a fost produsă energia electrică [articolul 5 alineatul (3) din directiva menționată]. Prin urmare, în lipsa unui mecanism de cooperare, energie electrică din surse regenerabile importată nu este luată în calcul în vederea atingerii obiectivului. Din perspectiva consumatorilor, acest tip de energie electrică nu poate, prin urmare, să fie considerat similar energiei electrice din surse regenerabile produse pe plan intern.
- (225) În ceea ce privește *privilegiul privind energia electrică ecologică* (articolul 39 din Legea EEG 2012), Germania susține că acesta nu poate fi considerat ca fiind discriminatoriu întrucât pune în aplicare în mod efectiv Directiva 2009/28/CE. Directiva 2009/28/CE stabilește un obiectiv național pentru cota de energie din surse regenerabile și permite statelor membre să instituie scheme de sprijin și măsuri de cooperare [articolul 3 alineatul (3)]. În temeiul articolului 5 alineatul (3) din directivă, energie electrică din surse regenerabile care este produsă pe plan intern este luată în calcul în vederea atingerii obiectivului. În principiu, energia din surse regenerabile produsă în alte state membre este luată în calcul în vederea atingerii obiectivului în cazul în care aceasta este reglementată de un acord de cooperare între statele membre în cauză. Încheierea unor astfel de acorduri nu este obligatorie, fiind lăsată la latitudinea statelor membre. Potrivit Germaniei, din dispozițiile directivei rezultă că Germania are dreptul de a sprijini producția de energie electrică din surse regenerabile numai pe piața internă. De asemenea, din aceleași dispoziții ar rezulta că Germania nu este obligată să acorde acces la schema de sprijin producătorilor de energie electrică din surse regenerabile din alte state membre sau să le permită acestor producători să beneficieze de *privilegiul privind energia electrică ecologică*.
- (226) De asemenea, Germania susține că, dacă *privilegiul privind energia electrică ecologică* ar fi pus la dispoziția producătorilor situați în alte state membre, există riscul ca aceasta să conducă la supracompensarea producătorilor respectivi, care ar putea începe să aleagă cea mai convenabilă schemă dintre diferitele scheme naționale de sprijin. De asemenea, aceasta ar reprezenta o amenințare pentru mecanismul de finanțare al Legii EEG 2012, întrucât din ce în ce mai mulți producători străini ar dori să utilizeze *privilegiul privind energia electrică ecologică*, iar cantitatea de energie electrică pe care suprataxa pe energia din surse regenerabile a fost impusă efectiv ar continua să scadă, afectând astfel baza de finanțare. În practică, aceasta ar contraveni obiectivelor Directivei 2009/28/CE, care autorizează instituirea schemelor naționale de sprijin în vederea creșterii producției de energie din surse regenerabile.
- (227) Potrivit Germaniei, această interpretare este confirmată de hotărârea recentă în cauza Ålands Vindkraft ⁽¹⁰⁶⁾. În cauza respectivă vizând un sistem național care prevede atribuirea certificatelor comercializabile producătorilor de energie electrică ecologică numai pentru energia electrică ecologică produsă pe teritoriul statului membru respectiv, Curtea de Justiție a hotărât că sistemul respectiv constituie o măsură cu efect echivalent unor restricții cantitative la import care, în principiu, este incompatibilă cu obligațiile care rezultă din articolul 34 din tratat. Cu toate acestea, sistemul ar putea fi justificat prin cerințele imperative privind protecția mediului ⁽¹⁰⁷⁾.

⁽¹⁰⁵⁾ Cauza 47/69 Franța/Comisia, ECLI:EU:C:1970:60, punctul 20; Decizia EEG din 2014, considerentul 329 și următoarele.

⁽¹⁰⁶⁾ Cauza C-573/12, Ålands Vindkraft, ECLI:EU:C:2014:2037.

⁽¹⁰⁷⁾ Cauza C-573/12, Ålands Vindkraft, ECLI:EU:C:2014:2037, punctele 75, 119.

- (228) În cele din urmă, potrivit Germaniei, suprataxa pe energia din surse regenerabile nu constituie o taxă în sensul articolului 30 sau al articolului 110 din tratat. Mai degrabă, este vorba despre o simplă cerere de restituire din partea operatorilor de transport și de sistem față de furnizorii de energie electrică, întrucât se consideră că operatorii de transport și de sistem prestează servicii pentru furnizori. Germania face trimitere la jurisprudența Curții de Justiție, conform căreia „o taxă impusă asupra mărfurilor în baza faptului că trec frontiera poate să nu fie clasificată drept taxă cu efect echivalent celei interzise prin tratat, dacă aceasta se referă la un sistem general de taxe interne aplicat sistematic și în conformitate cu aceleași criterii produselor naționale și produselor similare importate sau exportate, dacă reprezintă plata unei sume proporționale cu serviciul specific prestat efectiv și individual comerciantului sau, în anumite situații, dacă aceasta este percepută ca urmare a inspecțiilor efectuate în scopul îndeplinirii obligațiilor impuse de dreptul comunitar” ⁽¹⁰⁸⁾.
- (229) Germania consideră că al doilea și al treilea criteriu alternativ menționate în hotărârea Curții sunt îndeplinite. În primul rând, Germania susține că suprataxa pe energia din surse regenerabile constituie o plată adecvată pentru un anumit serviciu furnizat, și anume pentru faptul că operatorii de transport și de sistem cedează calitatea regenerabilă a energiei electrice din surse regenerabile transmise, care este achiziționată de furnizorii de energie electrică, astfel cum se explică în considerentul 144 ⁽¹⁰⁹⁾. Din punctul de vedere al Germaniei, prin plata suprataxe pe energia din surse regenerabile către OTS, furnizorii de energie electrică primesc ceva în schimb, și anume faptul că o parte din energia electrică a acestora provine din surse de energie regenerabile. Prin urmare, Germania susține că, spre deosebire de situația din cauza Essent ⁽¹¹⁰⁾, în care nu există servicii în schimbul plăților, suprataxa pe energia din surse regenerabile corespunde unui serviciu prestat. În al doilea rând, se susține că suprataxa pe energia din surse regenerabile este impusă în vederea îndeplinirii obligațiilor prevăzute de dreptul Uniunii, și anume de Directiva 2009/28/CE.
- (230) Comisia nu poate fi de acord cu raționamentul prezentat de Germania.
- (231) În primul rând, cu toate că este adevărat că suprataxa pe energia din surse regenerabile finanțează crearea de instalații de energie regenerabilă, aceasta sprijină producția de energie electrică generată în instalațiile respective. Acest lucru este demonstrat de faptul că suprataxa pe energia din surse regenerabile este percepută pe kilowatt-ora de electricitate consumată. Pe de altă parte, similaritatea dintre energia electrică din surse regenerabile produsă pe plan intern și energia electrică din surse regenerabile importată nu poate fi influențată de simplul fapt că energia electrică din surse regenerabile importată nu este luată în calcul în vederea atingerii obiectivului prevăzut de Directiva 2009/28/CE. În conformitate cu jurisprudența Curții, similaritatea trebuie să fie apreciată „nu pe baza criteriului naturii strict identice a produselor, ci pe cel al utilizării lor similare și comparabile” ⁽¹¹¹⁾. Problema similarității nu trebuie confundată cu diferența de tratament: diferența de tratament există numai în ceea ce privește energia electrică importată care ar fi putut fi eligibilă în temeiul Legii EEG 2012, dacă aceasta ar fi fost produsă în Germania. În acest sens, chestiunea dacă importul de electricitate din surse regenerabile contează în vederea atingerii obiectivului stabilit de Directiva 2009/28/CE este lipsită de relevanță.
- (232) De asemenea, Comisia nu este de acord cu afirmația Germaniei potrivit căreia suprataxa pe energia din surse regenerabile nu constituie o taxă în sensul articolelor 30 și 110 din tratat. În primul rând, astfel cum a constatat Curtea în cauza Essent, este lipsit de relevanță pentru aplicarea articolului 30 și 110 din tratat faptul că taxa nu este percepută de stat în mod direct, ci de operatorii de transport și de sistem ⁽¹¹²⁾. În al doilea rând, se pare că nu există niciun serviciu sau activ pentru care suprataxa pe energia din surse regenerabile plătită de furnizorii de energie electrică ar constitui o plată adecvată. Calitatea regenerabilă ca atare este inutilă furnizorilor de energie electrică, întrucât aceasta este transmisă separat chiar de energia electrică din surse regenerabile. De asemenea, plățile efectuate de furnizori nu sunt proporționale cu serviciile prestate, întrucât plățile lor diferă în funcție de câți clienți nepriviligiați au, în timp ce presupusul serviciu prestat, și anume energia electrică din surse regenerabile, este indivizibil și același pentru toți. În al treilea rând, suprataxa pe energia din surse regenerabile nu este impusă nici ca urmare a inspecțiilor, nici ca urmare a obligațiilor care decurg din dreptul Uniunii. Directiva 2009/28/CE obligă Germania să introducă măsuri care să asigure o creștere constantă a ponderii energiei din surse regenerabile [articolul 3 alineatul (2) din directivă]; punerea în aplicare este lăsată la latitudinea Germaniei, atât în ceea ce privește măsurile specifice [articolul 3 alineatul (3) din directivă], cât și modul în care acestea sunt finanțate.
- (233) Astfel cum a constatat Comisia în decizia de inițiere a procedurii, articolul 30 și 110 interzic numai finanțarea unei scheme de ajutoare pentru producția națională prin intermediul unei taxe discriminatorii aplicate produselor importate. Acestea nu obligă statul membru să extindă beneficiul schemei de sprijin la produsele importate.

⁽¹⁰⁸⁾ Cauza C-130/93, Lataire, ECLI:EU:C:1994:281, punctul 14.

⁽¹⁰⁹⁾ Cu toate acestea, Germania recunoaște că suprataxa pe energia din surse regenerabile nu constituie o remunerație pentru furnizarea de energie electrică provenită din surse regenerabile ca atare, care este vândută pe piața la vedere.

⁽¹¹⁰⁾ Cauza C-206/06, Essent Netwerk Noord, ECLI:EU:C:2008:413.

⁽¹¹¹⁾ Cauza 171/78, Comisia/Danemarca, ECLI:EU:C:1980:54, punctul 5.

⁽¹¹²⁾ Cauza C-206/06, Essent Netwerk Noord, ECLI:EU:C:2008:413, punctul 46.

Prezenta decizie, ca și deciziile anterioare privind schemele naționale de sprijin pentru energia din surse regenerabile ⁽¹¹³⁾, nu pune sub semnul întrebării faptul că sprijinul acordat în temeiul Legii EEG 2012 este limitat la producția națională. Cu toate acestea, atunci când își elaborează schemele de sprijin, statele membre nu pot introduce taxe discriminatorii în sensul articolelor 30 și 110 din tratat.

- (234) Hotărârea în cauza Ålands Vindkraft nu schimbă cu nimic aprecierea cu privire la articolele 30 și 110 din tratat. În primul rând, singura problemă în cauza respectivă a fost dacă un sistem de sprijin național pentru producătorii de energie regenerabilă trebuia să fie accesibil producătorilor situați în alte state membre (Curtea a constatat că nu este cazul). Hotărârea nu a vizat chestiunea dacă sistemul de sprijin național poate fi finanțat, de asemenea, prin intermediul unei taxe discriminatorii impuse inclusiv operatorilor economici situați în alte state membre. În al doilea rând, la cererea instanței suedeze, Curtea a furnizat o interpretare a articolului 34 privind restricțiile cantitative în ceea ce privește libera circulație a mărfurilor; cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare nu a vizat articolele 30 și 110 privind drepturile și taxele discriminatorii, la care, prin urmare, Curtea nu a făcut nicio referire. În al treilea rând, Curtea a constatat că refuzul Suediei de a acorda reclamantului acces la sistemul său de certificare, deși reprezintă o măsură cu efect echivalent cu cel al unei restricții cantitative, a fost justificat de motive de politică de mediu, fiind proporțional pentru atingerea respectivului obiectiv de politică de mediu ⁽¹¹⁴⁾. Cu toate acestea, măsurile discriminatorii care încalcă articolele 30 și 110 nu sunt justificate, nici chiar de motive de protecție a mediului: Comisia nu înțelege cum protecția mediului (sau orice alt motiv imperativ de interes general) ar putea fi promovată prin impunerea unei obligații pecuniare care ar face ca operatorii economici din alte state membre să plătească mai mult decât concurenții lor la nivel național.
- (235) Cu toate acestea, deși își menține poziția conform căreia suprataxa pe energia regenerabilă nu încalcă articolele 30 și 110 din tratat, Germania s-a angajat să investească în interconexiuni și în proiecte europene similare în domeniul energiei (a se vedea descrierea din considerentul 19). Astfel de investiții ar fi echivalente cu valoarea estimată a presupusei discriminări.
- (236) Măsura corectivă obișnuită pentru încălcarea articolelor 30 și 110 din tratat este rambursarea taxelor percepute. Cu toate acestea, reinvestirea unui procent din veniturile provenite dintr-o taxă parafiscală care a fost percepută la importuri în proiecte și infrastructuri care favorizează în mod specific importurile a fost recunoscută de Comisie ca fiind o măsură corectivă adecvată pentru o potențială discriminare istorică în temeiul articolelor 30 și 110 din tratat ⁽¹¹⁵⁾.
- (237) Pentru a determina proporția din veniturile obținute în trecut din suprataxa pe energia din surse regenerabile care trebuie alocată acestui tip de investiții, într-o primă etapă, se vor estima importurile de energie electrică EEG eligibile în Germania. Germania a indicat că, în perioada de aplicare a Legii EEG 2012, și anume ianuarie 2012-iulie 2014, cota de garanții de origine corespunzătoare energiei din surse regenerabile care ar putut fi sprijinită în temeiul Legii EEG 2012 s-a ridicat la aproximativ 1 349 GWh: 519 GWh în 2012, 283 GWh în 2013 și 547 GWh în 2014. Cea mai mare parte din garanțiile de origine care nu sunt incluse în această sumă corespunde centralelor hidroelectrice vechi, de mari dimensiuni care nu ar fi eligibile în temeiul Legii EEG 2012. Cu toate acestea, întrucât garanțiile de origine pot fi comercializate separat, acestea nu sunt suficiente în sine pentru a stabili în ce măsură energia electrică din surse regenerabile este importată efectiv. Germania a indicat că importurile efective au fost mai mici, dar nu a putut să furnizeze informații cu privire la măsura în care energia electrică ecologică importată calculată anterior a făcut obiectul contractelor de import fizic.
- (238) A doua etapă constă în a evalua măsura în care energia electrică ecologică importată a fost discriminată. Discriminarea constă în faptul că, deși atât producția internă de energie electrică din surse regenerabile, cât și importurile de energie electrică din surse regenerabile contribuie la suprataxa pe energia din surse regenerabile, numai producția de energie electrică din surse regenerabile beneficiază de aceasta (în limitele condițiilor de eligibilitate).
- (239) Astfel, discriminarea nu poate fi evaluată în funcție de nivelul suprateaxei pe energia din surse regenerabile cu care se confruntă energia electrică din surse regenerabile importată. Cu toate acestea, trebuie remarcat faptul că o rambursare nu ar acoperi întreaga suprataxă ca atare, ci ar fi limitată la forma ipotetică a sprijinului primit (tarifele fixe, primele de piață sau *privilegiul privind energia electrică ecologică*). Într-adevăr, întrucât producătorii naționali de energie electrică din surse regenerabile plătesc, de asemenea, suprataxa, dar primesc sprijin EEG, o diferență de tratament ar apărea numai în măsura în care importurile ar trebui să plătească suprataxa fără a primi niciun sprijin. În esență, discriminarea este echivalentă cu nivelul sprijinului neacordat importurilor de energie electrică din surse regenerabile.

⁽¹¹³⁾ A se vedea, de exemplu, ajutorul de stat SA.33384 (2011/N) – Austria, Ökostromgesetz 2012, C(2012) 565 final.

⁽¹¹⁴⁾ A se vedea nota de subsol 107.

⁽¹¹⁵⁾ Ajutorul de stat SA.15876 (N490/2000) – Italia, Costuri irecuperabile în sectorul energiei electrice (JO C 250, 8.10.2005, p. 10).

- (240) În ceea ce privește tarifele fixe și primele de piață, Comisia observă că, întrucât acestea variază de la o tehnologie EEG la alta, este necesar să se stabilească diferitele tipuri de energie electrică din surse regenerabile care au fost importate efectiv și cantitățile aferente pentru a aplica aceste forme de sprijin importurilor. Cu toate acestea, întrucât Germania a explicat că datele privind importurile efective de energie electrică din surse regenerabile nu erau disponibile, nu este posibilă evaluarea discriminării prin aplicarea tarifelor fixe sau a primelor de piață specifice volumului corespunzător al importurilor.
- (241) În schimb, avantajele care rezultă din *privilegiul privind energia electrică ecologică* pot fi stabilite mai ușor: Germania a indicat că avantajul rezultat din *privilegiul privind energia electrică ecologică* a fost în realitate mai mic decât 4 cenți/kWh. Acest lucru se datorează faptului că furnizorii de energie electrică care solicită acordarea privilegiului primesc numai reducerea de 2 ct/kWh pentru întregul lor portofoliu, în cazul în care reușesc ca cel puțin 50 % din energia lor electrică să provină din surse regenerabile. Pentru a evita sau a reduce la minimum riscul de a nu îndeplini cu puțin obiectivul de 50 % (caz în care valoarea integrală a suprataxei pe energia din surse regenerabile ar fi datorată pentru întregul portofoliu), furnizorii de energie electrică achiziționează energie electrică din surse regenerabile cu o marjă de siguranță, și anume mai mult de cei 50 % necesari, ajungând uneori până la 60 %. În acest caz, pentru a calcula avantajul în materie de costuri care poate fi transferat eventual producătorilor de energie electrică din surse regenerabile, reducerea suprataxei pe energia din surse regenerabile obținută pentru întregul portofoliu, și anume 2 cenți/kWh, trebuie împărțită printr-o pondere mai mare a energiei electrice din surse regenerabile. De exemplu, pentru o pondere de 60 %, avantajul efectiv în materie de costuri care ar putea fi transferat nu s-ar ridica la 4 cenți/kWh, ci la numai 3,3 cenți/kWh. În medie, avantajul maxim care rezultă din *privilegiul privind energia electrică ecologică* a fost de 3,8 cenți/kWh în 2012, 3,2 cenți/kWh în 2013 și 3,9 cenți/kWh în 2014.
- (242) Se pare că *privilegiul privind energia electrică ecologică* a fost ceva mai mare decât suprataxa pe energia din surse regenerabile în 2012, dar mai mic decât suprataxele în 2013 și 2014. De asemenea, se pare că *privilegiul privind energia electrică ecologică* a fost mai mic decât avantajul inclus în unele tarife fixe (după deducerea prețului pieței), de exemplu pentru energia solară, dar mai mare decât avantajul inclus în alte tarife fixe, de exemplu pentru energia eoliană. Cu toate acestea, chiar dacă *privilegiul* poate într-o anumită măsură să subestimeze amploarea reală a discriminării, trebuie să se țină seama de faptul că volumul garanțiilor de origine supraestimează volumul importurilor. Prin urmare, Comisia consideră că metoda utilizată de Germania (descrisă în considerentul 238 și următoarele) este adecvată. Avantajul rezultat din *privilegiul privind energia electrică ecologică*, coroborat cu cifrele privind garanțiile de origine importate, poate fi considerat ca un indicator rezonabil pentru măsura în care energia electrică EEG importată a fost discriminată în temeiul Legii EEG 2012.
- (243) Pe baza valorilor corespunzătoare importurilor de energie electrică EEG eligibile prevăzute în considerentul 237 și a valorilor corespunzătoare *privilegiului privind energia electrică ecologică* prevăzute în considerentul 241, suma care trebuie reinvestită este egală cu 50 de milioane EUR ⁽¹¹⁶⁾. Prin urmare, Comisia consideră că Germania și-a asumat angajamentul de a investi 50 de milioane EUR (a se vedea considerentul 19) în interconexiuni și proiecte europene în domeniul energiei ca măsură corectivă pentru potențiala discriminare istorică în temeiul articolelor 30 și 110 din tratat.

8. VERSIUNI LINGVISTICE AUTENTICE

- (244) Astfel cum se indică în secțiunea 1 a prezentei decizii, Germania a renunțat la dreptul său privind adoptarea deciziei în limba germană. Prin urmare, versiunea lingvistică autentică va fi cea în limba engleză.

9. CONCLUZIE ȘI RECUPERARE

- (245) Având în vedere că încălcarea istorică a articolelor 30 și 110 din tratat prin suprataxa pe energia din surse regenerabile a fost remediată, Comisia concluzionează că sprijinul acordat producătorilor de energie electrică din surse regenerabile declarat compatibil în considerentele 187 și 200 din decizia de inițiere a procedurii este, de asemenea, conform cu piața internă în ceea ce privește mecanismul de finanțare a acestuia.
- (246) Comisia concluzionează că Germania a pus în aplicare în mod ilegal ajutorul pentru producția de energie electrică din surse regenerabile și pentru întreprinderile mari consumatoare de energie, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din tratat.
- (247) Ajutorul ar trebui recuperat în măsura în care acesta este incompatibil cu piața internă.
- (248) Recuperarea ar trebui să acopere numai reducerile din suprataxa pe energia din surse regenerabile acordate pentru anii 2013 și 2014 (denumiți în continuare „exercițiile în cauză”).

⁽¹¹⁶⁾ 19,7 (pentru 2012) + 9,1 (pentru 2013) + 21,3 (pentru 2014) = 50,1 milioane EUR.

- (249) Sumele recuperabile ar trebui să se limiteze, pentru fiecare dintre exercițiile în cauză, la diferența dintre suma compatibilă pentru exercițiul respectiv, stabilită în conformitate cu considerentele 251, 252 și 253, și valoarea suprataxei pe energia din surse regenerabile care a fost plătită efectiv de către beneficiar în exercițiul în cauză.
- (250) Valoarea suprataxei pe energia din surse regenerabile care a fost plătită efectiv de beneficiar în exercițiul în cauză este obținută, în principiu, prin aplicarea suprataxei reduse corespunzătoare exercițiului respectiv la consumul de energie electrică a beneficiarului din același an. Cu toate acestea, pentru a accelera procedura de recuperare și întrucât datele privind consumul pentru exercițiile în cauză nu sunt încă disponibile pentru toate întreprinderile care fac obiectul recuperării, într-o primă etapă, Germania va utiliza consumul de energie electrică care a fost prezentat în cereri pentru a calcula o valoare de recuperare preliminară, care trebuie recuperată imediat. În a doua etapă, Germania va aplica datele privind consumul real pentru exercițiile în cauză pentru a stabili sumele finale de recuperat și pentru a lua măsurile necesare în vederea asigurării recuperării sau a rambursării pe baza sumelor finale respective (a doua etapă a procesului de recuperare este denumită „mecanismul de corecție”).
- (251) Primul pas pentru a stabili suma compatibilă constă în aplicarea punctului 3.7.2 din orientările din 2014. Întreprinderea care a beneficiat de reducere trebuie să facă parte din sectoarele enumerate în anexa 3 la orientările din 2014 (punctul 185 din orientările din 2014) sau, în caz contrar, întreprinderea trebuie să aibă o intensitate electrică de cel puțin 20 % și să aparțină unui sector cu o intensitate a schimburilor comerciale de cel puțin 4 % la nivelul UE, chiar dacă nu aparține unuia dintre sectoarele menționate în anexa 3 la orientările din 2014 (punctul 186 din orientările din 2014). În vederea aplicării punctului 186 din orientările din 2014, astfel cum se explică în considerentul 202, pot fi utilizate datele furnizate în cererile corespunzătoare exercițiilor în cauză.
- (252) De asemenea, în cazul în care întreprinderea este eligibilă conform considerentului 251, întreprinderea trebuie să plătească cel puțin 15 % din costurile suplimentare fără reducere (punctul 188 din orientările din 2014). Cu toate acestea, la nivel de întreprindere, suma datorată poate fi limitată la 4 % din valoarea adăugată brută a întreprinderii în cauză. De asemenea, în cazul întreprinderilor cu o intensitate electrică de cel puțin 20 %, suma datorată poate fi limitată la 0,5 % din valoarea adăugată brută a întreprinderii în cauză (punctul 189 din orientările din 2014). În vederea aplicării punctului 189 din orientările din 2014, astfel cum se explică în considerentul 202, pot fi utilizate datele furnizate în cererile corespunzătoare exercițiilor în cauză. În cazul în care întreprinderea nu este eligibilă conform considerentului 251, în conformitate cu punctul 3.7.2 din orientările din 2014, suma datorată este echivalentă, în principiu, cu suprataxa pe energia din surse regenerabile fără reducere, supunându-se normei de tranzit prevăzute la punctul 197 din orientările din 2014.
- (253) În cazul în care, pentru oricare din exercițiile în cauză, suma datorată determinată pe baza considerentului 252 este mai mare decât valoarea care a fost plătită efectiv de beneficiar în exercițiul respectiv, dispozițiile planului de ajustare se aplică astfel cum se prevede în considerentul 212. Pentru 2013, suma compatibilă nu ar trebui să depășească 125 % din suprataxa care a fost plătită efectiv în anul 2013 (și anume același an). Pentru 2014, suma compatibilă nu ar trebui să depășească 150 % din suprataxa care a fost plătită efectiv în anul 2013 (și anume anul precedent). Astfel cum se explică în considerentul 250, în scopul determinării valorii de recuperare preliminară, suprataxa care a fost plătită efectiv în 2013 și 2014 poate să se bazeze pe datele privind consumul de energie electrică incluse în cererea întreprinderii pentru acordarea reducerii din 2013 și 2014. În scopul aplicării mecanismului de corecție, datele privind consumul real de energie electrică pentru 2013 și 2014 vor fi utilizate imediat ce acestea vor fi disponibile.
- (254) În cazul în care suma datorată stabilită pe baza considerentelor 251, 252 și 253 nu este mai mare decât valoarea care a fost plătită efectiv de beneficiar în oricare dintre exercițiile în cauză, nu va exista nicio recuperare.
- (255) În cazul în care valoarea totală a ajutorului primit de un beneficiar nu depășește 200 000 EUR și dacă ajutorul îndeplinește toate celelalte criterii prevăzute atât în Regulamentul (UE) nr. 1407/2013 al Comisiei ⁽¹¹⁷⁾, cât și în Regulamentul (CE) nr. 1998/2006 al Comisiei ⁽¹¹⁸⁾, nu ar trebui să se considere că ajutorul respectiv constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat, prin urmare, acesta nu ar trebui să facă obiectul recuperării.
- (256) În cazul în care valoarea totală a ajutorului primit de un beneficiar este mai mare de 200 000 EUR, din care trebuie recuperată o sumă mai mică de 200 000 EUR, Regulamentul (CE) nr. 1998/2006 și Regulamentul (UE) nr. 1407/2013 nu se aplică, întrucât ajutorul se referă la aceleași costuri eligibile, cumulul fiind, prin urmare, exclus [articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 1407/2013 și articolul 2 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1998/2006]. Prin urmare, sumele în cauză ar trebui să fie recuperate.

⁽¹¹⁷⁾ Regulamentul (UE) nr. 1407/2013 al Comisiei din 18 decembrie 2013 privind aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ajutoarelor *de minimis* (JO L 352, 24.12.2013, p. 1).

⁽¹¹⁸⁾ Regulamentul (CE) nr. 1998/2006 al Comisiei din 15 decembrie 2006 privind aplicarea articolelor 87 și 88 din tratat ajutoarelor *de minimis* (JO L 379, 28.12.2006, p. 5).

(257) De asemenea, Comisia a examinat dacă există orice obstacole în calea recuperării în temeiul articolului 14 din Regulamentul (CE) nr. 659/1999. Astfel cum s-a precizat în considerentul 172, unele părți interesate au susținut că ajustarea pentru 2013 și 2014 ar trebui să fie cât mai mică posibil pentru a proteja așteptările legitime ale beneficiarilor și că nu ar trebui să aibă loc nicio recuperare. Cu toate acestea, pentru motivele enunțate în considerentul 146 și următoarele, Decizia Comisiei în cazul NN 27/2000 nu poate da naștere unor așteptări legitime din partea beneficiarilor, având în vedere că Legea EEG 2012 este diferită de Legea EEG 2000 și a fost adoptată după mai mult de 10 ani și, în special, că BesAR nu exista în Legea EEG 2000,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Ajutorul de stat pentru sprijinul producției de energie electrică din surse de energie regenerabile și din gaz de mină, inclusiv mecanismul de finanțare, acordat în temeiul *Erneuerbare-Energien-Gesetz* 2012 (Legea EEG 2012), pus în aplicare în mod ilegal de Germania cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din tratat, este compatibil cu piața internă sub rezerva punerii în aplicare de către Germania a angajamentului prevăzut în anexa I.

Articolul 2

Comisia acceptă planul de ajustare prezentat de Germania pentru anii 2013 și 2014, astfel cum este prevăzut în anexa II.

Articolul 3

(1) Ajutorul de stat constând în reducerea suprataxei pentru finanțarea sprijinului pentru energia electrică din surse regenerabile (suprataxa pe energia din surse regenerabile) în anii 2013 și 2014 pentru utilizatorii mari consumatori de energie (*Besondere Ausgleichsregelung*, BesAR), pus în aplicare în mod ilegal de Germania cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din tratat, este compatibil cu piața internă în cazul în care acesta se încadrează în una dintre cele patru categorii prevăzute la prezentul alineat.

În cazul în care a fost acordat un ajutor de stat unei întreprinderi care aparține unuia dintre sectoarele enumerate în anexa 3 la Orientările privind ajutorul de stat pentru protecția mediului și energia pentru perioada 2014-2020 („orientările din 2014”), acesta este compatibil cu piața internă dacă întreprinderea a plătit cel puțin 15 % din costurile suplimentare suportate de furnizorii de energie electrică ca urmare a obligației de a cumpăra energie din surse regenerabile, costurile fiind ulterior transferate clienților acestora. În cazul în care întreprinderea a plătit mai puțin decât 15 % din respectivele costuri suplimentare, ajutorul de stat este compatibil, cu toate acestea, dacă întreprinderea a plătit o sumă care corespunde unui procent de cel puțin 4 % din valoarea adăugată brută sau de cel puțin 0,5 % din valoarea adăugată brută în cazul întreprinderilor cu o intensitate electrică de cel puțin 20 %.

În cazul în care ajutorul de stat a fost acordat unei întreprinderi care nu aparține unuia dintre sectoarele menționate în anexa 3 la orientările din 2014, dar care a avut o intensitate electrică de cel puțin 20 % în 2012 și care făcea parte, în anul respectiv, dintr-un sector cu o intensitate a schimburilor comerciale de cel puțin 4 % la nivelul Uniunii, ajutorul este compatibil cu piața internă dacă întreprinderea plătește cel puțin 15 % din costurile suplimentare suportate de furnizorii de energie electrică ca urmare a obligației de a cumpăra energie din surse regenerabile, costurile fiind ulterior transferate consumatorilor de energie electrică. În cazul în care întreprinderea a plătit mai puțin decât 15 % din respectivele costuri suplimentare, ajutorul de stat este compatibil, cu toate acestea, dacă întreprinderea a plătit o sumă care corespunde unui procent de cel puțin 4 % din valoarea adăugată brută sau de cel puțin 0,5 % din valoarea adăugată brută în cazul întreprinderilor cu o intensitate electrică de cel puțin 20 %.

În cazul în care ajutorul de stat a fost acordat unei întreprinderi eligibile pentru ajutor de stat compatibil în temeiul celui de al doilea sau al treilea paragraf, dar valoarea suprataxei pe energia din surse regenerabile achitată de întreprinderea respectivă nu atinge nivelul prevăzut la paragrafele respective, următoarele părți ale ajutoarelor sunt compatibile:

- (a) pentru 2013, partea din ajutor care depășește 125 % din suprataxa plătită efectiv de întreprindere în 2013;
- (b) pentru 2014, partea din ajutor care depășește 150 % din suprataxa plătită efectiv de întreprindere în 2013;

În cazul în care ajutorul de stat a fost acordat unei întreprinderi care nu este eligibilă pentru ajutor de stat compatibil în temeiul celui de al doilea sau al treilea paragraf și dacă întreprinderea respectivă a plătit mai puțin de 20 % din costurile suplimentare ale suprataxei fără reducere, următoarele părți din ajutor sunt compatibile:

- (a) pentru 2013, partea din ajutor care depășește 125 % din suprataxa plătită efectiv de întreprindere în 2013;
 - (b) pentru 2014, partea din ajutor care depășește 150 % din suprataxa plătită efectiv de întreprindere în 2013;
- (2) Orice ajutor de stat care nu este reglementat de alineatul (1) este incompatibil cu piața internă.

Articolul 4

Ajutoarele individuale acordate în temeiul schemei menționate la articolul 1 și la articolul 3 nu constituie ajutor dacă, la momentul acordării, acestea îndeplinesc condițiile prevăzute de regulamentul adoptat în conformitate cu articolul 2 din Regulamentul (CE) nr. 994/98 al Consiliului ⁽¹¹⁹⁾ care era aplicabil la momentul acordării ajutorului.

Articolul 5

Ajutoarele individuale acordate în temeiul schemei menționate la articolul 1 și la articolul 3 din prezenta decizie care, la momentul acordării, îndeplineau condițiile prevăzute de regulamentul adoptat în temeiul articolului 1 din Regulamentul (CE) nr. 994/98 al Consiliului sau de oricare altă schemă de ajutoare aprobată, sunt compatibile cu piața internă până la atingerea intensității maxime aplicabile tipului de ajutor respectiv.

Articolul 6

- (1) Germania recuperează ajutorul incompatibil menționat la articolul 3 alineatul (2) de la beneficiari conform metodei descrise în anexa III.
- (2) Sumele care trebuie recuperate sunt purtătoare de dobânzi de la data la care au fost puse la dispoziția beneficiarilor până la recuperarea lor efectivă.
- (3) Dobânda se va calcula ca dobândă compusă, în conformitate cu dispozițiile capitolului V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei ⁽¹²⁰⁾.
- (4) De la data adoptării prezentei decizii, Germania anulează toate plățile restante aferente schemei de ajutor menționate la articolul 3 alineatul (2).

Articolul 7

- (1) Recuperarea ajutorului incompatibil menționat la articolul 3 alineatul (2) este imediată și efectivă.
- (2) Germania se asigură că prezenta decizie este pusă în aplicare în termen de patru luni de la data notificării acesteia prin recuperarea ajutorului incompatibil acordat.
- (3) În cazul în care Germania recuperează numai sumele de recuperare preliminare prevăzute la punctul 4 din anexa III, Germania se asigură că mecanismul de corecție descris la punctul 4 din anexa III este pus în aplicare în termen de un an de la data notificării prezentei decizii.

Articolul 8

- (1) În termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, Germania trebuie să pună la dispoziția Comisiei următoarele informații:
 - (a) lista beneficiarilor care au primit ajutoarele menționate la articolul 3 alineatul (1) și (2) și valoarea totală a ajutoarelor primite de fiecare dintre aceștia în temeiul schemei;

⁽¹¹⁹⁾ Regulamentul (CE) nr. 994/98 al Parlamentului European și al Consiliului din 7 mai 1998 de aplicare a articolelor 92 și 93 din Tratatul de instituire a Comunității Europene anumitor categorii de ajutoare de stat orizontale, JO L 142, 14.5.1998, p. 1.

⁽¹²⁰⁾ Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 659/1999 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE, JO L 140, 30.4.2004, p. 1.

- (b) suma de recuperare preliminară (principalul și dobânzile de recuperare) de recuperat de la fiecare beneficiar;
- (c) o descriere detaliată a măsurilor deja adoptate și care respectă prezenta decizie, inclusiv angajamentul prevăzut în anexa 1;
- (d) documente care să demonstreze că beneficiarii au fost somați să ramburseze ajutorul și că angajamentul stabilit în anexa I este respectat.

(2) Germania informează Comisia cu privire la evoluția măsurilor naționale adoptate pentru punerea în aplicare a prezentei decizii până la finalizarea recuperării ajutorului menționat la articolul 3 alineatul (2) și până la punerea integrală în aplicare a angajamentului stabilit în anexa 1. La cererea Comisiei, Germania prezintă fără întârziere informații referitoare la măsurile deja adoptate și la cele planificate pentru respectarea prezentei decizii. De asemenea, Germania furnizează informații detaliate privind valoarea ajutoarelor și dobânzile de recuperare care au fost deja recuperate de la beneficiari.

Articolul 9

Germania s-a angajat să investească 50 de milioane EUR în interconexiuni și proiecte europene în domeniul energiei. Germania informează permanent Comisia cu privire la punerea în aplicare a acestui angajament.

Articolul 10

Prezenta decizie se adresează Republicii Federale Germania.

Adoptată la Bruxelles, 25 noiembrie 2014.

Pentru Comisie
Margrethe VESTAGER
Membru al Comisiei

ANEXA I

ANGAJAMENTUL PREZENTAT DE GERMANIA LA 7 IULIE 2014

„Aspectul prevăzut la articolul 110/30 pentru instalațiile existente și Grünstromprivileg (EEG 2012)

Pentru EEG 2012, o soluție globală ar putea fi concepută atât pentru Grünstromprivileg, cât și pentru aspectul prevăzut la articolul 30/110. Soluția ar consta în reinvestirea în interconexiuni și în proiecte europene similare în domeniul energiei a căror valoare estimată să se ridice la valoarea presupusei discriminări. Reinvestirea ar putea fi realizată în paralel cu desfășurarea proiectului în cauză. Pe baza cifrelor comunicate de Germania, reinvestirea ar trebui să se ridice la 50 de milioane EUR pentru perioada ianuarie 2012 – iulie 2014. Din nou, Germania își asumă acest angajament prin garantarea menținerii poziției sale juridice (nicio discriminare).”

—

ANEXA II

ANGAJAMENTUL PREZENTAT DE GERMANIA LA 4 IULIE 2014

„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

$$\text{Rückforderung}_{2013} = \text{Z(Anpassplan)}_{2013} - \text{Z(EEG2012)}_{2013}$$

$$\text{Mit: } \text{Z(Anpassplan)}_{2013} = \text{Minimum von Z(EEAG) und } 125 \% \times \text{Z(EEG2012)}_{2013}$$

Rückforderung₂₀₁₃: Rückforderung für das Jahr 2013

Z(Anpassplan)₂₀₁₃: Zahlung gemäß Anpassungsplan für 2013

Z(EEAG)₂₀₁₃: Zahlung gemäß EEAG für 2013

Z(EEG2012)₂₀₁₃: 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"

(*) «Die unternehmensbezogenen Daten des Jahres 2013 liegen dem BAFA nicht vor. Unternehmensbezogene Daten des Jahres 2014 existieren naturgemäß noch nicht.»

Traducere

„Recuperarea [valoarea recuperabilă] în ceea ce privește o anumită întreprindere rezultă din diferența dintre costurile EEG relevante, astfel cum au fost stabilite pe baza Orientărilor privind ajutorul de stat pentru protecția mediului și energie pentru perioada 2014-2020 (denumite în continuare «orientările din 2014») și a costurilor EEG stabilite în temeiul Legii EEG 2012. În această privință, planul de ajustare limitează plata care se va efectua în temeiul orientărilor din 2014 la maximum 125 % (pentru anul 2013) și la cel mult 150 % (pentru anul 2014) din plățile efectuate pentru anul 2013, în conformitate cu Legea EEG 2012 (a se vedea diagrama de mai jos). Recuperarea sumelor negative nu este luată în considerare.

Diagrama: metoda de calcul a recuperării

$$\text{Recuperare}_{2013} = \text{P(Plan de ajustare)}_{2013} - \text{P(EEG2012)}_{2013}$$

$$\text{P(Plan de ajustare)}_{2013} = \text{Minim din P(EEAG) și } 125 \% \times \text{P(EEG2012)}_{2013}$$

Recuperare₂₀₁₃: Recuperări pentru anul 2013

P(Plan de ajustare)₂₀₁₃: Plăți datorate în conformitate cu planul de ajustare pentru 2013

P(EEAG)₂₀₁₃: Plăți datorate pentru 2013 în conformitate cu orientările din 2014

P(EEG2012)₂₀₁₃: Plata efectivă efectuată pentru 2013 în temeiul Legii EEG 2012

Având în vedere caracterul urgent și pentru a limita efortul administrativ, care se estimează a fi foarte mare, este necesar să se calculeze sumele de recuperare ale întreprinderilor exclusiv pe baza datelor care sunt deja la dispoziția BAFA (*). Prin urmare, vor fi utilizate datele specifice întreprinderii (privind valoarea adăugată brută la prețurile pieței, consumul de energie electrică și costurile energiei electrice) care au fost prezentate în cererile întreprinderilor pentru 2013 și 2014, dar care corespund anului pentru care au trebuit prezentate dovezi (și anume exercițiul financiar 2011 pentru o reducere acordată în 2013 și exercițiul financiar 2012 pentru o reducere acordată în 2014). Prin urmare, calculul se bazează pe valoarea adăugată brută la prețurile pieței, întrucât datele privind valoarea adăugată brută la costul factorilor nu sunt disponibile. De asemenea, calculul comparat trebuie să se bazeze pe datele privind consumul de energie electrică care au fost prezentate în cereri și care corespund anului pentru care au trebuit prezentate dovezi. Datele respective privind consumul de energie electrică diferă de datele privind energia electrică care a fost consumată efectiv în anul pentru care este acordată reducerea.

Anii de referință ai valorilor utilizate:

	Decizia BAFA pentru 2013	Decizia BAFA pentru 2014
Valoarea adăugată brută la prețurile pieței	2011	2012
Energia electrică consumată	2011	2012
Costurile energiei electrice	2011	2012”

(*) Nota de subsol originală: «Datele specifice întreprinderii pentru 2013 nu sunt disponibile pentru BAFA Datele specifice întreprinderii nu sunt încă disponibile pentru 2014.»

ANEXA III

METODA DE RECUPERARE

1. Recuperarea vizează numai reducerile din suprataxa pe energia din surse regenerabile acordate pentru anii 2013 și 2014 (denumiți în continuare „anii în cauză”).

2. Pentru fiecare dintre anii în cauză, valoarea recuperabilă este echivalentă cu diferența dintre suma compatibilă pentru anul respectiv, stabilită în conformitate cu punctele 5-8, și valoarea suprataxe pe energia din surse regenerabile care a fost plătită efectiv de către beneficiar în exercițiul în cauză, stabilită în conformitate cu punctele 3 și 4.

Valoarea suprataxe pe energia din surse regenerabile care a fost plătită efectiv de către beneficiar în exercițiul în cauză

3. Valoarea suprataxe pe energia din surse regenerabile care a fost plătită efectiv de beneficiar în exercițiul în cauză se obține aplicând suprataxa redusă corespunzătoare exercițiului respectiv consumului de energie electrică al beneficiarului din același exercițiu.

4. Prin derogare de la punctul 3, într-o primă etapă, Germania poate să utilizeze consumul de energie electrică care a fost prezentat în cererea beneficiarului corespunzătoare exercițiului în cauză în vederea calculării unei valori de recuperare preliminară. În acest caz, valoarea de recuperare preliminară este recuperată fără întârziere și, într-o a doua etapă, Germania va stabili valoarea de recuperare finală pe baza datelor privind consumul real, luând măsurile necesare pentru a asigura recuperarea sau rambursarea pe baza valorii finale respective (denumit în continuare „mecanism de corecție”).

Suma compatibilă

5. Dacă beneficiarul aparține unuia dintre sectoarele enumerate în anexa 3 la orientările din 2014 (punctul 185 din orientările din 2014) sau dacă acesta are o intensitate electrică de cel puțin 20 % și aparține unui sector cu o intensitate a schimburilor comerciale de cel puțin 4 % la nivelul UE, chiar dacă nu aparține unuia dintre sectoarele menționate în anexa 3 la orientările din 2014 (punctul 186 din orientările din 2014), acesta este eligibil pentru ajutor sub forma unor reduceri ale finanțării sprijinului pentru energia electrică din surse regenerabile. În vederea aplicării punctului 186 din orientările din anul 2014, pot fi utilizate datele prezentate în cererea corespunzătoare exercițiului în cauză.

6. Dacă beneficiarul este eligibil în temeiul punctului 5, suma compatibilă reprezintă echivalentul a 15 % din suprataxa pe energia din surse regenerabile fără reducere (punctul 188 din orientările din 2014). Cu toate acestea, suma compatibilă poate fi limitată la nivel de întreprindere la 4 % din valoarea adăugată brută a întreprinderii în cauză. De asemenea, în cazul întreprinderilor cu o intensitate electrică de cel puțin 20 %, suma compatibilă poate fi limitată la 0,5 % din valoarea adăugată brută a întreprinderii în cauză (punctul 189 din orientările din 2014). Pentru aplicarea punctului 189 din orientările din anul 2014, pot fi utilizate datele prezentate în cererea corespunzătoare exercițiului în cauză.

7. Dacă beneficiarul nu este eligibil în temeiul punctului 5, suma compatibilă reprezintă echivalentul a 20 % din suprataxa pe energia din surse regenerabile fără reducere (punctul 197 din orientările din 2014).

8. Dacă, pentru oricare dintre anii în cauză, suma compatibilă determinată pe baza punctelor 6 și 7 este mai mare decât valoarea suprataxe pe energia din surse regenerabile care a fost plătită efectiv de beneficiar în anul în cauză, suma compatibilă se limitează după cum urmează:

(a) pentru 2013, suma compatibilă nu va depăși 125 % din valoarea suprataxe pe energia din surse regenerabile care a fost plătită efectiv de beneficiar în anul 2013 (și anume, același an).

(b) pentru 2014, suma compatibilă nu va depăși 150 % din valoarea suprataxe pe energia din surse regenerabile care a fost plătită efectiv de beneficiar în anul 2013 (și anume, anul precedent).

DECIZIA (UE) 2015/1586 A COMISIEI**din 26 februarie 2015****privind măsura SA.35388 (13/C) (ex 13/NN și ex 12/N) — Polonia — Înființarea aeroportului Gdynia-Kosakowo***[notificată cu numărul C(2015) 1281]***(Numai textul în limba polonă este autentic)****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile menționate anterior ⁽¹⁾,

întrucât:

1. PROCEDURA**1.1. Procedura în fața Comisiei**

- (1) Prin scrisoarea din 7 septembrie 2012, Polonia a notificat Comisiei, din motive de securitate juridică, planurile de finanțare a conversiei unui aeroport militar din apropierea orașului Gdynia, situat în nordul Poloniei, într-un aeroport civil. Măsura a fost înregistrată cu numărul SA.35388.
- (2) Prin scrisorile din 7 noiembrie 2012 și 6 februarie 2013, Comisia a solicitat informații suplimentare cu privire la măsura notificată. La 7 decembrie 2012 și 15 martie 2013, Polonia a transmis informații suplimentare. O reuniune între Comisie și Polonia a avut loc la 17 aprilie 2013. În cadrul reuniunii, Polonia a confirmat faptul că finanțarea notificată fusese deja acordată în mod irevocabil.
- (3) Prin scrisoarea din 15 mai 2013, Comisia a informat Polonia că transferă cazul către registrul ajutoarelor care nu au fost notificate, întrucât cea mai mare parte a finanțării notificate Comisiei fusese deja acordată în mod irevocabil. Prin scrisoarea din 16 mai 2013, Polonia a transmis informații suplimentare.
- (4) Prin scrisoarea din 2 iulie 2013, Comisia a informat Polonia cu privire la decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) ⁽²⁾ (denumită în continuare „decizia de inițiere”) cu privire la finanțarea acordată în favoarea întreprinderii Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo sp. z o. o. (denumită în continuare „Gdynia-Kosakowo Airport Ltd” sau „operatorul aeroportuar”) de către autoritățile orașului Gdynia (denumit în continuare „Gdynia”) și de către autoritățile municipale din Kosakowo (denumit în continuare „Kosakowo”). Polonia și-a prezentat observațiile privind decizia de inițiere la 6 august 2013.
- (5) Decizia Comisiei de a iniția procedura a fost publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene ⁽³⁾. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la măsura în cauză în termen de o lună de la data publicării.

⁽¹⁾ JO C 243, 23.8.2013, p. 25.

⁽²⁾ Cu efect de la 1 decembrie 2009, articolele 87 și 88 din Tratatul CE au devenit articolele 107 și, respectiv, 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE). Cele două seturi de dispoziții sunt în esență identice. În sensul prezentei decizii, trimiterile la articolele 107 și 108 din TFUE ar trebui înțelese ca trimiteri la articolele 87 și, respectiv, 88 din Tratatul CE, atunci când este cazul. TFUE a introdus, de asemenea, anumite modificări ale terminologiei, cum ar fi înlocuirea termenului „Comunitate” cu „Uniune” și a termenului „piață comună” cu „piață internă”. Pe tot parcursul prezentei decizii va fi folosită terminologia din TFUE.

⁽³⁾ Decizia transmisă Poloniei cu numărul de caz C(2013) 4045 final a fost publicată cu un rezumat în JO C 243, 23.8.2013, p. 25.

- (6) Comisia nu a primit nicio observație de la părțile interesate. Polonia a fost informată cu privire la acest fapt prin scrisoarea din 9 octombrie 2013.
- (7) Prin scrisoarea din 30 octombrie 2013, Comisia a solicitat informații suplimentare. Polonia a transmis informații suplimentare prin scrisorile din 4 noiembrie 2013 și 15 noiembrie 2013. O reuniune între Comisie și Polonia a avut loc la 26 noiembrie 2013. Polonia a furnizat informații suplimentare prin scrisorile din 3 decembrie 2013 și 2 ianuarie 2014.
- (8) La 11 februarie 2014, Comisia a adoptat Decizia 2014/883/UE ⁽⁴⁾, considerând ajutorul de stat pe care Polonia l-a acordat ilegal întreprinderii Gdynia-Kosakowo Airport Ltd și ajutorul de stat pe care Polonia intenționa să îl acorde respectivului operator aeroportuar incompatibile cu piața internă. Prin această decizie se solicita Poloniei să recupereze de la Gdynia-Kosakowo Airport Ltd ajutorul care îi fusese deja acordat.

1.2. Procedura în fața Tribunalului și procesul de recuperare

- (9) La 9 aprilie 2014, autoritățile din Kosakowo, urmate la 16 aprilie 2014 de autoritățile din Gdynia și de operatorul aeroportuar, au contestat în fața Tribunalului Decizia 2014/883/UE, solicitând anularea acesteia ⁽⁵⁾. În opinia reclamantilor, printre altele, Comisia a inclus în mod eronat în suma care trebuie recuperată cheltuielile legate de activitățile care se încadrează în domeniul politicii publice.
- (10) La 8 aprilie și, respectiv, 9 aprilie 2014, autoritățile din Gdynia împreună cu operatorul aeroportuar și autoritățile din Kosakowo au solicitat adoptarea de măsuri provizorii în aceste cazuri.
- (11) La 7 mai 2014, Tribunalul districtual din Gdańsk-Polnoc a pronunțat o hotărâre prin care întreprinderea Gdynia-Kosakowo Airport Ltd este declarată în stare de insolvență și se solicită lichidarea acesteia. Toți creditorii au fost invitați să își depună cererile de admitere a creanțelor în termen de trei luni. La 5 iunie 2014, autoritățile din Kosakowo au depus o cerere de admitere a unei creanțe de 6,28 milioane PNL (aproximativ 1,57 milioane EUR) împreună cu dobânzile aferente. La 22 august 2014, autoritățile din Gdynia au depus o cerere de admitere a unei creanțe de 85,44 milioane PNL (aproximativ 21,36 milioane EUR) împreună cu dobânzile aferente.
- (12) Cererile de măsuri provizorii au fost respinse prin ordonanțele președintelui Tribunalului din 20 august 2014 ⁽⁶⁾. În special, președintele Tribunalului a constatat că Decizia 2014/883/UE nu poate fi considerată cauza determinantă a prejudiciului rezultat din falimentul întreprinderii Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, având în vedere că întreprinderea a inițiat ea însăși procedura de faliment cu mult timp înainte ca autoritățile poloneze să adopte măsuri obligatorii pentru executarea deciziei Comisiei.
- (13) La 15 octombrie 2014, Polonia a intervenit în ambele cauze, susținând că Decizia 2014/883/UE ar trebui anulată în ceea ce privește recuperarea resurselor financiare alocate operatorului aeroportuar și utilizate pentru finanțarea de activități care se încadrează în domeniul politicii publice, astfel cum se descrie la punctul 3.1.1 din decizia de inițiere.
- (14) Conform informațiilor furnizate de Polonia, în cadrul actualei proceduri de faliment care implică lichidarea activelor întreprinderii, aeroportul Gdynia-Kosakowo este administrat de către un administrator de active ⁽⁷⁾.

1.3. Retragere

- (15) În cursul procedurii în fața Tribunalului, a devenit evident faptul că ajutorul declarat incompatibil cu piața internă în temeiul Deciziei 2014/883/UE include anumite investiții care nu constituie ajutor de stat conform deciziei de inițiere.

⁽⁴⁾ Decizia 2014/883/UE a Comisiei din 11 februarie 2014 privind măsura SA.35388 (13/C) (ex 13/NN și ex 12/N) — Polonia — Înființarea aeroportului Gdynia-Kosakowo (JO L 357, 12.12.2014, p. 51).

⁽⁵⁾ Aceste acțiuni au fost înregistrate drept cauza T-215/14 și, respectiv, cauza T-217/14.

⁽⁶⁾ Ordonanța președintelui Tribunalului în cauza T-215/14 R Gmina Miasto Gdynia și Port Lotniczy Gdynia Kosakowo/Comisia, EU:T:2014:733; Ordonanța președintelui Tribunalului în cauza T-217/14 R Gmina Kosakowo/Comisia, nepublicate.

⁽⁷⁾ Scrisorile adresate de președintele Oficiului pentru Concurență și Protecția Consumatorilor la 30 iunie 2014 și la 8 ianuarie 2015.

- (16) De fapt, în considerentul 25 din decizia de inițiere, Comisia a concluzionat că investițiile în clădiri și echipamente pentru pompieri, vamă, agenți de securitate aeroportuară, poliție și poliția de frontieră se încadrează în domeniul politicii publice și, prin urmare, nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. În consecință, procedura oficială de investigare nu se referă la aceste investiții.
- (17) Cu toate acestea, în Decizia 2014/883/UE, Comisia a constatat că legislația poloneză obligă operatorii aeroportuari să finanțeze astfel de investiții din resurse proprii. Prin urmare, un operator privat de pe piață ar lua în considerare aceste costuri la momentul deciziei de a investi sau nu în aeroport (astfel cum s-a procedat pentru studiile prezentate de Polonia), iar finanțarea publică a acestor investiții ar fi susceptibilă să constituie un ajutor de stat.
- (18) Întrucât în decizia de inițiere s-a concluzionat că investițiile în clădiri și echipamente pentru pompieri, vamă, agenți de securitate aeroportuară, poliție și poliția de frontieră nu constituie ajutor de stat, Comisia consideră că această concluzie nu ar trebui pusă sub semnul întrebării în decizia finală cu privire la măsură. Decizia 2014/883/UE ar trebui, prin urmare, să fie retrasă și înlocuită cu prezenta decizie. Având în vedere faptul că toate elementele necesare pentru evaluarea măsurii sunt prezente la dosar, nu este necesar să se dispună redeschiderea procedurii oficiale de investigare.

2. DESCRIEREA MĂSURILOR ȘI MOTIVELE INIȚIERII PROCEDURII

2.1. Contextul investigației

- (19) Cazul se referă la finanțarea unui nou aeroport civil în regiunea Pomerania (provincia Pomorskie), la granița dintre orașul Gdynia și municipiul Kosakowo, la 25 de kilometri depărtare de aeroportul din Gdańsk⁽⁸⁾. Noul aeroport este administrat de Gdynia-Kosakowo Airport Ltd. Operatorul aeroportuar este deținut în totalitate de autoritățile municipale din Gdynia și Kosakowo.
- (20) Obiectivul proiectului de investiții este de a crea un al doilea aeroport pentru Pomerania bazat pe infrastructura unui aeroport militar situat în Kosakowo⁽⁹⁾. Noul aeroport ar urma să gestioneze, în principal, traficul aerian general (de exemplu, avioane private, plane/aeronave ușoare), companii aeriene cu tarife reduse (denumite în continuare „companii low-cost”) și zboruri în regim charter. La momentul notificării, aeroportul trebuia să-și înceapă activitatea la începutul anului 2014. Un raport din 2012 elaborat de PricewaterhouseCoopers (denumit în continuare „PWC”) a furnizat următoarele previziuni privind traficul de pasageri în cursul primilor ani de funcționare: aproximativ [...] în 2014, [...] în 2017, [...] în 2020 și aproximativ [...] în 2028.
- (21) Originile proiectului datează din aprilie 2005, când diferite autorități regionale, Ministerul Apărării Naționale și reprezentanți ai aeroportului din Gdańsk⁽¹⁰⁾ au semnat o scrisoare de intenție privind crearea unui nou aeroport pentru Pomerania bazat pe infrastructura aeroportului militar din Kosakowo.
- (22) Prin respectiva scrisoare, administrarea viitorului aeroport Gdynia-Kosakowo a fost încredințată aeroportului din Gdańsk. Decizia a fost aprobată de Ministerul Transporturilor și de Ministerul Apărării Naționale în august 2006.

⁽⁸⁾ În funcție de ruta aleasă, distanța rutieră dintre aeroportul din Gdynia și cel din Gdańsk este de 26-29 kilometri; sursă: Google maps, Bing maps. Aeroportul din Gdańsk este deținut și exploatat de către Gdańsk Lech Wałęsa Airport Ltd, o întreprindere înființată de entități publice. Capitalul social al întreprinderii respective este deținut după cum urmează: orașul Gdańsk (32 %), provincia Pomorskie (32 %), întreprinderea de stat „Aeroporturile poloneze” (31 %), orașul Sopot (3 %) și orașul Gdynia (2 %). Aeroportul Lech Wałęsa din Gdańsk (denumit în continuare „aeroportul din Gdańsk”) este al treilea aeroport ca mărime din Polonia. În 2012, acesta a gestionat un număr de 2,9 milioane de pasageri (2,7 milioane pentru serviciile aeriene regulate și 0,2 milioane pentru zborurile charter).

Următoarele opt companii aeriene oferă servicii aeriene regulate din aeroportul din Gdańsk (ianuarie 2014): Wizzair (22 de destinații), Ryanair (7 destinații), EuroLOT (4 destinații), LOT (2 destinații), Lufthansa (2 destinații), SAS (2 destinații), Air Berlin (o destinație), Norwegian (o destinație). De la deschiderea unui nou terminal în mai 2012, aeroportul din Gdańsk are capacitatea de a gestiona 5 milioane de pasageri pe an. În conformitate cu informațiile furnizate de Polonia, extinderea terminalului (programată pentru 2013-2015) va crește capacitatea aeroportului la 7 milioane de pasageri. Investiția de la aeroportul din Gdańsk a fost, de asemenea, finanțată prin ajutor de stat [a se vedea Decizia Comisiei din 2008 privind ajutorul de stat N 153/08 – Ajutor de stat în valoare de 1,7 milioane EUR (JO C 46, 25.2.2009, p. 7); Decizia Comisiei din 2009 privind ajutorul de stat N 472/08, în urma căreia Polonia a acordat aproximativ 33 de milioane EUR pentru aeroportul din Gdańsk (JO C 79, 2.4.2009, p. 2)].

⁽⁹⁾ Actualul aeroport militar Gdynia-Oksywie se află la granița dintre orașul Gdynia și municipiul Kosakowo.

⁽¹⁰⁾ Scrisoarea a fost semnată de autoritățile din provincia Pomorskie, de autoritățile din orașele Gdańsk, Gdynia și Sopot, de autoritățile municipale din Kosakowo și de reprezentanți ai guvernului polonez (guvernatorul provinciei Pomorskie, Ministerul Apărării Naționale și Ministerul Transporturilor) și ai aeroportului din Gdańsk.

- (23) În iulie 2007, autoritățile locale din Gdynia și Kosakowo au înființat o întreprindere denumită Gdynia-Kosakowo Airport Ltd. În decembrie 2009, Gdynia și Kosakowo au obținut aprobarea din partea Ministerului Transporturilor ca Gdynia-Kosakowo Airport Ltd să devină responsabilă pentru noul aeroport.
- (24) La 10 iulie 2008, Parlamentul polonez a adoptat un amendament ⁽¹¹⁾ la Legea din 30 mai 1996 privind administrarea anumitor active ale Trezoreriei de Stat și Agenția Bunurilor Imobiliare ale Armatei (denumită în continuare „Legea din 30 mai 1996, cu modificările ulterioare”), care permite conversia aeroporturilor militare în aeroporturi civile.
- (25) La 24 decembrie 2008, guvernul polonez a adoptat o lege de punere în aplicare a Legii din 30 mai 1996, cu modificările ulterioare (denumită în continuare „legea de punere în aplicare”), care conține lista cu aeroporturile militare sau părțile acestora ce pot fi utilizate pentru înființarea sau extinderea aeroporturilor civile. Legea de punere în aplicare include aeroportul militar Gdynia-Kosakowo (mai precis, părți ale acestuia) printre aeroporturile militare care pot, în conformitate cu Legea din 30 mai 1996, cu modificările ulterioare, să fie închiriate unei autorități locale pentru o perioadă de cel puțin 30 de ani, în scopul unic de a înființa sau a extinde un aeroport civil. Legea din 30 mai 1996, cu modificările ulterioare, precizează că o autoritate locală poate, în cazul în care decide să nu înființeze ea însăși un aeroport, să concesioneze sau să închirieze bunurile imobile închiriate pentru o perioadă de cel puțin 30 de ani unei entități care înființează sau administrează un aeroport civil.
- (26) În conformitate cu Legea din 30 mai 1996, cu modificările ulterioare, și cu legea de punere în aplicare, la 9 septembrie 2010, guvernatorul provinciei Pomorskie, reprezentând Trezoreria de Stat, a încheiat un contract de închiriere pe o perioadă de 30 de ani (de la 9 septembrie 2010 până la 9 septembrie 2040) cu autoritățile din Kosakowo pentru terenul de 253 de hectare pe care este situat aeroportul militar. Conform contractului de închiriere, autoritățile din Kosakowo sunt obligate să transfere 30 % din chirie Fondului de modernizare a forțelor armate ⁽¹²⁾.
- (27) La 11 martie 2011, autoritățile din Kosakowo au concesionat terenul pentru o perioadă de 30 de ani (până la 9 septembrie 2040) operatorului aeroportuar Gdynia-Kosakowo Airport Ltd. Contractul de concesionare prevede drepturile și obligațiile părților și cuantumul chiriei care trebuie plătită de operatorul aeroportuar autorităților din Kosakowo.
- (28) Într-un alt contract semnat la 11 martie 2011, acționarii (Gdynia și Kosakowo) au stabilit condițiile de finanțare a investițiilor pentru înființarea unui aeroport civil. În respectivul contract, autoritățile din Gdynia s-au angajat să acorde 59 milioane PLN în total pe parcursul perioadei 2011-2013. La rândul lor, autoritățile din Kosakowo s-au angajat să furnizeze o contribuție nemonetară sub forma unei conversii a datoriei în acțiuni în perioada 2011-2040.
- (29) În plus, la 7 martie 2011, a fost semnat un acord operațional cu utilizatorul militar al aeroportului, care stabilește normele privind utilizarea în comun a aeroportului și a infrastructurii acestuia de către întreprinderea Gdynia-Kosakowo Airport Ltd și utilizatorul militar ⁽¹³⁾.

Proiectul de investiții ⁽¹⁴⁾

- (30) Întrucât actualul aeroport Gdynia-Kosakowo (Gdynia-Oksywie) a fost inițial utilizat exclusiv în scopuri militare, operatorul noului aeroport ar trebui să poată utiliza infrastructura existentă (cum ar fi o pistă de 2 500 de metri, căi de rulare, o platformă, echipamente de navigație etc.). Costul total al investiției în proiectul de conversie este estimat la 164,9 milioane PLN (41,2 milioane EUR ⁽¹⁵⁾) în termeni nominali și 148,4 milioane PLN (37,1 milioane EUR) în termeni reali. Tabelul 1 oferă o imagine de ansamblu asupra dezvoltării treptate a aeroportului, împărțită în patru etape. Potrivit Poloniei, costul total al investiției include, de asemenea, investiții legate de îndeplinirea sarcinilor care se încadrează în domeniul politicii publice ⁽¹⁶⁾, care se ridică la aproximativ [...] milioane PLN ([...] milioane EUR) în total (pentru toate cele patru etape).

⁽¹¹⁾ Jurnalul legislativ din 2008, nr. 144, poziția 901 (Dz. U. Nr 144, poz. 901).

⁽¹²⁾ Această clauză pune în aplicare articolul 4h alineatul (2) din Legea din 30 mai 1996, cu modificările ulterioare.

⁽¹³⁾ Acordul operațional prevede că repartizarea costurilor de exploatare va fi stabilită printr-un acord distinct [punctul 5(5)], iar repartizarea costurilor de investiție și de renovare va face obiectul unor acorduri separate, care urmează să fie semnate de ambele părți înainte de a efectua o nouă investiție sau lucrări de renovare [punctul 9(7)].

⁽¹⁴⁾ Costurile de investiții prezentate în această secțiune reflectă proiectul de investiții astfel cum a fost prezentat în notificarea Poloniei din 7 septembrie 2012 și în studiul din 2012 privind MEIP furnizat odată cu notificarea.

⁽¹⁵⁾ Cursul de schimb utilizat în scopul prezentei decizii este 1 EUR = 4 PLN, valoare care corespunde cursului de schimb mediu săptămânal pentru 2010. Sursă: Eurostat.

⁽¹⁶⁾ În opinia Poloniei, investiția care se încadrează în domeniul politicii publice include clădiri și echipamente pentru pompieri, funcționari vamali, agenți de securitate aeroportuară, ofițeri de poliție și polițiști de frontieră, un gard de delimitare a perimetrului aeroportului cu supraveghere video etc.

Tabelul 1

Costul nominal total al investițiilor în aeroportul Gdynia-Kosakowo în perioada 2007-2030

Proiectul de investiții		
	Costuri în mil PLN	Costuri în mil EUR
Etapa I: 2007 - 2011	[...]	[...]
Lucrări pregătitoare (de exemplu, curățarea amplasamentului, îndepărtarea clădirilor vechi și a arborilor) și studii de fezabilitate, planificare		
Etapa II: 2012 - 2013	[...]	[...]
— Terminal (planificat pentru finalizare în iunie 2013 și utilizat inițial pentru AG) — Clădire destinată administrației aeroportului și pompierilor — Renovarea platformei — Infrastructură energetică, lumini de navigație și gardul aeroportului — Întreținerea aeroportului și echipamente de securitate — Ajustarea echipamentelor de navigație — Drumuri de acces, stație de alimentare cu carburanți și parcare		
Etapa III: 2014 - 2019	[...]	[...]
— Investiții necesare pentru aeronave mai mari (de ex., Boeing 737 sau Airbus A320), cum ar fi extinderea căii de rulare, platforme și echipamente aeroportuare — Alte investiții orientate spre servicii destinate pasagerilor (de ex., extinderea parcării)		
Etapa IV: 2020 - 2030	[...]	[...]
— Extinderea terminalului — Extinderea clădirii destinate administrației aeroportului și pompierilor — Extinderea platformelor, a căilor de rulare și a parcărilor		
Costuri totale de investiții	164,90	41,02
<i>Sursa:</i> informații furnizate de Polonia.		

Finanțarea proiectului de investiții

- (31) Proiectul de investiții este finanțat prin injecții de capital din partea acționarilor publici (și anume, Gdynia și Kosakowo). Injecțiile de capital sunt destinate să acopere atât costurile de investiții, cât și costurile de exploatare ale aeroportului în etapa inițială a funcționării acestuia (și anume, perioada până la sfârșitul anului 2019). Acționarii publici se așteaptă ca operatorul aeroportuar să înceapă să genereze un profit și, prin urmare, să fie capabil să-și finanțeze toate activitățile din venituri proprii în 2020.
- (32) Înainte de notificarea către Comisie a proiectului (și anume, înainte de 7 septembrie 2012), acționarii publici ai Gdynia-Kosakowo Airport Ltd au convenit să contribuie cu o sumă totală de aproximativ 207,48 milioane PLN ⁽¹⁷⁾ (aproximativ 51,87 milioane EUR) pentru realizarea proiectului de investiții și acoperirea pierderilor aeroportului în primii ani de funcționare a acestuia. Gdynia urma să contribuie cu suma de 142,48 milioane PLN (aproximativ 35,62 milioane EUR) în numerar în perioada 2007-2019. Kosakowo a furnizat o contribuție în numerar de 0,1 milioane PLN (25 000 EUR) la înființarea întreprinderii. În perioada 2011-2040, Kosakowo urma să aducă,

⁽¹⁷⁾ În termeni nominali.

de asemenea, o contribuție nemonetară în valoare de 64,9 milioane PLN (aproximativ 16,2 milioane EUR) prin realizarea schimbului unei părți din chiria anuală de plătit de către aeroportul din Gdynia conform contractului de concesiune contra unor acțiuni în cadrul aeroportului (a se vedea tabelul 2).

Tabelul 2

Finanțarea proiectului de investiții prin majorări de capital.

	milioane PLN	milioane EUR
Înainte de 18 iunie 2012		
Injecții de capital în numerar din partea Gdynia	60,73	15,18
Injecții de capital în numerar din partea Kosakowo	0,10	0,03
Schimb creanțe contra acțiuni de către Kosakowo	3,98	1,00
Total contribuții înainte de 18 iunie 2012	64,81	16,20
Prevăzute după 18 iunie 2012		
Injecții de capital în numerar din partea Gdynia:	81,75	20,44
din care:		
în 2013	29,90	7,48
în 2014	[...]	[...]
în 2015	[...]	[...]
în 2016	[...]	[...]
în 2017	[...]	[...]
în 2018	[...]	[...]
în 2019	[...]	[...]
Schimb creanțe contra acțiuni de către Kosakowo:	60,92	15,23
din care:		
în 2013-2039 (27* [...] PLN)	[...]	[...]
în 2040	[...]	[...]
Total contribuții prevăzute după 18 iunie 2012	142,67	35,67
Capitalul total preconizat al Gdynia-Kosakowo Airport Ltd	207,48	51,87

Sursa: pe baza informațiilor furnizate de Polonia.

2.2. Motive pentru inițierea procedurii oficiale de investigare și evaluarea inițială**2.2.1. Concluzie**

(33) În decizia de inițiere a procedurii s-au ridicat următoarele întrebări:

— în primul rând, dacă finanțarea publică a proiectului de investiții este în conformitate cu principiul investitorului în economia de piață (denumit în continuare „MEIP”), în special în ceea ce privește: (i) aplicarea principiului investitorului în economia de piață în timp, metodologia pentru aplicarea principiului; și (ii) dacă analiza principiului investitorului în economia de piață efectuată de autoritățile poloneze și care conduce la o valoare actualizată netă pozitivă (denumită în continuare „VAN”) ⁽¹⁸⁾ se bazează pe ipoteze realiste și fiabile;

⁽¹⁸⁾ Valoarea actualizată netă indică dacă randamentul unui proiect dat depășește costurile de capital (de oportunitate). Un proiect este considerat o investiție viabilă din punct de vedere economic dacă acesta generează o VAN pozitivă. Investițiile care produc un randament mai mic decât costurile de capital (de oportunitate) nu sunt viabile din punct de vedere economic. Costurile de capital (de oportunitate) sunt reflectate în rata de actualizare.

— în al doilea rând, dacă ajutorul pentru funcționare și ajutorul pentru investiții acordat aeroportului din Gdynia poate fi considerat compatibil cu piața internă.

2.2.2. Aplicarea principiului investitorului în economia de piață (MEIP)

- (34) În ceea ce privește prima întrebare, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la posibilitatea utilizării studiului privind principiul investitorului în economia de piață (studiul privind MEIP), care a fost realizat în 2012, și anume, după ce a fost luată decizia irevocabilă de a finanța conversia aeroportului de către acționarii publici, în vederea evaluării existenței ajutorului de stat. Prin urmare, Comisia are îndoieli cu privire la caracterul adecvat al scenariului contrafactual, în care se consideră că investiția a încetat în 2012.
- (35) Având în vedere faptul că aeroportul din Gdynia urmează un model de afaceri similar (axat pe companii low-cost, zboruri charter și aviație generală) cu cel al actualului aeroport din Gdańsk, care încă mai are capacități neutilizate și planuri de extindere viitoare și care se află la doar 25 de km distanță, Comisia și-a exprimat îndoiala că veniturile preconizate pentru aeroportul din Gdynia se bazează pe ipoteze realiste, în special în ceea ce privește nivelul taxelor de aeroport și nivelul traficului de pasageri estimat. În special, Comisia a remarcat faptul că planul de afaceri pentru aeroportul din Gdynia a preconizat o taxă de pasager mai mare decât cea aplicată, după deducerea reducerilor/rabaturilor, în aeroportul din Gdańsk și în alte aeroporturi regionale comparabile din Polonia.
- (36) De asemenea, Comisia și-a exprimat îndoielile că planul de afaceri a ținut seama de toate stimulentele planificate (de exemplu, sprijin pentru promovare, rabaturi sau oricare alte stimulente pentru dezvoltarea rutelor etc.) care urmează să fie acordate direct de către aeroportul din Gdynia, acționarii săi sau alte autorități regionale pentru a determina companiile aeriene să stabilească rute noi cu plecare din aeroport.
- (37) Întrucât rata de creștere a unei întreprinderi nu este, în general, mai ridicată decât cea a economiei în care aceasta își desfășoară activitatea (și anume, în termeni de creștere a PIB-ului), Comisia și-a exprimat îndoiala că rata de creștere a cifrei de afaceri de [...] utilizată pentru a calcula valoarea finală este adecvată ⁽¹⁹⁾. Această îndoială afectează direct evaluarea rentabilității proiectului de investiție, întrucât valoarea capitalului propriu al noului aeroport devine pozitivă numai în perspectiva valorii finale a proiectului din 2040 (fluxurile de trezorerie actualizate cumulate în perioada de previzionare, 2010-2040, sunt negative).
- (38) Prin urmare, Comisia a considerat că finanțarea publică pentru proiectul de investiții conduce la avantaje economice selective pentru operatorul aeroportului din Gdynia. Finanțarea publică a fost acordată din resurse de stat și este imputabilă statului. De asemenea, aceasta denaturează sau amenință să denatureze concurența și schimburile comerciale între statele membre. Întrucât au fost îndeplinite toate criteriile cumulative pentru noțiunea de ajutor, Comisia a considerat că finanțarea publică a constituit ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

2.2.3. Compatibilitatea ajutorului

- (39) În ceea ce privește a doua întrebare, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la faptul că ajutorul pentru investiții și ajutorul pentru funcționare pentru operatorul aeroportuar ar putea fi considerate compatibile cu piața internă.
- (40) În ceea ce privește ajutorul pentru investiții, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la faptul că au fost îndeplinite toate criteriile de compatibilitate pentru ajutoarele pentru investiții acordate aeroporturilor prevăzute în Orientările din 2005 privind sectorul aviației ⁽²⁰⁾. În special, Comisia a avut îndoieli cu privire la faptul că investiția în cauză corespunde unui obiectiv bine definit de interes comun, că infrastructura este necesară și proporțională și că aceasta oferă perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu. De asemenea, Comisia și-a exprimat îndoiala că impactul asupra dezvoltării comerțului este compatibil cu interesul comun.

⁽¹⁹⁾ Valoarea finală este valoarea curentă a tuturor fluxurilor de trezorerie generate după încheierea perioadei de previzionare. Aceasta presupune că proiectul va dura veșnic și va crește cu o rată de creștere prestabilită (în acest caz, pe baza valorii capitalului propriu al operatorului aeroportuar din ultimul an al planului de afaceri prezentat).

⁽²⁰⁾ Comunicarea Comisiei – Orientări comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale (JO C 312, 9.12.2005, p. 1).

- (41) În ceea ce privește ajutorul pentru funcționare sub formă de finanțare a pierderilor din exploatare înregistrate de întreprinderea Gdynia-Kosakowo Airport Ltd în primii ani de funcționare, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la faptul că un astfel de ajutor beneficiază de derogarea prevăzută la articolul 107 alineatul (3) litera (a) din TFUE. În special, Comisia și-a exprimat îndoiala că ajutorul pentru funcționare ar putea fi considerat compatibil în temeiul Orientărilor generale privind ajutoarele de stat cu finalitate regională pentru perioada 2007-2013 (denumite în continuare „orientările privind ajutoarele regionale”) ⁽²¹⁾.

3. OBSERVAȚIILE POLONIEI

3.1. Aplicarea principiului investitorului în economia de piață și existența ajutorului

- (42) Polonia își menține poziția conform căreia finanțarea publică a investițiilor în aeroportul din Gdynia este în conformitate cu principiul investitorului în economia de piață (MEIP) și că, prin urmare, aceasta nu constituie ajutor de stat. În acest sens, Polonia se referă la studiile privind MEIP derulate pentru investiția în cauză în perioada 2010-2012. Polonia susține că toate studiile privind MEIP au avut drept rezultat o valoare actualizată netă pozitivă și o rată internă de rentabilitate ⁽²²⁾ (denumită în continuare „RIR”) mai mari decât costurile de capital.

3.1.1. Procesul decizional și corectitudinea metodologică a studiului privind MEIP

- (43) Polonia explică faptul că discuțiile și activitatea derulată în direcția conversiei aeroportului militar Gdynia/Kosakowo într-un aeroport civil au început încă din 2005. La momentul respectiv, au fost implicați și alți parteneri (de exemplu, aeroportul din Gdańsk). De asemenea, Polonia explică faptul că, în 2007, Gdynia și Kosakowo au înființat întreprinderea Gdynia-Kosakowo Airport Ltd., care a fost responsabilă pentru investiții începând din acel moment.
- (44) În timpul procedurii, Polonia a transmis trei studii privind MEIP, realizate de PWC. Primul studiu privind MEIP (din 16 iulie 2010, denumit în continuare „studiul din 2010 privind MEIP”) a fost realizat în iulie 2010. Ulterior, PWC a elaborat două actualizări ale MEIP: prima în mai 2011 (la 13 mai 2011, denumită în continuare „studiul din 2011 privind MEIP”) și cea de a doua în iulie 2012 (din 13 iulie 2012, denumită în continuare „studiul din 2012 privind MEIP”). Actualizările includ noi previziuni privind traficul de pasageri, modificări ale domeniului de aplicare a proiectului, modificări ale cifrelor privind investițiile și modificări survenite la nivelul metodologiei și al principalelor intrări pentru calculul VAN (precum factorul beta și rata de actualizare). În noiembrie 2013, Polonia a oferit informații suplimentare sugerând faptul că noile surse de venituri (și anume, vânzarea de combustibil și furnizarea de servicii de navigație aeriană) ar consolida valoarea actualizată netă a proiectului. La data la care a fost adoptată decizia de inițiere, Polonia prezentase numai studiul din 2012 privind MEIP.
- (45) Polonia explică, de asemenea, calendarul de investiții în aeroportul din Gdynia pentru Gdynia și Kosakowo. În această privință, Polonia subliniază că procesul investițional poate fi împărțit în două etape de implementare a proiectului:
- (i) *Prima etapă (2007-2009) a acoperit lucrările pregătitoare și studiile de fezabilitate în vederea înființării noului aeroport (aceasta se referă la etapa 1, astfel cum este descrisă în tabelul 1):*
- (46) Polonia explică faptul că, în prima etapă, întreprinderea înființată de Gdynia și Kosakowo a efectuat activități pregătitoare (de exemplu, pregătirea unui plan general de investiții, documentele necesare pentru a obține statutul de operator aeroportuar, un raport privind impactul asupra mediului al proiectului de investiții, documentație etc.).
- (47) Polonia susține că nu a existat o investiție de capital semnificativă pe parcursul primei etape și că finanțarea publică acordată operatorului aeroportuar a respectat normele privind ajutoarele *de minimis* ⁽²³⁾. Polonia afirmă că injecțiile de capital în întreprindere efectuate înainte de 26 iunie 2009 s-au ridicat la 1,691 milioane PLN (aproximativ 423 000 EUR).

⁽²¹⁾ Orientări generale privind ajutoarele de stat cu finalitate regională pentru perioada 2007-2013 (JO C 54, 4.3.2006, p. 13).

⁽²²⁾ Rata internă de rentabilitate a unei investiții este rata de actualizare pentru care valoarea actualizată netă este egală cu zero. RIR este, de obicei, comparată cu costul de capital.

⁽²³⁾ Normele aplicabile în acel moment au fost stabilite prin Regulamentul (CE) nr. 1998/2006 al Comisiei din 15 decembrie 2006 privind aplicarea articolelor 87 și 88 din tratat ajutoarelor de *minimis* (JO L 379, 28.12.2006, p. 5).

(ii) *Cea de-a doua etapă (începând cu anul 2010) a vizat conversia efectivă a aeroportului (aceasta se referă la etapele II-IV, astfel cum sunt descrise în tabelul 1):*

- (48) Polonia explică în continuare că prima etapă pregătitoare s-a încheiat în 2010, atunci când au fost finalizate atât planul general ⁽²⁴⁾, cât și primul studiu din 2010 privind MEIP pentru aeroportul din Gdynia. Polonia subliniază că studiul din 2010 privind MEIP a arătat că investiția celor două autorități locale urma să fie realizată în condiții de piață (și anume, aceasta nu ar reprezenta ajutor de stat), determinând acționarii să majoreze capitalul social al întreprinderii la 6,05 milioane PLN (aproximativ 1,5 milioane EUR).
- (49) În studiul din 2010 privind MEIP, VAN pentru proiectul de investiții a fost calculată pe baza metodei fluxului de trezorerie neangajat către întreprindere (FCFF) ⁽²⁵⁾. Acest calcul al VAN este întemeiat pe ipoteza că toate injecțiile de capital prevăzute în planul de investiții ar fi efectuate în vederea punerii în aplicare a proiectului de investiții. Această metodă de evaluare este utilizată pentru calcularea fluxurilor de trezorerie pentru toți deținătorii de capital în întreprindere (atât acționari, cât și deținători de obligațiuni) în perioada de previzionare. Previziunile fluxurilor de trezorerie sunt actualizate ulterior prin costul mediu ponderat al capitalului (WACC) ⁽²⁶⁾ pentru a obține fluxul de trezorerie actualizat (DCF) al întreprinderii în perioada de previzionare. Valoarea finală se calculează apoi utilizând metoda creșterii în perpetuitate (care presupune o traiectorie de creștere stabilă bazată pe FCFF din cea mai recentă perioadă de previzionare). VAN se bazează pe suma fluxurilor de trezorerie actualizate pentru perioada de previze și pe valoarea finală. În acest caz, studiul din 2010 privind MEIP a furnizat estimări ale fluxului de trezorerie pentru perioada 2010-2040 utilizând o valoare a WACC de [...] % ⁽²⁷⁾. Utilizând aceste date, studiul a obținut o valoare a fluxului de trezorerie actualizat de minus [...] milioane PLN ([...] milioane EUR) pentru perioada 2010-2040 și o valoare finală (actualizată) de aproximativ [...] milioane PLN ([...] milioane EUR). Prin urmare, VAN pentru întregul proiect este estimată la [...] milioane PLN (sau [...] milioane EUR), presupunând că aeroportul va genera mereu un profit stabil, începând din 2040, cu o rată de creștere de [...] % pe an.
- (50) Polonia adaugă că acționarii, în pofida studiului privind MEIP care arată că investiția nu constituie ajutor de stat, au început să pregătească o notificare către Comisie care urma să fie transmisă strict din motive de securitate juridică.
- (51) Polonia explică în continuare că un nou studiu privind MEIP a fost realizat în mai 2011. Polonia susține că noul studiu privind MEIP a reprezentat o actualizare a studiului din 2010 privind MEIP, care a fost efectuată având în vedere evoluția pregătirilor și disponibilitatea unor date mai precise cu privire la planul de investiții, calendarul acestuia și finanțarea. Polonia explică faptul că, în perioada dintre pregătirea studiului din 2010 privind MEIP și studiul din 2011 privind MEIP:
- acționarii au semnat la 11 martie 2011 un acord de stabilire a condițiilor de finanțare pentru investiții în crearea unui aeroport civil. Prin acordul respectiv, Gdynia s-a angajat să injecteze o sumă totală de 59 de milioane PLN în perioada 2011-2013. La rândul său, Kosakowo s-a angajat să furnizeze o contribuție nemonetară sub forma unei conversii a creanțelor în acțiuni (după cum se arată în tabelul 2) în perioada 2011-2040;
 - în aceeași zi, 11 martie 2011, întreprinderea responsabilă pentru înființarea aeroportului din Gdynia-Kosakowo a încheiat un contract de închiriere cu Kosakowo pentru teren (precizând dimensiunea terenului închiriat, condițiile pentru plățile de leasing, aspecte fiscale etc.);
 - costurile de investiții incluse în planul de investiții au fost specificate și actualizate.
- (52) Polonia explică faptul că studiul din 2011 privind MEIP a generat, de asemenea, o valoare actualizată netă pozitivă. Polonia afirmă în continuare că acționarii publici ai operatorului aeroportuar au efectuat ulterior injecții de capital pe această bază. Polonia subliniază că s-a majorat capitalul propriu al întreprinderii la 33,801 milioane PLN (8,45 milioane EUR) în iulie 2011 și la 64,810 milioane PLN (16,20 milioane EUR) în aprilie 2013.

⁽²⁴⁾ În planul general pentru proiectul de investiții au fost identificate diferitele măsuri necesare pentru conversia aeroportului.

⁽²⁵⁾ Metoda FCFF este utilizată pentru calcularea câștigurilor întreprinderii înainte de dobânzi și impozite (EBIT) în fiecare an, adăugând deprecierea și amortizarea (deoarece acestea sunt cheltuieli nemonetare) și scăzând nevoile de investiții, modificările capitalului circulant și impozitele (a se vedea tabelul 5 din studiul din 2010 privind MEIP).

⁽²⁶⁾ Costul mediu ponderat al capitalului este rata pe care ar trebui să o plătească o întreprindere tuturor deținătorilor săi de titluri de valoare pentru finanțarea activelor sale.

⁽²⁷⁾ Aceasta se bazează pe o rată fără risc de [...] %, o primă de risc de credit de [...] %, o rată a impozitului pe profit de 19 %, o valoare a factorului beta de [...], o primă la valoarea pieței de [...] % și o structură a capitalului de [...] % datorii și [...] % capital propriu (a se vedea secțiunea 4.4 de la pagina 21 din studiul din 2010 privind MEIP). Comisia observă că respectivele calcule prezentate de Polonia par să indice că, pentru studiul privind MEIP, a fost utilizat un WACC cu o structură pe termene în scădere.

- (53) În studiul din 2011 privind MEIP, valoarea DCF a fost calculată pe baza valorii DCF pentru perioada de previziune 2011-2040. Valoarea actualizată a DCF s-a situat la nivelul de (- [...]) milioane PLN ([...] milioane EUR), sugerând pierderi mai mari, în timp ce valoarea finală a fost redusă la [...] milioane PLN (aproximativ [...] milioane EUR). Prin urmare, VAN a fost redusă la [...] milioane PLN (sau mai puțin de [...] milioane EUR). WACC a fost redus la [...] % ⁽²⁸⁾, iar rata de creștere stabilă pentru calculul valorii finale a fost redusă de la [...] % la [...] %. Aceste calcule au exclus cheltuielile care se încadrează în domeniul politicii publice, ceea ce înseamnă că previziunile privind profitabilitatea investițiilor nu iau în considerare capitalul necesar pentru finanțarea părții de infrastructură despre care se afirmă că se încadrează în domeniul politicii publice.
- (54) Polonia susține că o schimbare în situația macroeconomică (criza financiară și încetinirea economică) au determinat reevaluarea proiectului în 2012, ceea ce a avut drept rezultat un nou studiu privind MEIP (și anume, studiul din 2012 privind MEIP). Polonia susține că au fost aduse următoarele modificări ipotezelor din studiile anterioare privind MEIP în scopul studiului din 2012 privind MEIP:
- estimările privind traficul de pasageri pentru aeroportul din Gdynia au fost reduse;
 - domeniul de aplicare a investițiilor a fost redus, micșorându-se costurile de investiții cu [...] milioane PLN ([...] milioane EUR);
 - a fost abandonată ideea construirii unui terminal principal (împreună cu dezvoltarea aferentă a infrastructurii rutiere și a parcarilor). S-a decis în schimb extinderea capacității terminalului de aviație generală cu [...] % în cea de a doua etapă investițională;
 - după verificarea situației de pe piață, costurile de investiții legate de securitate au trebuit să fie majorate cu [...] milioane PLN ([...] milioane EUR);
 - reducerea investițiilor a avut drept rezultat o perioadă de rambursare mai scurtă pentru investiții (în termeni nominali, cu [...] ani, de la [...] ani și [...] luni la [...] ani și [...] luni).
- (55) De asemenea, Polonia afirmă că metodologia utilizată pentru studiile anterioare privind MEIP a fost modificată în scopul studiului din 2012 privind MEIP:
- pentru a reflecta mai bine structura de finanțare și costurile aferente serviciului datoriei, metoda fluxului de trezorerie neangajat către întreprindere a fost înlocuită cu metoda fluxului de numerar net la dispoziția acționarilor (denumită în continuare „FCFE”) ⁽²⁹⁾;
 - în urma modificărilor de pe piața financiară (a valorilor mobiliare), rata dobânzii fără risc și factorul beta au fost actualizate. De asemenea, întreprinderile din afara Europei au fost eliminate din analizele comparative. Aceasta a avut drept rezultat o nouă rată de actualizare;
 - rata de actualizare pentru calcularea VAN a fost stabilită pe baza unei analize a unor întreprinderi comparabile, incluzând atât întreprinderi aeroportuare, cât și întreprinderi care furnizează servicii în aeroporturi (ale căror rezultate financiare sunt strâns corelate cu performanța companiilor aeroportuare) ⁽³⁰⁾;
 - s-a presupus că proiectul va fi finanțat în principal din resursele acționarilor și abia ulterior din surse externe (împrumuturi de capital circulant) și venituri din exploatare.
- (56) În studiul din 2012 privind MEIP, valoarea DCF a fost calculată pe baza valorii DCF pentru perioada de previzionare 2012-2030 (perioada de previzionare utilizată pentru studiul precedent a fost redusă cu 10 ani).

⁽²⁸⁾ Rata fără risc a fost majorată la [...] %, iar valoarea factorului beta a fost majorată la [...]. Structura de capital a fost modificată prin creșterea ponderii datoriilor ([...] %) și scăderea ponderii acțiunilor ([...] %).

⁽²⁹⁾ FCFE = FCFF + credite și împrumuturi luate – credite și împrumuturi rambursate – dobânzile la credite și împrumuturi. În comparație cu FCFF, FCFE este actualizată cu o rată a rentabilității capitalurilor proprii care este întotdeauna mai mare decât valoarea WACC. Ca urmare, VAN indică ce parte din randamentul investițiilor este la dispoziția acționarilor (investitori de capital). VAN calculată pe baza FCFE nu reflectă, prin urmare, randamentul global al investițiilor, și anume randamentul pentru acționari și randamentul pentru creditori.

⁽³⁰⁾ Pentru a reflecta diferențele în structura tipică de finanțare a întreprinderilor aeroportuare și a întreprinderilor care furnizează servicii în aeroporturi, rentabilitatea capitalului propriu a celor din urmă a fost majorată înainte de a calcula valorile medii.

Valoarea DCF actualizată s-a ridicat la suma de (- [...]) milioane PLN [aproximativ (- [...]) milioane EUR], în timp ce valoarea finală a înregistrat o creștere semnificativă, ajungând la [...] milioane PLN ([...] milioane EUR). S-a scăzut apoi valoarea capitalizată a investițiilor deja realizate ([...] milioane PLN). VAN actualizată în 2012 se ridică la [...] milioane PLN (sau [...] milioane EUR). În vederea calculării VAN, a fost utilizat costul capitalului propriu de [...] % ⁽³¹⁾, iar rata de creștere stabilă utilizată pentru calculul valorii finale a fost redusă în continuare de la [...] % la [...] %.

- (57) Polonia subliniază că rezultatele studiului din 2012 privind MEIP erau în continuare pozitive și au condus la noi injecții de capital din partea acționarilor. Polonia a declarat că s-a majorat capitalul întreprinderii la 91,310 milioane PLN (22,8 milioane EUR) până în aprilie 2013 și că acesta nu a mai fost modificat ulterior în 2013, după cum se arată în tabelul 3.

Tabelul 3

Majorările de capital ale operatorului aeroportuar din Gdynia efectuate de autoritățile din Gdynia și Kosakowo

Data deciziei de înscriere în registrul judiciar național	Data rezoluției privind majorarea de capital	Denumirea acționarului	Subiectul rezoluției	Valoarea acțiunilor	Capital social	Ponderea cumulativă în totalul majorărilor de capital efectuate până la sfârșitul anului 2013
				(milioane PLN)	(milioane PLN)	
28.8.2007	23.7.2007	Gdynia	crearea de noi acțiuni	0,030	0,030	0,03 %
28.8.2007	23.7.2007	Kosakowo	crearea de noi acțiuni	0,020	0,050	0,05 %
4.3.2008	6.12.2007	Gdynia	crearea de noi acțiuni	0,120	0,170	0,19 %
4.3.2008	6.12.2007	Kosakowo	crearea de noi acțiuni	0,080	0,250	0,27 %
11.9.2008	21.7.2008	Gdynia	crearea de noi acțiuni	0,500	0,750	0,82 %
28.7.2009	26.6.2009	Gdynia	404 acțiuni deținute de autoritățile din Gdynia au fost anulate fără a se ține cont de acționar	- 0,404	0,346	0,38 %
28.7.2009	26.6.2009	Gdynia	crearea de noi acțiuni	1,345	1,691	1,85 %
8.12.2010	29.7.2010	Gdynia	crearea de noi acțiuni	4,361	6,052	6,63 %
8.7.2011	7.6.2011	Gdynia	crearea de noi acțiuni	25,970	32,022	35,07 %
1.9.2011	26.7.2011	Kosakowo	crearea de noi acțiuni	1,779	33,801	37,02 %
25.4.2012	5.4.2012	Gdynia	crearea de noi acțiuni	28,809	62,610	68,57 %
25.4.2012	5.4.2012	Kosakowo	crearea de noi acțiuni	2,200	64,810	70,98 %
27.5.2013	8.4.2013	Gdynia	crearea de noi acțiuni	4,269	69,079	75,65 %
27.5.2013	8.4.2013	Kosakowo	crearea de noi acțiuni	2,200	71,279	78,06 %
17.6.2013	25.4.2013	Gdynia	crearea de noi acțiuni	20,031	91,310	100,00 %

Sursă: informații furnizate de Polonia.

⁽³¹⁾ Rata fără risc a fost redusă la [...] %, iar valoarea factorului beta a fost redusă la [...].

- (58) În concluzie, Polonia afirmă că, deși autoritățile locale au luat măsuri preliminare pentru înființarea aeroportului din Gdynia cu mult timp în urmă, în 2005, proiectul nu a dobândit forma sa finală decât în momentul elaborării planului general și a primului studiu privind MEIP, și anume în 2010. Polonia explică faptul că ipotezele inițiale ale proiectului au fost revizuite substanțial ca urmare a evoluției circumstanțelor externe. Polonia susține că decizia finală a acționarilor publici cu privire la implementarea proiectului și forma finală a acestuia a fost luată în 2012. Polonia subliniază, de asemenea, că toate cele trei versiuni ale studiului privind MEIP au confirmat viabilitatea proiectului și au demonstrat că un investitor în economia de piață ar fi realizat proiectul.
- (59) Cu privire la scenariul contrafactual, Polonia susține că legislația națională a dat dreptul autorităților municipale din Kosakowo să utilizeze terenul pe care se află aeroportul din Gdynia numai în vederea înființării unui nou aeroport civil. În această privință, Polonia explică faptul că amplasamentul aeroportului a fost închiriat către Kosakowo pentru o perioadă de 30 ani. Polonia susține că respectivul contract de închiriere obligă Kosakowo să închirieze terenul numai unei entități responsabile cu înființarea și/sau exploatarea unui aeroport civil. Potrivit Poloniei, terenul ar fi putut fi luat înapoi de către stat în cazul în care Kosakowo nu ar fi închiriat terenul pentru a înființa un aeroport civil în termen de 6 luni, în cazul în care terenul ar fi fost utilizat în alte scopuri sau în cazul în care aeroportul nu și-ar fi început activitatea în termen de 3 ani. Întrucât scenariul în care terenul aeroportului din Gdynia ar fi fost utilizat/inchiriat în alte scopuri decât privind aviația nu era posibil, acesta nu a putut fi utilizat pentru a stabili un scenariu contrafactual.

3.1.2. Fiabilitatea ipotezelor principale pentru studiul din 2012 privind MEIP

Previțiuni privind traficul și previziuni privind veniturile

- (60) Polonia explică faptul că taxele de aeroport planificate s-au bazat pe taxele făcute publice aplicate de alte aeroporturi, astfel încât să nu perturbe piața existentă, asigurând, în același timp, un nivel adecvat de rentabilitate a proiectului pe baza volumului preconizat al traficului de pasageri. Potrivit Poloniei, taxele nu diferă în mod semnificativ de taxele standard percepute de aeroporturile mici. În special, două aeroporturi regionale deschise recent la Modlin și Lublin aplică taxe standard de aeroport similare celor prevăzute în studiul privind MEIP pentru aeroportul din Gdynia.
- (61) Ca răspuns la observația Comisiei conform căreia taxele prevăzute pentru aeroportul din Gdynia [25 PLN (6,25 EUR) per pasager îmbarcat în primii 2 ani și 40 PLN (10 EUR) ulterior] sunt mai mari decât taxele actualizate aplicate în aeroportul din Gdańsk [24 PLN (6 EUR) per pasager îmbarcat pe o aeronavă a unui transportator cu prețuri reduse pe o rută internațională deservită de cel puțin 2 ori pe săptămână; pe o rută internă taxa ar fi de 12,5 PLN (3,1 EUR)], Polonia precizează că nivelul taxelor din planul de afaceri reprezintă valoarea medie pentru întreaga perioadă de previzionare (2014-2030), ținând seama de faptul că taxele din aeroportul din Gdańsk vor trebui să crească pe termen lung ca urmare a îmbunătățirii standardelor serviciilor în aeroport.
- (62) De asemenea, Polonia subliniază că marja de profit a proiectului, previziunile revizuite (ușor mai ridicate) privind traficul aerian și partajarea anumitor costuri de exploatare cu utilizatorul militar înseamnă că aeroportul din Gdynia ar trebui să poată menține un nivel redus al taxelor de pasager pe o perioadă mai lungă (taxele reduse ar putea fi aplicate până la sfârșitul anului 2021), menținând în același timp o valoare actualizată netă pozitivă pentru acționarii publici.
- (63) De asemenea, Polonia susține că versiunea actualizată (în martie 2013) a previziunilor privind traficul în Pomerania presupune un nivel mai ridicat al traficului decât cel din studiul din 2012 privind MEIP. Conform celor mai recente cifre, aeroportul din Gdynia ar urma să gestioneze un număr de 1 149 978 de pasageri în 2030, și nu de 1 083 746. Pentru regiunea Pomerania în ansamblu, se estimează o creștere a numărului de pasageri de la 7,8 la 9 milioane de pasageri în 2030.
- (64) În opinia Poloniei, cifrele confirmă faptul că perspectiva coexistenței aeroporturilor din Gdańsk și din Gdynia și funcționarea lor în comun pe piața din Pomerania sunt viabile. Aceasta consideră că, inclusiv în cazul în care aeroportul din Gdańsk este extins astfel încât să atingă capacitatea planificată de 7 milioane de pasageri, este încă loc pe piața transportului aerian din Pomerania, aflată în curs de dezvoltare, pentru un alt aeroport regional mic (cu o capacitate de 1 milion de pasageri) care să completeze serviciile furnizate de aeroportul din Gdańsk.

Tabelul 4

Comparație între previziunile de trafic din studiul din 2012 privind MEIP și previziunile de trafic actualizate (martie 2013) pentru aeroportul din Gdynia

Anul	Trafic comercial		Trafic comercial		Aviație generală	
	Pasageri (000)		Operarea aeronavelor		Operarea aeronavelor	
	Previziuni din studiul din 2012 privind MEIP	Previziuni actualizate	Previziuni din studiul din 2012 privind MEIP	Previziuni actualizate	Previziuni din studiul din 2012 privind MEIP	Previziuni actualizate
	Total	Total	Total	Total	Total	Total
2009	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2010	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2011	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2013	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2014	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2015	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2016	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2017	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2018	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2019	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2020	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2021	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2022	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2023	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2024	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2025	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2026	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2027	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2028	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2029	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2030	1 083 746	1 149 978	[...]	[...]	[...]	[...]

Sursă: pe baza informațiilor furnizate de Polonia.

Costuri de exploatare (stimulente pentru companiile aeriene, costuri legate de operațiunile militare ale aeroportului)

- (65) Polonia explică faptul că studiul privind MEIP ia în considerare măsurile de marketing și de promovare ale aeroportului atunci când realizează estimări privind:
- (i) costurile de exploatare, astfel de costuri fiind estimate pe baza situațiilor financiare disponibile pentru toate aeroporturile principale din Polonia,
 - (ii) alte tipuri de costuri, care sunt preconizate pentru aeroportul din Gdynia la un nivel ridicat în mod prudent, luând în considerare, de asemenea, costurile corespunzătoare din alte aeroporturi.
- (66) De asemenea, Polonia susține că studiul privind MEIP a presupus că toate costurile de exploatare ar urma să fie suportate de către investitor, neținând astfel seama de nicio partajare a costurilor de exploatare cu utilizatorul militar al aeroportului. Polonia susține că repartizarea costurilor de exploatare pentru infrastructura comună a fost presupusă a fi de [...] pentru numărul de zboruri militare și civile. De asemenea, Polonia explică faptul că respectivele costuri de renovare și reparații vor fi de [...]. Polonia subliniază că adoptarea de norme privind utilizarea comună a aeroportului (neconvenită încă în mod oficial cu utilizatorul militar al aeroportului) va conduce la o reducere cu cel puțin [...] a costurilor legate de serviciile furnizate de părți terțe și de masa salarială. Potrivit Poloniei, includerea acestui element în studiile privind MEIP ar conduce la o rentabilitate preconizată mai mare a proiectului.

Rata de creștere pe termen lung

- (67) Polonia explică faptul că rata de creștere de [...] % adoptată în studiul privind MEIP se referă la valoarea finală în termeni nominali.
- (68) De asemenea, Polonia susține că rata de creștere de [...] % este egală cu ținta inflației stabilită pentru Polonia de către Consiliul de politică monetară (un organ de decizie al Băncii Naționale a Poloniei). Polonia observă că, în conformitate cu ultimele previziuni ale Fondului Monetar Internațional din iulie 2013, PIB-ul Poloniei va crește cu 2,2 % în 2014, 3 % în 2015, 3,3 % în 2017 și 3,8 % în 2018.

Actualizarea din noiembrie 2013

- (69) În noiembrie 2013, Polonia a raportat că operatorul aeroportuar a primit deciziile administrative din partea Biroului vamal și a Oficiului de reglementare în domeniul energiei prin care acesta era autorizat să vândă în mod direct combustibil pentru aeronave. Vânzarea de combustibil de către operatorul aeroportuar ar fi o sursă suplimentară de venituri și ar îmbunătăți rezultatele financiare ale planului de afaceri.
- (70) Potrivit Poloniei, toate studiile privind MEIP realizate până la data respectivă au prevăzut vânzarea de combustibil prin intermediul unui operator extern. Vânzarea de combustibil de către operatorul aeroportuar ar crește marja de profit a întreprinderii cu privire la această activitate de la [...] PLN ([...] EUR) per litru (în cazul în care combustibilul este vândut de către un operator extern) la [...] PLN ([...] EUR) (în cazul în care combustibilul este vândut direct de către operatorul aeroportuar).
- (71) În opinia Poloniei, respectivele venituri suplimentare ar îmbunătăți rezultatul din actualizarea din 2012 a studiului privind MEIP. Polonia subliniază că, prin urmare, se estimează o creștere a valorii actualizate nete a proiectului de la [...] milioane PLN ([...] milioane EUR) la [...] milioane PLN ([...] milioane EUR). Polonia explică în continuare că RIR ar crește de la [...] % la [...] %.
- (72) Polonia susține că veniturile suplimentare ar putea, în mod alternativ, să permită ca taxele de aeroport să fie menținute la un nivel redus pentru companiile aeriene pe termen lung.
- (73) Polonia a confirmat că o abordare prudentială a împiedicat includerea vânzării directe de combustibil către operatorii de aeronave în studiile privind MEIP. În momentul în care au fost realizate studiile respective, operatorul aeroportuar nu deținea autorizațiile necesare sau vreo garanție că va fi în măsură să le obțină.

- (74) De asemenea, Polonia a declarat că întreprinderea intenționează să furnizeze servicii de navigație pentru companiile aeriene (în locul Agenției poloneze pentru servicii de navigație aeriană). Polonia subliniază că acest lucru ar permite reducerea taxei de terminal plătită de companiile aeriene (în prezent, plătită Agenției) și, prin urmare, ar face aeroportul din Gdynia mai atrăgător pentru companiile aeriene. Prin urmare, operatorul aeroportuar ar fi în măsură să ofere companiilor aeriene taxe de aeroport mai competitive decât cele oferite de aeroporturile învecinate.

3.2. Evaluarea compatibilității

3.2.1. Ajutor pentru investiții

- (75) Potrivit Poloniei, sunt îndeplinite toate criteriile de compatibilitate prevăzute în Orientările din 2005 privind sectorul aviației pentru ajutoarele pentru investiții acordate aeroporturilor.

Îndeplinirea unui obiectiv bine definit de interes comun

- (76) Polonia susține că înființarea aeroportului din Gdynia, ca element al sistemului de transport din Pomerania, optimizează utilizarea infrastructurii existente și va avea un impact pozitiv asupra dezvoltării regionale, în special printr-o creștere a locurilor de muncă în domeniul aeroportuar, a veniturilor din lanțul de aprovizionare de pe piața transporturilor aeriene și prin dezvoltarea turismului.
- (77) Polonia se referă la „Strategia de dezvoltare a transportului regional în Pomerania pentru perioada 2007-2020”, care se bazează pe previziunile privind traficul aerian pentru regiunea respectivă și recunoaște necesitatea de a construi un nod aeroportuar care să lucreze în strânsă colaborare pentru a răspunde nevoilor populației din zona Tricity ⁽³²⁾.
- (78) Potrivit Poloniei, principalele argumente pentru construirea unui nod aeroportuar în zona Tricity sunt: creșterea traficului aerian în Polonia, lipsa posibilităților de creștere a capacității aeroportului din Gdańsk și extinderea aglomerației pe o distanță de aproape 60 de km (sau de peste 100 km dacă sunt incluse, de asemenea, orașele Tczew și Wejherowo). Polonia susține că deși aeroportul din Gdańsk are, în prezent, o capacitate de aproximativ 5 milioane de pasageri, unele previziuni privind traficul estimează că traficul potențial de pasageri în aeroportul respectiv ar putea depăși 6 milioane de pasageri în 2035. Pe de o parte, Polonia a susținut în observațiile sale că restricțiile de mediu și de dezvoltare rezidențială în apropierea aeroportului din Gdańsk limitează perspectivele dezvoltării acestuia. Pe de altă parte, în observațiile sale din 6 decembrie 2012, Polonia a invocat planul general al aeroportului din Gdańsk pentru a susține că nu există restricții cu privire la extinderea aeroportului din Gdańsk.
- (79) Polonia afirmă că siguranța aeriană justifică, de asemenea, construirea unui nod aeroportuar în zona Tricity, aeroportul din Gdynia servind drept aeroport de urgență și de rezervă (aterizarea pe aeroportul din Gdynia este posibilă în aproximativ 80 % din cazuri atunci când baza norilor sau vizibilitatea nu permit aterizarea pe aeroportul din Gdańsk).
- (80) În sfârșit, Polonia susține că dezvoltarea aeroportului din Gdynia corespunde obiectivelor documentelor strategice naționale și regionale privind dezvoltarea infrastructurii aeroportuare în Polonia. Polonia explică faptul că se așteaptă ca dezvoltarea aeroportului din Gdynia să aibă un impact pozitiv asupra dezvoltării regiunii Pomerania și asupra utilizării infrastructurii militare existente și că aceasta este complementară aeroportului din Gdańsk.

Necesitatea și proporționalitatea infrastructurii

- (81) Polonia susține că infrastructura este necesară și proporțională cu obiectivul stabilit având în vedere amploarea redusă a operațiunilor aeroportuare (cotă de 1,55 % pe piața transportului aerian din Polonia în 2030), previziunile privind volumul traficului de pasageri care depășește capacitatea de extindere a aeroportului din Gdańsk, atractivitatea regiunii pentru turism și rata ridicată de dezvoltare proiectată pentru Pomerania.

⁽³²⁾ Tricity este o zonă urbană constând din trei mari orașe din Pomerania (Gdańsk, Gdynia și Sopot). În prezent, există trei aeroporturi în zona Tricity: aeroportul Lech Wałęsa din Gdańsk, aeroportul militar din Pruszcz Gdański și aeroportul militar de la granița dintre Gdynia și Kosakowo (Gdynia-Oksywie).

- (82) Polonia subliniază rolul strategic în regiune al aeroportului militar din Gdynia și constată că utilizarea infrastructurii existente reduce la minimum costurile de investiții și maximizează impactul pozitiv asupra dezvoltării regionale.
- (83) De asemenea, Polonia subliniază că toate costurile au fost reduse la minimum, iar eficacitatea investițiilor a fost majorată prin implementarea de soluții tehnice, cum ar fi, de exemplu, construirea unui terminal de aviație generală atât pentru aviația generală, cât și pentru traficul de pasageri, găzduirea majorității serviciilor aeroportuare (polițiști de frontieră, birouri vamale, poliție, pompieri, administrație) într-o singură clădire și adaptarea celorlalte clădiri existente în vederea optimizării utilizării acestora. De asemenea, costurile de exploatare a infrastructurii vor fi partajate cu forțele armate.

Perspectivă satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu

- (84) Polonia subliniază că perspectivele de utilizare pe termen mediu pentru aeroportul Gdynia-Kosakowo sunt satisfăcătoare având în vedere creșterea PIB-ului în Pomerania, estimat să depășească valoarea medie pentru Polonia și UE, atractivitatea regiunii pentru turiști, statutul său de centru de investiții străine și previziunile de creștere a traficului aerian.
- (85) Polonia subliniază că proiectul de colaborare cu aeroportul din Gdańsk și complementaritatea serviciilor oferite de cele două aeroporturi (aeroportul din Gdynia va fi dedicat, în principal, traficului aerian general) consolidează suplimentar perspectivele pe termen mediu și lung pentru aeroportul Gdynia-Kosakowo.
- (86) Polonia explică în continuare că aeroportul intenționează, de asemenea, să dezvolte activități de aviație specializate în cadrul zonei aeroportuare, cum ar fi producția de piese de rezervă simple, repararea unor piese de aeronavă sau producerea de alte componente/produse furnizate exact la timp („just in time”).
- (87) Polonia face trimitere la o scrisoare de intenție semnată de o bancă comercială în care se exprimă disponibilitatea băncii de a lansa discuții cu privire la finanțarea investițiilor în aeroportul Gdynia-Kosakowo ca o dovadă suplimentară a gradului de atractivitate a proiectului.

Impactul asupra dezvoltării schimburilor comerciale contrar interesului comun

- (88) Întrucât aeroportul Gdynia-Kosakowo este un aeroport cu o cotă mică de piață (deservind mai puțin de 1 milion de pasageri pe an), Polonia nu consideră că impactul proiectului asupra schimburilor comerciale contravine interesului comun. Având în vedere creșterea preconizată a traficului aerian, Polonia se așteaptă ca aeroporturile din Gdańsk și Gdynia să formeze un nod aeroportuar în colaborare care să deservească zona Tricity din Pomerania și să ofere servicii complementare.
- (89) Polonia subliniază că aeroportul din Gdynia nu va reprezenta un concurent pentru aeroportul din Gdańsk deoarece se va concentra pe furnizarea de servicii pentru sectorul aviației generale (servicii de întreținere, reparații și revizie, o academie de aviație) și va coopera cu portul maritim din Gdynia.
- (90) Polonia susține în continuare că traficul în regim charter și low-cost din aeroportul din Gdynia-Kosakowo nu va fi în detrimentul aeroportului din Gdańsk, ci va conduce la o creștere totală a bunăstării și a mobilității. Polonia subliniază că ritmul în care se dezvoltă aeroportul din Gdańsk și natura operațiunilor aeronavelor pe care le gestionează acesta înseamnă că numărul de zboruri pe care le gestionează va trebui mai devreme sau mai târziu să fie limitat. Polonia susține că aceste concluzii sunt prezentate în raportul de evaluare a impactului asupra mediului cu privire la proiectul „Extinderea aeroportului Lech Wałęsa din Gdańsk”.
- (91) Polonia explică faptul că investiția în aeroportul din Gdynia-Kosakowo poate limita costurile financiare și sociale ale oricărei restricții privind activitatea în aeroportul din Gdańsk. Polonia subliniază că transferarea unei părți a traficului aerian de la aeroportul din Gdańsk către aeroportul din Gdynia va conduce la o mai bună utilizare a capacității în ambele aeroporturi.

Necesitatea ajutorului și efectul de stimulare

- (92) Polonia susține că întreprinderea nu ar fi realizat proiectul fără finanțare publică. Polonia subliniază că ajutorul a fost menținut la un nivel minim și că toate costurile proiectului au fost reduse și optimizate prin utilizarea infrastructurii militare existente.
- (93) În opinia Poloniei, injecțiile de capital în aeroportul din Gdynia sunt necesare și limitate la minimum, astfel cum o dovedesc:
- (i) rata internă de rentabilitate a proiectului de [...] %, doar puțin mai ridicată decât rata de actualizare (costul de capital), care se ridică la [...] % (pe baza studiului din 2012 privind MEIP);
 - (ii) necesitatea, preconizată în previziunile financiare, de a împrumuta capital circulant pentru finanțarea operațiunilor aeroportuare, întrucât în caz contrar Gdynia-Kosakowo Airport Ltd ar putea pierde lichidități;
 - (iii) faptul că finanțarea totală din capitalul propriu este mai mică decât suma totală a cheltuielilor de capital (finanțarea din capitalul propriu reprezintă mai puțin de [...] din totalul costurilor de numerar în perioada de previzionare, inclusiv cheltuielile totale de capital).
- (94) Polonia explică în continuare proporționalitatea măsurii de ajutor, comparând finanțarea publică a acesteia (aproximativ 148 PLN în termeni reali) cu cea a unei investiții „de la zero” (aeroportul Lublin-Świdnik, pentru care costurile nete de construcție au fost de aproximativ 420 de milioane PLN) și a unei investiții bazate pe un aeroport militar (aeroportul Varșovia-Modlin, a cărui construcție a costat până în prezent aproape 454 de milioane PLN).

3.2.2. Ajutor pentru funcționare

- (95) Polonia susține că proiectul îndeplinește criteriile de compatibilitate prevăzute în orientările privind ajutoarele regionale pentru ajutorul pentru funcționare într-o regiune care intră sub incidența articolului 107 alineatul (3) litera (a) din TFUE. În opinia Poloniei, ajutorul pentru funcționare pentru proiect:
- (i) este destinat să finanțeze un set predefinit de cheltuieli;
 - (ii) este limitat la un minim necesar și este acordat temporar (ajutorul pentru costurile de exploatare se acordă în măsura și pe perioada necesară pentru a pune aeroportul în funcțiune, și anume până la sfârșitul anului 2018);
 - (iii) este degresiv și scade de la [...] % din cheltuielile de capital în 2013 la [...] % în 2018;
 - (iv) este conceput să îndeplinească obiectivele de dezvoltare regională și de reducere a limitărilor existente ale proiectului. Luând în considerare valoarea ajutorului în raport cu efectele pozitive ale acestuia asupra dezvoltării regiunii Pomerania, Polonia susține că aceste trebuie să fie considerat proporțional.
- (96) De asemenea, Polonia subliniază că ajutorul este destinat unui aeroport mic cu o capacitate maximă de 1 milion de pasageri pe an, ceea ce înseamnă că riscul ca acesta să denatureze concurența și să aibă un efect contrar interesului comun este minim, având în vedere în special cooperarea planificată între aeroportul din Gdańsk și cel din Gdynia și complementaritatea cooperării acestora.
- (97) De asemenea, Polonia subliniază că o cooperare, aflată în prezent în curs de negociere, cu utilizatorul militar al aeroportului și participarea acestuia din urmă la costurile de exploatare ale aeroportului va reduce pierderile și costurile de exploatare ale întreprinderii.

4. OBSERVAȚII ALE TERȚILOR

- (98) Comisia nu a primit observații de la părțile interesate în urma publicării deciziei sale de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din TFUE în ceea ce privește finanțarea acordată întreprinderii Gdynia-Kosakowo Airport Ltd de către Gdynia și Kosakowo.

5. EVALUARE

5.1. Existența ajutorului de stat

- (99) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE, „sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre, este incompatibil cu piața internă”.
- (100) Criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE sunt cumulative. Prin urmare, pentru a stabili dacă măsura în cauză constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, trebuie îndeplinite toate condițiile următoare. și anume, sprijinul financiar trebuie:
- să fie acordat de stat sau prin intermediul resurselor de stat;
 - să favorizeze anumite întreprinderi sau producția anumitor bunuri;
 - să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența; și
 - să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

5.1.1. Activitatea economică și noțiunea de întreprindere

- (101) Conform jurisprudenței constante, Comisia trebuie să stabilească mai întâi dacă Gdynia-Kosakowo Airport Ltd este o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Noțiunea de întreprindere desemnează orice entitate angajată într-o activitate economică, indiferent de statutul său juridic și de modul său de finanțare ⁽³³⁾. Orice activitate care constă în oferirea de bunuri sau servicii pe o anumită piață este o activitate economică ⁽³⁴⁾.
- (102) În hotărârea sa pronunțată în cauza *Leipzig-Halle airport*, Curtea de Justiție a confirmat că operarea unui aeroport în scopuri comerciale și construirea infrastructurii aeroportuare constituie o activitate economică ⁽³⁵⁾. Odată ce un operator aeroportuar desfășoară activități economice care constau în furnizarea de servicii aeroportuare în schimbul unei remunerații, indiferent de statutul său juridic sau de modul în care este finanțat, acesta constituie o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE și, prin urmare, normele din tratat privind ajutoarele de stat pot fi aplicate avantajelor acordate de stat sau prin intermediul resurselor de stat operatorului aeroportuar respectiv ⁽³⁶⁾.
- (103) În acest sens, Comisia remarcă faptul că infrastructura care face obiectul prezentei decizii urmează să fie exploatată în mod comercial de către operatorul aeroportuar, Gdynia-Kosakowo Airport Ltd. Întrucât operatorul aeroportuar va percepe taxe utilizatorilor pentru utilizarea infrastructurii, aceasta din urmă trebuie să fie considerată exploatabilă din punct de vedere comercial. Rezultă ca entitatea care exploatează respectiva infrastructură constituie o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.
- (104) Cu toate acestea, nu toate activitățile desfășurate de un operator aeroportuar sunt în mod necesar de natură economică ⁽³⁷⁾. Curtea de Justiție a susținut că activitățile care, în mod normal, intră în responsabilitatea statului pe baza competenței sale suverane nu sunt de natură economică și nu se încadrează în domeniul de aplicare a normelor privind ajutorul de stat. Într-un aeroport, activități precum controlul traficului aerian, serviciile de poliție, serviciile vamale, stingerea incendiilor, activitățile necesare pentru protejarea aviației civile împotriva

⁽³³⁾ Cauza C-35/96 Comisia/Italia, EU:C:1998:303, Rec., 1998, p. I-3851; cauza C-41/90 Höfner și Elser, EU:C:1991:161, Rec., 1991, p. I-1979; cauza C-244/94 Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, EU:C:1995:392, Rec., 1995, p. I-4013; cauza C55/96 Job Centre, EU:C:1997:603, Rec., 1997, p. I-7119

⁽³⁴⁾ Cauza C-118/85 Comisia/Italia, EU:C:1987:283, Rec., 1987, p. 2599; cauza C-35/96 Comisia/Italia, EU:C:1998:303, Rec., 1998, p. I-3851.

⁽³⁵⁾ Hotărârea în cauzele conexe T-455/08 Flughafen Leipzig-Halle GmbH și Mitteldeutsche Flughafen AG/Comisia și T-443/08 Freistaat Sachsen și Land Sachsen-Anhalt/Comisia, EU:T:2011:117, Rep., 2011, p. II-01311, confirmată de CEJ, cauza C-288/11 P Mitteldeutsche Flughafen și Flughafen Leipzig-Halle/Comisia, EU:C:2012:821; a se vedea, de asemenea, hotărârea în cauza T-128/98 Aéroports de Paris /Comisia, EU:T:2000:290, Rec., 2000, p. II-3929, confirmată de CEJ, cauza C82/01P, EU:C:2002:617, Rec., 2002, p. I-9297 și cauza T-196/04 Ryanair/Comisia, EU:T:2008:585, Rep., 2008, p. II-3643.

⁽³⁶⁾ Cauzele C-159/91 și C-160/91, Poucet/AGV și Pistre/Cancave, EU:C:1993:63, Rec., 1993, p. I-637.

⁽³⁷⁾ Cauza C-364/92 SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, EU:C:1994:7, Rec., 1994, p. I-43.

actelor de intervenție ilicită și investițiile legate de infrastructura și echipamentele necesare pentru a îndeplini aceste activități nu sunt considerate, în general, a fi de natură neeconomică ⁽³⁸⁾. Cu toate că finanțarea din fonduri publice a unor astfel de activități neeconomice nu constituie ajutor de stat, aceasta trebuie limitată strict la compensarea costurilor generate de aceste activități și nu poate fi utilizată pentru acoperirea costurilor asociate cu un alt tip de activitate economică ⁽³⁹⁾.

- (105) Într-adevăr, rezultă dintr-o jurisprudență constantă că există un avantaj atunci când autoritățile publice scutesc întreprinderile de costurile inerente activităților lor economice ⁽⁴⁰⁾. Prin urmare, în cazul în care un sistem juridic impune, în mod normal, operatorilor aeroportuari să suporte costurile anumitor servicii, operatorii aeroportuari care nu trebuie să suporte costurile respective pot beneficia de un avantaj, chiar dacă serviciile în cauză sunt considerate în sine ca nefiind de natură economică. Prin urmare, este necesară o analiză a cadrului juridic aplicabil unui operator aeroportuar pentru a evalua dacă, în conformitate cu respectivul cadru juridic, operatorii aeroportuari sunt obligați să suporte costul aferent furnizării anumitor activități care ar putea să nu fie în sine de natură economică, însă care sunt inerente desfășurării activităților lor economice.
- (106) Comisia constată că, în decizia de inițiere a procedurii din 2 iulie 2013, nu a evaluat dacă legislația poloneză impune operatorilor aeroportuari să suporte costurile serviciilor considerate a fi de natură neeconomică. Prezenta decizie prevede în mod expres că investițiile în clădiri și echipamente pentru pompieri, vamă, agenți de securitate aeroportuară, poliție și poliția de frontieră se încadrează în domeniul politicii publice și, în consecință, nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE ⁽⁴¹⁾. Astfel cum se explică în considerentul 18, Comisia este de părere că, în aceste circumstanțe speciale, concluzia respectivă nu trebuie pusă sub semnul întrebării în decizia finală.
- (107) Suma de [...] milioane PLN ([...] milioane EUR) menționată în decizia de inițiere a procedurii, care corespunde costurilor investițiilor în clădiri și echipamente care se încadrează în domeniul politicii publice, figurează în studiul din 2012 privind MEIP. Conform studiului din 2010 privind MEIP, costurile care se încadrează în domeniul politicii publice s-ar ridica la [...] milioane PLN ([...] milioane EUR) ⁽⁴²⁾, iar studiul din 2011 privind MEIP menționează o sumă de [...] milioane PLN ([...] milioane EUR) ⁽⁴³⁾.
- (108) Prin urmare, având în vedere cele menționate mai sus, în cadrul evaluării studiilor din 2010 și 2011 privind MEIP, Comisia va exclude partea din investiții asociată activităților considerate a se încadra în domeniul politicii publice. Și, întrucât finanțarea respectivei părți din investiții nu este considerată ajutor de stat, Comisia nu va dispune recuperarea sa.

5.1.2. Resursele de stat și imputabilitatea statului

- (109) Conceptul de ajutor de stat se aplică oricărui avantaj acordat prin intermediul resurselor de stat de statul membru însuși sau printr-un organism intermediar care acționează în virtutea competențelor care i-au fost conferite ⁽⁴⁴⁾. În sensul articolului 107 din TFUE, resursele autorităților locale sunt resurse de stat ⁽⁴⁵⁾. În speță, capitalul injectat în Gdynia-Kosakowo Airport Ltd provine de la bugetele celor două autorități locale, Gdynia și Kosakowo. Prin urmare, Comisia consideră că resursele celor două municipalități implicate sunt resurse de stat.
- (110) Comisia consideră că nu este relevant dacă măsura ia forma unei subvenții directe (contribuția în numerar a autorităților din Gdynia și Kosakowo) sau a unui schimb a unei părți din datoria operatorului aeroportuar cu una a acționarilor săi publici (chiria datorată autorităților din Kosakowo) pentru capitalul propriu. Veniturile din chirii fac parte din resursele financiare ale Kosakowo și constituie, prin urmare, resurse de stat.

⁽³⁸⁾ A se vedea, în special, cauza C-364/92 SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, Rec., 1994, p. I-43, punctul 30 și cauza C-113/07 P Selex Sistemi Integrati/Comisia, EU:C:2009:191, Rec., 2009, p. I-2207, punctul 71.

⁽³⁹⁾ Cauza C-343/95 Cali & Figli/Servizi ecologici porto di Genova, EU:C:1997:160, Rec., 1997, p. I-1547; Decizia N309/2002 a Comisiei din 19 martie 2003; Decizia N438/2002 a Comisiei din 16 octombrie 2002, „Ajutor acordat ca sprijin pentru funcțiile autorităților publice în sectorul portuar belgian”.

⁽⁴⁰⁾ A se vedea, printre altele, cauza C-172/03 Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck, EU:C:2005:130, Rec., 2005, p. I-01627, punctul 36 și jurisprudența citată.

⁽⁴¹⁾ Considerentul 25 din decizia de inițiere.

⁽⁴²⁾ Studiul din 2010 privind MEIP nu indică partea din investiții care ar intra în domeniul politicii publice. Prin urmare, Comisia a utilizat abordarea adoptată în studiul din 2011 privind MEIP pentru a stabili valoarea investițiilor care ar intra în domeniul politicii publice. A se vedea considerentul 132.

⁽⁴³⁾ În cursul procedurii în fața Tribunalului, autoritățile din Kosakowo au indicat că suma de [...] milioane PLN ([...] milioane EUR) a fost alocată pentru investiții presupuse a se încadra în domeniul politicii publice.

⁽⁴⁴⁾ Cauza C-482/99 Franța/Comisia, EU:C:2002:294, Rec., 2002, p. I-4397.

⁽⁴⁵⁾ Hotărârea din 12 mai 2011 în cauzele conexe T-267/08 și T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, EU:T:2011:209, Rep., 2011, p. II-01999, punctul 108.

- (111) Prin urmare, Comisia consideră că infuzia de capital în Gdynia-Kosakowo Airport Ltd este finanțată prin intermediul resurselor de stat și imputabilă statului.

5.1.3. Avantaj economic

5.1.3.1. Concluzie

- (112) Comisia constată că Polonia susține, pe de o parte, că injecțiile de capital sunt conforme cu principiul investitorului în economia de piață, în timp ce, pe de altă parte, aceasta consideră că ajutorul este compatibil deoarece operatorul aeroportuar nu ar fi făcut investițiile fără finanțare publică.
- (113) Pentru a stabili dacă măsura în discuție în cazul de față acordă întreprinderii Gdynia-Kosakowo Airport Ltd un avantaj pe care aceasta nu l-ar fi primit în condiții normale de piață, Comisia trebuie să compare comportamentul acționarilor publici ai operatorului aeroportuar cu cel al unui investitor în economia de piață ghidat de perspectiva rentabilității pe termen lung ⁽⁴⁶⁾.
- (114) Eventualele consecințe pozitive asupra situației economice a regiunii în care este situat aeroportul nu ar trebui să fie luate în considerare în cadrul evaluării, întrucât Curtea a explicat că întrebarea relevantă atunci când se aplică studiul privind MEIP este aceea „dacă, în condiții similare, un acționar privat, având în vedere previzibilitatea obținerii unui profit și făcând abstracție de toate considerentele sociale, de politică regională și sectoriale ar fi subscris capitalul în cauză” ⁽⁴⁷⁾.
- (115) Polonia susține că măsurile în cauză nu conferă un avantaj economic aeroportului din Gdynia, întrucât acestea sunt în conformitate cu principiul investitorului în economia de piață. Astfel cum este descris în secțiunea 3.1, în sprijinul acestei afirmații Polonia a prezentat rezultatele studiilor privind MEIP realizate de PWC ⁽⁴⁸⁾. În noiembrie 2013, Polonia a oferit informații suplimentare, sugerând că noile surse de venituri (și anume vânzarea de combustibil și serviciile de navigație) vor conduce la creșterea valorii actualizate nete a proiectului. La momentul deciziei de inițiere a procedurii, Polonia a prezentat numai studiul din 2012 privind MEIP.
- (116) În pofida faptului că acordul acționarilor din 2011 obliga Gdynia și Kosakowo să furnizeze contribuții monetare și nemonetare pentru a finanța proiectul de investiții până în 2040, Polonia susține că numai studiul din 2012 privind MEIP și informațiile ulterioare privind fluxurile de venituri suplimentare sunt relevante pentru evaluarea compatibilității injecțiilor de capital cu piața internă.
- (117) În cele ce urmează, Comisia va examina în primul rând argumentul autorităților poloneze potrivit căruia întrebarea dacă operatorul aeroportuar a primit un avantaj ar trebui să fie evaluată pe baza studiului din 2012 privind MEIP și a informațiilor ulterioare, și, prin urmare, nu pe baza studiilor din 2010 și 2011 privind MEIP (secțiunea 5.1.3.2). Comisia va analiza apoi dacă principiul MEIP este respectat pe baza studiilor din 2010 (a se vedea secțiunea 5.1.3.3), din 2011 și, respectiv, din 2012 (secțiunea 5.1.3.4) privind MEIP.

5.1.3.2. Relevanța studiului din 2010 privind MEIP pentru evaluarea avantajului economic

- (118) În hotărârea în cauza Stardust Marine, Curtea a declarat că, „[...] pentru a examina dacă statul a adoptat sau nu comportamentul unui investitor prudent care operează într-o economie de piață, este necesară reîncadrarea în contextul perioadei în care au fost luate măsurile de susținere financiară pentru a evalua raționalitatea economică a comportamentului statului și, astfel, abținerea de la orice evaluare întemeiată pe o situație ulterioară” ⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴⁶⁾ Cauza C-305/89 Italia/Comisia („Alfa Romeo”), EU:C:1991:142, Rec., 1991, p. I-1603; cauza T-296/97 Alitalia/Comisia, EU:T:2000:289, Rec., 2000, p. II-3871.

⁽⁴⁷⁾ Cauza C-40/85 Belgia/Comisia, EU:C:1986:305, Rec., 1986, p. I-2321.

⁽⁴⁸⁾ Deși Comisia a cerut autorităților poloneze să prezinte tabele Excel subiacente utilizate pentru calculele cu formule, autoritățile poloneze au prezentat tabele Excel fără formule.

⁽⁴⁹⁾ Cauza C-482/99 Franța/Comisia, EU:C:2002:294, Rec., 2002, p. I-4397.

- (119) De asemenea, Curtea a decis în hotărârea EDF că, „[...] în scopul demonstrării că, anterior sau simultan acordării avantajului, statul membru a luat decizia respectivă în calitate de acționar, nu este suficient să se bazeze pe evaluări economice efectuate după ce avantajul a fost conferit, pe baza unei constatări retrospective că investițiile realizate de statul membru în cauză au fost, de fapt, profitabile sau pe justificările ulterioare ale cursului efectiv de acțiune ales”⁽⁵⁰⁾.
- (120) Pentru a putea aplica principiul investitorului în economia de piață, Comisia trebuie să se plaseze în contextul perioadei în care au fost luate deciziile individuale privind conversia fostului aeroport militar într-un aeroport civil. De asemenea, Comisia trebuie să își fundamenteze evaluarea pe informațiile și ipotezele aflate la dispoziția acționarilor publici la momentul luării deciziei privind dispozițiile financiare din proiectul de investiții.
- (121) Comisia consideră studiul din 2010 privind MEIP ca având cea mai mare relevanță în scopul stabilirii faptului dacă autoritățile municipale din Gdynia și Kosakowo au acționat ca un investitor privat. Într-adevăr, evaluarea conformității intervenției statului cu condițiile de piață ar trebui să se efectueze pe baza unei analize ex-ante, luând în considerare informațiile și datele disponibile la momentul în care a fost decisă investiția.
- (122) Comisia observă că numai studiile și lucrările pregătitoare pentru proiectul de investiții în cauză au fost efectuate înainte de 2010. Acestea au inclus planul general pentru proiectul de investiții, raportul de mediu, documentația de proiectare pentru terminalul de aviație generală, documentația de proiectare pentru clădirea administrativă și pentru clădirea destinată pompierilor, documente specializate în domeniul aviației și alte studii. Până la sfârșitul anului 2010, costul studiilor s-a ridicat la [...] milioane PLN ([...] EUR)⁽⁵¹⁾.
- (123) De asemenea, conform celor menționate de Polonia, în 2010, acționarii publici ai operatorului aeroportuar au finalizat pregătirile pentru proiectul de investiții în discuție. În același an, acționarii publici au majorat capitalul social al întreprinderii la 6,05 milioane PLN (aproximativ 1,5 milioane EUR) în vederea punerii în aplicare a proiectului de investiții. Investițiile principale în active fixe (precum construirea terminalului de aviație generală) au fost planificate să înceapă în 2011, însă au început efectiv în 2012. Comisia consideră că orice investitor privat ar fi evaluat profitabilitatea estimată a proiectului la momentul respectiv. În cazul în care planul de investiții nu ar fi prezentat o rată acceptabilă de rentabilitate sau dacă acesta s-ar fi bazat pe ipoteze îndoielnice, un investitor privat nu ar fi început punerea în aplicare a planului și nu ar mai fi cheltuit fonduri pentru acesta în plus față de sumele deja cheltuite pe lucrările pregătitoare menționate în considerentul 122. În ceea ce privește injecțiile de capital, Comisia constată că prima injecție importantă de capital de 4,4 milioane PLN a fost decisă la 29 iulie 2010 (majorându-se de aproape patru ori capitalul existent de 1,7 milioane PLN), imediat după finalizarea studiului din 2010 privind MEIP la 16 iulie 2010. În plus, acordul acționarilor cu privire la creșterile ulterioare a capitalului social al întreprinderii până în 2040 (menționat în considerentul 28) a fost semnat la 11 martie 2011⁽⁵²⁾ (și anume înainte de finalizarea celui de al doilea studiu privind MEIP la 13 mai 2011). În plus, în același timp au fost încheiate acordul operațional cu utilizatorul militar al aeroportului și contractul de concesiune pentru terenul întreprinderii (menționat în considerentul 27) la 7 martie 2011 și, respectiv, 11 martie 2011. De asemenea, la 9 septembrie 2010, la câteva luni după finalizarea studiului din 2010 privind MEIP, autoritățile din Kosakowo au încheiat un contract de închiriere cu Trezoreria de Stat pentru terenul pe care este situat aeroportul militar (a se vedea considerentul 26). Respectivul teren ar putea fi utilizat numai pentru înființarea unui nou aeroport civil (a se vedea considerentele 25 și 59).
- (124) De asemenea, Comisia subliniază că Polonia a confirmat⁽⁵³⁾ că injecția de capital decisă la 29 iulie 2010 s-a bazat pe evaluarea economică a proiectului cuprinsă în studiul din 2010 privind MEIP. Prin urmare, este clar că, în această etapă, acționarii publici decisese fără echivoc să se implice în proiectul de investiții în cauză, care urma să fie implementat pe o perioadă de 30 ani și să facă obiectul unei sancțiuni contractuale pentru neîndeplinirea obligațiilor părților până la finalizarea acestuia în septembrie 2040, astfel cum se prevede în acordul acționarilor (menționat în considerentul 28).

⁽⁵⁰⁾ Cauza C-124/10P Comisia Europeană/Électricité de France (EDF), EU:C:2012:318, punctul 85.

⁽⁵¹⁾ A se vedea secțiunea 4.7.5. din studiul din 2012 privind MEIP. Conform observațiilor primite din partea Poloniei, la 26 iunie 2009, injecțiile de capital în aeroportul din Gdynia se ridicau la 1,691 milioane PLN (aproximativ 423 000 EUR). Numai [...] milioane PLN (aproximativ [...] EUR) au fost utilizate pentru finanțarea diferitelor studii întreprinse pentru pregătirea proiectului.

⁽⁵²⁾ Acordul prevede ca Gdynia să aducă o contribuție în numerar în valoare totală de 59,048 milioane PLN (14,8 milioane EUR) în perioada 2011-2013, iar Kosakowo să aducă o contribuție nemonetară (prin schimbul taxelor anuale de închiriere contra acțiuni) în perioada 2011-2040.

⁽⁵³⁾ Scrisoarea din 6 august 2013.

- (125) Până la efectuarea primei actualizări a studiului privind MEIP în 2011, acționarii publici injectaseră deja 6,05 milioane PLN în întreprindere (a se vedea tabelul 3). Până la finalizarea celei de a doua actualizări a studiului privind MEIP în iulie 2012, acționarii publici injectaseră un total de 64,810 milioane PLN (și anume, aproximativ 70 % din capitalul injectat total).
- (126) Pe lângă injecțiile de capital pentru operatorul aeroportuar descrise mai sus, diferitele studii privind MEIP prezentate de autoritățile poloneze descriu cheltuielile de capital estimate („capex”) (adică ieșirile de capital) până în 2030. În special, și astfel cum se descrie în tabelul 1, studiul din 2012 privind MEIP indică investițiile în active fixe care trebuie împărțite în 4 etape. În mod semnificativ, conform informațiilor transmise de Polonia, cheltuielile de capital s-au ridicat în 2012 la [...] milioane PLN (din care mai mult de jumătate au fost cheltuite înainte chiar ca actualizarea studiului din 2012 să fi început). Figura 1 ilustrează cheltuielile de capital anuale (valoarea nominală), astfel cum sunt prezentate în studiul din 2012 privind MEIP (cu toate acestea, cheltuielile care se încadrează în domeniul politicii publice au fost eliminate).

Figura 1

Cheltuielile de capital anuale (studiul din 2012 privind MEIP, excluzând cheltuielile care se încadrează în domeniul politicii publice)

[...]

- (127) Studiile din 2011 și 2012 privind MEIP au evaluat numai modificările aduse deciziei inițiale de a lansa un proiect de investiții, care a fost luată în 2010 pe baza studiului din 2010 privind MEIP. Următoarele două studii arată că acționarii s-au orientat după evoluțiile pieței și au adaptat sfera proiectului în consecință (optând pentru o extindere sau o reducere, în funcție de tipul de investiție). Aceste modificări au fost, totuși, marginale în comparație cu decizia globală de a transforma baza militară într-un aeroport civil. Figura 2 ilustrează cheltuielile de capital (nominale), astfel cum sunt prezentate în studiile din 2010, 2011 și 2012 privind MEIP (excluzând cheltuielile care se încadrează în domeniul politicii publice. După cum se poate observa, în timp ce calendarul și amploarea investițiilor au fost actualizate atât în 2011, cât și în 2012, aceste modificări nu au fost substanțiale în comparație cu dimensiunea globală a proiectului. În 2010, valoarea nominală a cheltuielilor de capital a fost estimată la aproximativ [...] milioane PLN, iar această cifră a crescut la aproximativ [...] milioane PLN în 2011 (în principal, din cauza noilor investiții în infrastructura rutieră).

Figura 2

Cheltuieli de capital (în mii PLN) previzionate în studiile din 2010, 2011 și 2012 privind MEIP (excluzând cheltuielile care se încadrează în domeniul politicii publice)

[...]

- (128) În considerentele 122 și 127, Comisia consideră că, pentru a evalua dacă Gdynia și Kosakowo au acționat ca un investitor privat prudent care își desfășoară activitatea într-o economie de piață, aceasta trebuie în primul rând să se bazeze în evaluarea sa pe studiul din 2010 privind MEIP, făcând abstracție de eventuale evoluții și informații ulterioare care nu se aflau la dispoziția acționarilor publici în momentul în care au luat decizia de a pune în aplicare proiectul de investiții în cauză.
- (129) Se așteaptă ca un investitor privat să își adapteze planul de investiții pe parcursul punerii sale în aplicare în funcție de evoluția circumstanțelor. Cu toate acestea, în acest caz, Comisia trebuie să evalueze dacă un investitor privat ar fi preluat proiectul de conversie a unui aeroport militar într-un aeroport civil. În acest scop, este necesar să se stabilească exact când a fost luată efectiv decizia principală de a realiza proiectul. Pe baza dovezilor disponibile în dosar (injecțiile de capital, contractul de închiriere și contractul de concesiune), principalele măsuri au fost deja luate înainte de realizarea studiului din 2011 privind MEIP. Având în vedere faptul că orice investitor privat va efectua o evaluare *ex ante* a profitabilității financiare a proiectului înainte de angajarea unor resurse importante sau de încheierea unor acorduri contractuale cu caracter obligatoriu, studiul din 2010 privind MEIP este cea mai relevantă analiză pentru evaluarea conformității investiției cu condițiile de piață.

- (130) Studiile din 2011 și 2012 privind MEIP adaptează planul de investiții inițial, pe baza căruia a fost luată decizia inițială privind implicarea în proiectul de conversie a aeroportului militar. Prin urmare, injecțiile de capital realizate în urma acestor studii privind MEIP ulterioare nu pot fi analizate în mod izolat.

5.1.3.3. Aplicarea MEIP pe baza studiului din 2010 privind MEIP

- (131) Studiul din 2010 privind MEIP se bazează pe un plan de afaceri care oferă o proiecție a fluxurilor de trezorerie viitoare pentru perioada 2010-2040. La momentul realizării studiului privind MEIP, Polonia estima că aeroportul va începe să gestioneze operațiuni de trafic aerian general în 2011, zboruri charter în 2013 și zboruri low-cost în 2015. Aceasta ar conduce la o creștere constantă a numărului de pasageri deserviți de la [...] pasageri în 2013 la aproape [...] milioane în 2024 și la 1,753 milioane în 2040 (după cum se arată în tabelul 5 de mai jos).

Tabelul 5

Previziuni de trafic pentru aeroportul din Gdynia utilizate în studiul din 2010 privind MEIP (în mii)

Evoluția estimată a numărului de pasageri (studiul din 2010 privind MEIP)										
An	2013	2014	2015	2016	2020	2024	2028	2032	2036	2040
Nr. de pasageri	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 752 835

- (132) Studiul din 2010 privind MEIP, astfel cum a fost transmis de Polonia, include capitalul necesar pentru finanțarea costurilor despre care se susține că se încadrează în domeniul politicii publice, însă nu cuantifică respectivele costuri. Pe de altă parte, studiul din 2011 privind MEIP exclude costurile de capital respective, fără a le cuantifica. Domeniul de aplicare a proiectului de investiții în cadrul studiilor din 2010 și 2011 privind MEIP este, în mare parte, același. Pe lângă excluderea costurilor legate de domeniul politicii publice, studiul din 2011 privind MEIP se diferențiază de studiul din 2010 privind MEIP numai în măsura în care conține date actualizate privind costurile și rata de actualizare, costurile verificate ale infrastructurii rutiere, rezultatul financiar al contractului de concesiune semnat de autoritățile din Kosakowo și operatorul aeroportuar și programul injecțiilor de capital convenit de autoritățile din Kosakowo și Gdynia. Prin urmare, în scopul de a elimina presupusele costuri care se încadrează în domeniul politicii publice din calculele VAN din studiul din 2010 privind MEIP, Comisia a aplicat aceeași metodologie ca cea aplicată în studiul din 2011 privind MEIP pentru a stabili ponderea investițiilor de capital reprezentate de costurile care se încadrează în domeniul politicii publice. În special, studiul din 2011 privind MEIP indică faptul ⁽³⁴⁾ că [...] % din costurile terminalelor (pentru terminalele de pasageri și de aviație generală) sunt considerate a se încadra în domeniul politicii publice; [...] % din costurile clădirii multifuncționale care îi găzduiește pe pompieri se încadrează în domeniul politicii publice, precum și toate costurile aferente gardului, echipamentelor de monitorizare, echipamentelor pentru controlul de securitate al bagajelor și echipamentelor pentru serviciile de securitate aeroportuară (în total [...] milioane PLN; [...] milioane EUR). Prin excluderea unor elemente ale costurilor de capital și utilizarea același pondere din costurile de capital care se încadrează în domeniul politicii publice pentru diferitele clădiri (aceste cifre se bazează pe suprafața podelei din clădirile respective atribuite unor funcții de securitate, care nu s-a schimbat în intervalul dintre cele două studii), Comisia a calculat ponderea costurilor de investiții în studiul din 2010 privind MEIP care, în scopul prezentei decizii, ar trebui să fie excluse din studiul privind MEIP întrucât se încadrează în domeniul politicii publice. Aceste costuri se ridică la [...] milioane PLN ([...] milioane EUR).
- (133) În plus, conform studiului din 2010 privind MEIP, întreprinderea ar urma să fie profitabilă la nivel EBITDA începând cu 2018. Cu toate acestea, pe bază cumulativă (și anume, după adăugarea în fiecare an a fluxurilor de trezorerie din anii precedenți), valoarea totală a fluxului de trezorerie actualizat (DCF) pe întreaga perioadă 2010-2040 se estimează a fi negativă (astfel cum se arată în figura 3). Cu alte cuvinte, fluxurile pozitive de trezorerie preconizate a fi generate din 2018 nu sunt suficiente de ridicate pentru a compensa fluxurile extrem de negative de trezorerie din perioadele inițiale de investiții. După cum se poate observa, fluxul de trezorerie actualizat cumulativ al proiectului ar rămâne negativ până în 2040.

⁽³⁴⁾ A se vedea pagina 35 din studiul din 2011 privind MEIP.

Figura 3

Valoarea DCF cumulativă în mii PLN (studiul din 2010 privind MEIP)

[...]

Sursă: pe baza studiului din 2010 privind MEIP și excluzând cheltuielile care se încadrează în domeniul politicii publice.

- (134) După 2040, s-a estimat că valoarea operatorului aeroportuar va crește constant cu o rată de creștere stabilă a fluxului de trezorerie neangajat de [...] %. În această ipoteză, Polonia a calculat valoarea finală a operatorului aeroportuar în 2040. Valoarea finală actualizată se ridică la [...] milioane PLN. Studiul din 2010 privind MEIP obține o valoare pozitivă a capitalului propriu ⁽⁵⁵⁾ de milioane PLN (și anume, aproximativ [...] milioane EUR). Această valoare pozitivă a capitalului propriu se datorează diferenței față de valoarea finală de [...] milioane PLN, care este mai mare, în termeni absoluți, decât valoarea actualizată netă a fluxului de trezorerie neangajat către întreprindere (FCFF) estimat la [...] milioane PLN pentru perioada 2010-2040. Rata internă de rentabilitate pentru proiectul de investiții a fost estimată la [...] %, fiind mai mare decât costul preconizat al capitalului operatorului aeroportuar ([...] %). Atunci când cheltuielile care se încadrează în domeniul politicii publice sunt excluse, valoarea actualizată netă a fluxului de trezorerie neangajat către întreprindere (FCFF) rămâne negativă la [...] milioane PLN, iar proiectul devine profitabil numai datorită valorii finale calculate de [...] milioane PLN. Valoarea pozitivă a capitalului propriu al proiectului (excluzând cheltuielile care se încadrează în domeniul politicii publice) este, prin urmare, de [...] milioane PLN (și anume, aproximativ [...] milioane EUR).
- (135) Prin urmare, proiectul devine profitabil numai în cazul în care se presupune că, după perioada de închiriere de 30 de ani, operatorul aeroportuar continuă să exploateze aeroportul în mod constant și crește cu o rată stabilă de [...] % pe an (adică valoarea finală ⁽⁵⁶⁾). Cu toate acestea, astfel cum se menționează în considerentele 25-27, statul polonez este proprietarul terenului pe care este construit aeroportul și pe care l-a închiriat autorităților din Kosakowo pentru o perioadă de 30 de ani până în septembrie 2040. Autoritățile din Kosakowo au concesionat ulterior terenul pentru o perioadă de 30 de ani întreprinderii Gdynia-Kosakowo Airport Ltd. Prin urmare, în conformitate cu legislația poloneză aplicabilă (articolele 48 și 191 din Codul civil), toate clădirile și instalațiile construite pe proprietăți închiriate care sunt legate în mod permanent de terenul respectiv sunt deținute de către proprietarul bunului imobil (Trezoreria de Stat) și de Gdynia-Kosakowo Airport Ltd sau de autoritățile din Kosakowo. Contractul de închiriere prevede că bunuri imobil închiriat trebuie restituit proprietarului în termen de [...] după expirarea contractului de închiriere [secțiunea 4 punctul 16]. Contractul de închiriere nu prevede dreptul unilateral de a prelungi o chirie după această perioadă sau un drept de a obține vreo despăgubire pentru investițiile în infrastructura aeroportului. De asemenea, nu este deloc clar dacă astfel de drepturi pot fi obținute în temeiul dispozițiilor generale ale dreptului civil polonez. În plus, contractul de închiriere [secțiunea 4 punctul 11] și contractul de concesionare [secțiunea 5 punctul 4] prevede că, în cazul în care operatorul aeroportuar își încetează activitatea economică, infrastructura trebuie să fie predată statului fără compensație. Prin urmare, pare rezonabil luarea ca bază de calcul a sumei exacte specificate în studiu, întrucât, conform condițiilor contractului de închiriere din 9 septembrie 2010, nici operatorul aeroportuar, nici acționarii nu dețin infrastructura aeroportului. Prin urmare, valoarea finală a investiției invocate în studiile privind MEIP nu este fiabilă și, foarte probabil, este supraestimată în mod considerabil.
- (136) De asemenea, Comisia remarcă faptul că principalul vector de valoare al viitoarelor fluxuri de trezorerie ale operatorului aeroportului din Gdynia este reprezentat de venitul preconizat, care va depinde de numărul de pasageri și de nivelul taxelor de aeroport plătite de către companiile aeriene. În studiul din 2010 privind MEIP, veniturile din zborurile operate de companiile low-cost și de transportatorii în regim charter (taxe de pasager, de aterizare, de staționare) reprezintă [80-90] % din totalul veniturilor din anul 2040 și o medie de [80-90] % din totalul veniturilor pe parcursul întregii perioade de previzionare, și anume 2010-2040. Aceasta contravine declarațiilor Poloniei potrivit cărora activitățile aeroportului din Gdynia le-ar completa pe cele ale aeroportului din Gdańsk deoarece Gdynia s-ar axa pe activități de aviație generală. În realitate, astfel cum reiese din datele prezentate mai sus, zborurile low-cost și cele charter sunt principala sursă de venituri în cea mai mare parte din perioada care face obiectul previziunilor. Cu toate acestea, astfel cum va fi explicat în detaliu mai jos, cea mai mare parte a veniturilor aeroportului din Gdańsk provine tot din zborurile low-cost și cele charter (a se vedea considerentul 140).
- (137) În contextul cererii din partea pasagerilor și din partea transportatorilor aerieni, Comisia observă că aeroportul din Gdynia va avea aceeași arie teritorială precum aeroportul din Gdańsk, care se află la doar aproximativ 25 km de aeroportul Gdynia-Kosakowo. Aeroportul din Gdańsk a fost extins în 2012 pentru a deservi până la

⁽⁵⁵⁾ Această valoare a capitalului propriu include valoarea actualizată netă a fluxurilor de trezorerie din perioada 2012-2040 plus valoarea finală actualizată a aeroportului din Gdynia, astfel cum a fost calculată începând din 2040.

⁽⁵⁶⁾ Valoarea finală se calculează pe baza fluxului de trezorerie preconizat pentru ultimul an al previziunii detaliate, ajustată pentru a ține seama de investițiile de înlocuire necesare pentru a asigura continuitatea funcționării infrastructurii.

5 milioane de pasageri și o nouă extindere pentru a deservi până la 7 milioane de pasageri este planificată pentru 2015. Calendarul de extindere era deja cunoscut în mod public în 2010, și anume la momentul pregătirii studiului din 2010 privind MEIP ⁽⁵⁷⁾. De asemenea, finanțarea publică pentru extinderea aeroportului din Gdańsk la capacitatea de 5 milioane de pasageri a fost notificată, la rândul său, Comisiei la 24 septembrie 2008 în cazul nr. N 472/08 privind ajutorul de stat și a fost aprobată de Comisie la 5 februarie 2009 ⁽⁵⁸⁾.

- (138) Polonia a informat Comisia că planul general pregătit pentru aeroportul din Gdańsk în 2010 ⁽⁵⁹⁾ prevede prelungirea pistei, platforme și alte infrastructuri aeroportuare care vor rezulta în viitor într-o capacitate a aeroportului din Gdansk de a gestiona peste 10 milioane de pasageri pe an.
- (139) Comisia observă în continuare că, în 2010, aeroportul din Gdańsk a gestionat 2,2 milioane de pasageri (însemnând că acesta a utilizat 45 % din capacitate, inclusiv capacitatea aflată în construcție). Conform previziunilor furnizate de aeroportul din Gdańsk, numai 50-60 % din capacitatea disponibilă va fi utilizată până în 2020 ⁽⁶⁰⁾. Previziunile nu iau în considerare începerea operațiunilor la aeroportul din Gdynia (și anume, se presupune că întreaga cerere din această zonă va fi acoperită de aeroportul din Gdańsk). Comisia remarcă faptul că aeroportul din Gdańsk va fi în măsură să răspundă cererii din regiune pentru o perioadă lungă de timp, adică cel puțin până în 2030, chiar dacă se presupune o creștere dinamică a traficului de pasageri.
- (140) Astfel cum s-a indicat mai sus, studiul din 2010 privind MEIP pentru aeroportul din Gdynia preconizează că cea mai mare parte a veniturilor sale ([80-90] % în medie pentru întreaga perioadă 2012-2040) va fi generată de companiile aeriene low-cost și de transportatorii în regim charter. În acest context, Comisia observă că și aeroportul din Gdańsk gestionează în principal traficul operat de companiile aeriene low-cost și de transportatorii în regim charter. În 2010, zborurile low-cost și cele în regim charter au reprezentat 72 % din numărul total de pasageri înregistrați în aeroportul din Gdańsk ⁽⁶¹⁾.
- (141) Având în vedere apropierea de un alt aeroport deja stabilit și neaglomerat care urmează același model de afacere cu capacități neutilizate semnificative pe termen lung, Comisia consideră că respectiva capacitate a operatorului aeroportului din Gdynia de a atrage trafic și pasageri va depinde în mare măsură de nivelul taxelor de aeroport oferite companiilor aeriene, mai ales în comparație cu cele ale principalilor săi concurenți.
- (142) În acest context, Comisia observă că studiul din 2010 privind MEIP prevede o taxă de pasager pentru zborurile charter și pentru cele low-cost de 25 PLN/PAX (6,25 EUR) până în 2014 și de 40 PLN/PAX (10 EUR) începând cu 2015 (până în 2040). Taxa de aterizare pentru aceeași categorie de zboruri a fost stabilită la valoarea de 25 PLN/tonă (6,25 EUR) pentru întreaga perioadă [valoarea medie a greutateii maxime la decolare (MTOW) a fost considerată a fi de 70 de tone], în timp ce taxa de staționare a fost estimată la 4 PLN (1,0 EUR) pentru 24h/tonă (cu o valoare medie a MTOW de 70 tone). Conform studiului din 2010 privind MEIP, prețurile au fost stabilite la niveluri comparabile cu cele din alte aeroporturi regionale la momentul în care a fost realizat studiul din 2010 privind MEIP. Prețurile din aeroportul din Gdynia au fost stabilite, de asemenea, pornind de la premisa că nu va exista o concurență din partea aeroportului din Gdańsk.
- (143) De asemenea, Comisia observă că grila de taxe practicate de aeroportul din Gdańsk începând cu 31 decembrie 2008 stabilește taxa standard de pasager la 48 PLN/PAX (12,0 EUR), taxa standard de aterizare pentru aeronavele de peste 2 tone (inclusiv toate aeronavele low-cost și cele charter) la valoarea de 25 PLN/tonă (6,25 EUR), iar taxa de staționare la valoarea de 4,5 PLN/24h/tonă (1,25 EUR).
- (144) Cu toate acestea, Comisia remarcă faptul că grila de taxe aplicate în aeroportul din Gdańsk oferă, de asemenea, diverse reduceri și rabaturi privind, printre altele, zborurile low-cost. Aeroportul din Gdańsk aplică o taxă redusă

⁽⁵⁷⁾ A se vedea, de exemplu, Decizia C(2009) 4445 a Comisiei din 3 iunie 2009 de acordare a ajutorului financiar comunitar în domeniul rețelelor transeuropene de transport.

⁽⁵⁸⁾ A se vedea nota de subsol 9.

⁽⁵⁹⁾ Planul general a fost comandat în luna februarie 2010 și prezentat în noiembrie 2010.

⁽⁶⁰⁾ Traficul de pasageri (în mii de pasageri pe an) pe aeroportul din Gdańsk.

Pasageri efectivi

An	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Număr de pasageri	466	672	1 256	1 715	1 954	1 911	2 232	2 463	2 906

Evoluția preconizată a numărului de pasageri									
An	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Număr de pasageri	3 153	3 311	3 477	3 616	3 760	3 911	4 067	4 230	

⁽⁶¹⁾ Companiile low-cost 64,5 %, transportatorii în regim charter 7,5 %. Atât în 2009, cât și în 2011, procentul a fost de 70 %.

de pasager de 24 PLN/PAX (6 EUR) pentru toate legăturile noi (de la 1 ianuarie 2004) și pentru toate creșterile de frecvență care implică o aeronavă cu o greutate maximă la decolare (MTOW) cuprinsă între 50 și 100 de tone (de exemplu, Airbus A320 și Boeing 737 și alte aeronave utilizate de companiile aeriene low-cost). Taxa de aterizare aplicată pentru astfel de legături este, de asemenea, redusă cu 50 % (și anume, la 12,5 PLN/tonă). Taxa de staționare este eliminată în totalitate în cazul în care frecvența unei legături este de cel puțin 6 ori pe săptămână. De asemenea, taxa standard de pasager este redusă mai întâi cu 23 PLN pentru toți pasagerii care pleacă pe legături interne regulate, iar ulterior se aplică o reducere corespunzătoare. Comisia consideră că, luând în considerare reducerile și rabaturile aplicate de aeroportul din Gdańsk, taxele medii de aeroport prevăzute pentru aeroportul din Gdynia erau în mod semnificativ mai mari decât cele din aeroportul învecinat deja stabilit. Prin aplicarea taxelor de aeroport în cauză, aeroportul din Gdynia, în calitate de nou venit, nu va fi în măsură să atragă un trafic semnificativ, întrucât exista deja un aeroport stabilit cu o capacitate neutilizată în aceeași arie teritorială și care aplică taxe net inferioare pentru legăturile noi și pentru creșterea frecvenței legăturilor existente. De asemenea, Comisia constată că grila de taxe de aeroport pentru aeroportul din Gdańsk prevede aplicarea de taxe reduse până la 31 decembrie 2028. Întrucât studiul din 2010 privind MEIP (bazat pe planul de afaceri al operatorului aeroportuar la momentul respectiv) consideră taxele de aeroport ca reprezentând principala sursă de venituri a operatorului aeroportuar, Comisia consideră această soluție o dovadă a faptului că studiul din 2010 privind MEIP nu este suficient de solid și credibil pentru a demonstra că proiectul de investiții în cauză ar fi fost demarat de un investitor privat.

- (145) Având în vedere că atât aeroportul din Gdańsk, cât și aeroportul din Gdynia se vor axa, în principal, pe companiile aeriene low-cost și pe transportatorii în regim charter, că aeroportul din Gdańsk nu utilizează capacitatea sa maximă, că taxele sale efective sunt mai mici decât cele estimate în planul de afaceri pentru aeroportul din Gdynia, precum și proximitatea dintre cele două aeroporturi, Comisia consideră, de asemenea, că ipoteza potrivit căreia nu va exista o concurență a prețurilor între cele două aeroporturi este falsă.
- (146) De asemenea, Comisia constată că, la momentul pregătirii studiului din 2010 privind MEIP, taxele nete (taxele standard după reducerile aplicabile) aplicate în aeroportul din Bydgoszcz (situat la 196 de kilometri sau la 2 ore și 19 minute de mers cu mașina de aeroportul din Gdynia) și în aeroportul din Szczecin (situat la 296 de kilometri sau la 4 ore și 24 de minute de mers cu mașina de aeroportul din Gdynia), al doilea și al treilea cele mai apropiate aeroporturi regionale poloneze, erau în mod semnificativ mai mici ⁽⁶²⁾.
- (147) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că, dată fiind proximitatea unui alt aeroport descongestionat care urmează același model de afaceri, taxele de aeroport din studiul din 2010 privind MEIP, care sunt mai mari decât cele aplicate în Gdańsk și în alte aeroporturi regionale aflate în apropiere, sunt nerealiste. Dată fiind situația competitivă a aeroportului din Gdynia, previziunile cu privire la trafic din studiul din 2010 privind MEIP s-au bazat pe ipoteze nerealiste.
- (148) De asemenea, trebuie remarcat faptul că studiul din 2010 privind MEIP nu a implicat o analiză a sensibilității și nici o evaluare a probabilităților posibile în ceea ce privește rezultatul (cum ar fi cazul cel mai pesimist, cazul cel mai optimist și scenariul de bază). Prin urmare, Comisia concluzionează că scenariul prezentat în studiul din 2010 privind MEIP pare să se bazeze pe ipoteze extrem de optimiste în ceea ce privește evoluția traficului de pasageri și nivelul taxelor.
- (149) Comisia a efectuat o serie de calcule privind nivelul de sensibilitate și observă că reducerea veniturilor anuale din taxele de pasager legate de traficul low-cost și cel charter cu doar [...] % (pe durata perioadei de previzionare, din 2010 până în 2040) este suficientă pentru a transforma proiectul într-unul profitabil, în pofida valorii finale semnificative, care este, la rândul său, nesigură, astfel cum s-a explicat în considerentul 135. O astfel de scădere a veniturilor ar putea apărea în cazul în care taxele și/sau traficul ar fi mai mici decât valorile estimate. În acest sens, trebuie menționat că taxele de aeroport din planul de afaceri utilizat pentru studiul din 2010 privind MEIP sunt deja mai mari cu [...] % decât cele din aeroportul din Gdańsk ⁽⁶³⁾. În acest context, este foarte puțin probabil

⁽⁶²⁾ Aeroportul din Bydgoszcz: Taxa standard pe pasager îmbarcat este de 30 PLN (7,5 EUR); taxa standard de aterizare este de 45 PLN/tonă (11,25 EUR) pentru primele 2 de tone de MTOW, 40 PLN/tonă (10 EUR) între 2 și 15 tone de MTOW, 35 PLN/tonă (8,75 EUR) între 15 și 40 de tone de MTOW, 30 PLN /tonă (7,5 EUR) între 40 și 60 de tone de MTOW, 25 PLN/tonă (6,25 EUR) între 60 și 80 de tone de MTOW și de 20 PLN/tonă (5 EUR) pentru fiecare tonă care depășește 80 de tone de MTOW; o taxă standard de parcare de 8 PLN/tonă/24h (2 EUR; fără taxă pentru primele 4 ore). Reduceri: taxele pe pasager pot fi reduse cu procente cuprinse între 5 % (în cazul în care un transportator aerian are 100300 de pasageri care pleacă din aeroportul din Bydgoszcz pe lună) și 50 % (în cazul în care un transportator aerian are peste 8 000 de pasageri care pleacă din aeroportul din Bydgoszcz pe lună); taxa de aterizare – reducere de 50 % în primele 12 luni ale unei legături, 50 % pentru aterizarea între orele 14:00 și 20:00; taxele de aterizare și de staționare: 10 % pentru un transportator cu 4-10 zboruri pe lună, 15 % pentru 11-30 zboruri pe lună, 20 % pentru mai mult de 31 de zboruri pe lună. Aeroportul din Szczecin: taxa standard de pasager îmbarcat este de 35 PLN (8,75 EUR); taxa standard de aterizare este de 70 PLN/tonă (17,5 EUR); taxa standard de staționare este de 8 PLN/tonă/24h (nicio taxă pentru primele două ore). Reduceri: de la 20 % (în cazul în care un transportator oferă pasagerilor care pleacă peste 800 de locuri pe săptămână) la 90 % (dacă sunt oferite peste 1 300 de locuri).

⁽⁶³⁾ Calcularea taxelor pe pasager pentru companiile aeriene low-cost.

ca aeroportul din Gdynia să poată fi în măsură să atragă trafic fără să ofere o reducere semnificativă a taxei sale de 40 PLN (10 EUR) din planul de afaceri. Prin urmare, sensibilitatea ridicată a VAN la o scădere aparent marginală a taxelor de aeroport (rezultată din ipoteze realiste) ridică îndoieli serioase cu privire la credibilitatea planului de afaceri inițial.

- (150) În timp ce studiul din 2010 privind MEIP s-a bazat pe previziunile privind traficul disponibile la data respectivă, iar informațiile *ex post* nu ar trebui să fie utilizate pentru a evalua în mod direct studiul privind MEIP, Comisia observă totuși măsura în care previziunile au fost extrem de optimiste. Într-adevăr, o comparație între previziunile privind traficul realizate în 2010 și în 2012 arată diferențe semnificative. Nu numai că s-a întârziat demararea proiectului, dar în plus și pe durata perioadei cu „nivel EBITDA pozitiv”, previziunile privind traficul au fost reduse cu [...] până la [...] % în fiecare an. O astfel de corecție semnificativă după numai doi ani și fără nicio modificare semnificativă a circumstanțelor constituie o verificare utilă a ipotezelor inițiale. De asemenea, aceasta confirmă faptul că verificările sensibilității efectuate de Comisie (al căror domeniu de aplicare este mult mai restrâns, prin comparație) ilustrează caracterul nerealist al ipotezelor care susțin concluzia că proiectul era oportun.

Tabelul 6

Comparație între previziunile privind traficul de pasageri utilizate în studiul din 2010 privind MEIP și cele utilizate în studiul din 2012 privind MEIP

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Valoarea totală pax în studiul din 2010	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Valoarea totală pax în studiul din 2012	—	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diferență		- 53 %	- 69 %	- 55 %	- 38 %	- 36 %	- 29 %	- 27 %	- 25 %
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Valoarea totală pax în studiul din 2010	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 343 234
Valoarea totală pax în studiul din 2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 083 746
Diferență	- 23 %	- 21 %	- 19 %	- 17 %	- 17 %	- 18 %	- 18 %	- 19 %	- 19 %

- (151) Alte teste de sensibilitate indică faptul că proiectul ar deveni neprofitabil dacă venitul total ar fi cu doar [...] % pe an mai scăzut pe întreaga perioadă de previzionare sau în cazul în care veniturile ar fi cu [...] % mai mici, iar costurile de exploatare ar fi cu [...] % mai ridicate. Prin urmare, rentabilitatea investiției este deosebit de sensibilă la modificări minore ale ipotezelor de bază. Comisia consideră astfel de modificări ca fiind marginale în comparație cu modificările efectuate în cadrul studiilor ulterioare privind MEIP.

- (152) De asemenea, Comisia observă că rezultatele pozitive ale studiului din 2010 privind MEIP depind în mare măsură de valoarea finală a investiției la sfârșitul perioadei acoperite de planul de afaceri (și anume, în 2040). Într-adevăr, fluxul de trezorerie actualizat al întreprinderii pentru perioada 2010-2040 este negativ și se ridică la (- [...] milioane) PLN. Valoarea finală actualizată la 30 iunie 2010 se ridică la [...] milioane PLN.

- (153) În ceea ce privește ipotezele care stau la baza calculelor, valoarea finală a fost calculată pe baza ipotezelor conform cărora rata de creștere anuală a fluxurilor de trezorerie ale investițiilor după 2040 s-ar ridica la [...] %. În conformitate cu practica standard, rata de creștere a unei întreprinderi nu ar trebui să fie mai ridicată decât cea a economiei în care își desfășoară activitatea (și anume, în ceea ce privește creșterea PIB-ului). Într-adevăr, valoarea finală se calculează atunci când se preconizează că întreprinderea va ajunge la maturitate și, astfel, când se încheie perioada de creștere accentuată a întreprinderii. Dat fiind că se preconizează că economia va cuprinde întreprinderi cu o creștere ridicată și întreprinderi cu o creștere stabilă, rata de creștere a întreprinderilor mature ar trebui, prin urmare, să fie mai mică decât rata medie de creștere a economiei globale. Polonia nu a precizat în observațiile sale elementele care au stat la baza selectării unei rate de creștere pe termen lung de [...] %, dar a explicat că rata de creștere pe termen lung este o rată de creștere nominală. Pe baza informațiilor puse la dispoziție de FMI, Comisia a constatat că previziunile de creștere a PIB-ului real în Polonia, disponibile la începutul anului 2010, au indicat că rata de creștere nominală a economiei poloneze s-ar situa între 5,6 % în 2011 și 6,6 % în 2015. Cu o inflație de ordinul a 2,5 %, PIB-ul real ar putea să crească cu 4 %. Prin urmare, alegerea unei rate de creștere nominală de [...] % pentru aeroportul din Gdynia ar putea fi considerată, la prima vedere, în concordanță cu informațiile disponibile la momentul respectiv și cu practica standard de a alege o rată de creștere mai mică decât rata de creștere a economiei. Cu toate acestea, prin alegerea unei rate de creștere pe termen lung peste nivelul inflației (care a fost estimat la 2,5 % în aprilie 2010), planul de afaceri presupune că aeroportul va continua să crească în fiecare an după 2040.

Tabelul 7

Date și previziuni privind PIB-ul și inflația publicate de FMI în aprilie 2010

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Creșterea PIB-ului % (prețuri constante)	1,70	2,70	3,20	3,90	4,00	4,00	4,00
Creșterea PIB-ului % (prețuri actuale)	5,50	4,40	5,60	6,20	6,60	6,50	6,60
Inflație %	4,20	3,50	2,30	2,40	2,50	2,50	2,50

Sursă: Fondul Monetar Internațional, World Economic Outlook Database, aprilie 2010 (descărcat de la <http://www.imf.org/external/data.htm>).

- (154) De asemenea, Comisia constată că, în cazul în discuție, având în vedere perioada de previzionare deosebit de lungă și data îndepărtată pentru care s-a calculat valoarea finală, sarcina de a stabili cea mai adecvată rată de creștere este cu atât mai complexă, iar incertitudinea, cu atât mai mare. Într-adevăr, previziunile de creștere a PIB-ului rareori depășesc un orizont de cinci ani, în timp ce, în cazul de față, modelul trebuia să prevadă o rată de creștere rezonabilă pentru aeroport după o perioadă de funcționare de 30 de ani. Aceasta indică faptul că un investitor prudent ar fi întreprins o serie de teste de sensibilitate.
- (155) Modelul ratei de creștere stabilă utilizat pentru a calcula valoarea finală în speță necesită, de asemenea, formularea unor ipoteze cu privire la data la care întreprinderea va începe să crească cu o rată stabilă pe care o poate susține în mod constant. În studiul din 2010 privind MEIP, data respectivă a fost stabilită în 2040, însemnând o perioadă de previzionare de 30 ani (2010-2040). În studiul din 2012 privind MEIP, perioada de previzionare a fost redusă la 18 ani (2012-2030) și, prin urmare, valoarea finală a fost calculată în anul 2030. Dacă același orizont de timp se aplică în cazul studiului din 2010 privind MEIP, valoarea actualizată netă a proiectului se reduce în mod semnificativ ([...] milioane PLN sau [...] milioane EUR).
- (156) Comisia observă, de asemenea, că studiul din 2012 privind MEIP precizează în mod clar că un investitor prudent ar fi luat în considerare faptul că proiectul respectiv implică un orizont de timp deosebit de lung înainte de a atinge pragul de rentabilitate (a se vedea secțiunea 4.10.1.2 din studiul din 2012 privind MEIP, în care se concluzionează că „Rezultatul pozitiv al valorii actualizate nete dovedește faptul că investiția în aeroportul Gdynia-Kosakowo poate fi o afacere interesantă pentru potențialii investitori. Cu toate acestea, înainte de a lua vreo decizie, investitorii vor trebui să țină seama, de asemenea, de orizontul de investiții pe termen lung, tipic pentru proiecte de investiții în infrastructură”).

Concluzie

- (157) Proiectul pentru conversia aeroportului Gdynia-Kosakowo presupune investiții considerabile și o perioadă lungă de fluxuri de trezorerie negative. Într-adevăr, planul de afaceri indică faptul că fluxul de trezorerie actualizat cumulativ pe întreaga perioadă de previzionare 2010-2040 este negativ (- [...] milioane sau - [...] milioane EUR). Conform planului de afaceri, proiectul atinge cifre pozitive numai în virtutea valorii finale actualizate de [...] milioane PLN calculată pentru anul 2040 și permanent după această dată, presupunând că aeroportul va crește anual și constant ulterior cu o rată nominală de [...] %. Cu toate acestea, astfel cum s-a explicat în considerentul 135, se pare că nici operatorul aeroportuar, nici acționarii săi nu sunt proprietari ai terenului, întrucât acesta rămâne în proprietatea Trezoreriei de Stat, astfel încât valoarea finală prezentată pentru aeroport nu este fiabilă. În plus, în pofida incertitudinilor considerabile inerente unui astfel de proiect pe termen lung, planul de afaceri nu conține nicio analiză a sensibilității și, prin urmare, diferă de analiza pe care ar fi efectuat-o un investitor prudent pentru un astfel de proiect.
- (158) De asemenea, analiza Comisiei a concluzionat că planul de afaceri se bazează pe o serie de ipoteze care sunt prea optimiste și nerealiste având în vedere apropierea de aeroportul din Gdańsk, care are același model de afaceri, capacitate neutilizată și proiecte de extindere. Mai multe teste de sensibilitate indică faptul că valoarea actualizată netă a proiectului devine negativă în cazul unor modificări minore și realiste ale ipotezelor subiacente.
- (159) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că un investitor privat nu ar fi decis să demareze proiectul de investiții în cauză pe baza studiului din 2010 privind MEIP. Prin urmare, decizia autorităților municipale din Gdynia și Kosakowo de a finanța conversia aeroportului militar într-un aeroport civil conferă operatorului aeroportuar un avantaj economic pe care acesta nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață.

5.1.3.4. Aplicarea MEIP pe baza studiului din 2011 privind MEIP și a studiului din 2012 privind MEIP

Aplicarea MEIP pe baza studiului din 2011 privind MEIP

- (160) Prima actualizare a studiului privind MEIP a fost realizată în mai 2011. Deși injecțiile de capital realizate după efectuarea studiului respectiv privind MEIP au fost angajate înainte de luna mai 2011 (a se vedea considerentul 51 de mai sus), Comisia a examinat, de asemenea, dacă, pe baza informațiilor cuprinse în studiul economic în cauză, injecțiile de capital pot fi considerate ca reflectând comportamentul unui investitor privat care își desfășoară activitatea într-o economie de piață. În studiul din 2011 privind MEIP, veniturile generate din proiect au fost menținute constante, însă cheltuielile de capital au fost majorate (a se vedea Figure 2, care indică totalul cheltuielilor de investiții). De asemenea, studiul ia în considerare injecțiile de capital anterioare și cheltuielile de capital deja efectuate. Valoarea WACC a fost redusă ușor (de la [...] % la [...] %), iar rata de creștere pe termen lung a fost redusă de la [...] % la [...] %. Actualizările au avut drept rezultat o scădere semnificativă a valorii actualizate nete de [...] milioane PLN (aproximativ [...] EUR). Aceasta s-a datorat înregistrării unor pierderi mai ridicate (fluxul de trezorerie actualizat în perioada 2011-2030 s-ar ridica la - [...] milioane PLN), iar valoarea finală ar scădea ușor la [...] milioane PLN.
- (161) În ceea ce privește cererea și veniturile aferente pasagerilor, Comisia consideră că argumentele prezentate în considerentele 136-141 privind concurența aeroportului din Gdynia pentru companiile aeriene și pentru pasagerii cu aeroportul din Gdańsk sunt valabile, de asemenea, pentru evaluarea studiului din 2011 privind MEIP.
- (162) Comisia observă, în special, că nivelul taxelor de aeroport menționate în studiu din 2011 privind MEIP a fost același ca și în studiul din 2010 privind MEIP.
- (163) Întrucât aeroporturile din Gdańsk, Bydgoszcz și Szczecin au aplicat același tarife în 2011 ca și în 2010 (inclusiv aceleași reduceri), evaluarea nivelului taxelor din studiul din 2011 privind MEIP efectuată de către Comisie pentru aeroportul din Gdynia este aceeași ca și în cazul studiilor din 2010 privind MEIP (a se vedea considerentele 141-147).

- (164) Comisia consideră că un investitor în economia de piață ghidat de perspectiva profitabilității nu și-ar baza nicio decizie de investiții în proiectul în cauză pe taxe considerabil mai mari decât taxele nete aplicate pe alte aeroporturi regionale poloneze ⁽⁶⁴⁾, în special pe aeroportul din Gdańsk.
- (165) În acest context, Comisia constată că o taxă de aeroport redusă comparabilă cu taxele de aeroport plătite în alte aeroporturi regionale poloneze (de exemplu, din Gdańsk, Bydgoszcz, Szczecin, Lublin) ar avea drept rezultat o valoare negativă a capitalului propriu.
- (166) Comisia a efectuat o serie de calcule privind nivelul de sensibilitate și observă că reducerea veniturilor anuale din taxele de pasager legate de traficul low-cost și cel charter cu doar [...] % (pe durata perioadei de previzionare, din 2010 până în 2040) este suficientă pentru a transforma proiectul într-unul profitabil, în pofida valorii finale semnificative.
- (167) Alte teste de sensibilitate sugerează că proiectul ar deveni neprofitabil dacă veniturile globale ar fi cu doar [...] % pe an mai mici pe durata întregii perioade de previzionare sau în cazul în care veniturile ar fi cu [...] % mai mici, iar cheltuielile de exploatare cu [...] % mai mari. Prin urmare, rentabilitatea investiției este deosebit de sensibilă la modificări minore ale ipotezelor de bază.
- (168) De asemenea, Comisia observă că rezultatele pozitive ale studiului din 2011 privind MEIP depind în mare măsură de valoarea finală a investiției la sfârșitul perioadei acoperite de planul de afaceri (și anume, în 2040). Astfel cum s-a explicat în considerentul 135, există îndoieli privind posibilitatea ca valoarea finală a infrastructurii să crească în totalitate sau chiar și parțial pentru operatorul aeroportuar și pentru acționarii săi.
- (169) În consecință, Comisia concluzionează că, la fel ca și studiul din 2010 privind MEIP, studiul din 2011 privind MEIP se bazează pe ipoteze nerealiste, în special în ceea ce privește previziunile privind traficul și taxele de aeroport. Prin urmare, și pe baza studiului din 2011 privind MEIP, decizia autorităților municipale din Gdynia și Kosakowo de a finanța conversia aeroportului militar Gdynia-Kosakowo (GdyniaOksywie) într-un aeroport civil nu este conformă cu principiul investitorului în economia de piață și, prin urmare, aceasta conferă operatorului aeroportuar un avantaj economic pe care acesta nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață.

Aplicarea MEIP pe baza studiului din 2012 privind MEIP

- (170) Polonia consideră că evaluarea de către Comisie a conformității cu MEIP ar trebui realizată pe baza studiului din 2012 privind MEIP. Comisia constată că studiul din 2012 privind MEIP ia în considerare injecțiile de capital anterioare și cheltuielile de capital deja efectuate. Studiul din 2012 privind MEIP arată că finanțarea acordată întreprinderii Gdynia-Kosakowo Airport Ltd rezultă într-o valoare pozitivă a capitalului propriu de [...] milioane PLN (aproximativ [...] milioane EUR) pentru acționarii acesteia. De asemenea, rata internă de rentabilitate a proiectului de investiții de [...] % este mai mare decât costul de capital preconizat al operatorului aeroportuar ([...] %) ⁽⁶⁵⁾.
- (171) Studiul din 2012 privind MEIP compară valoarea capitalului propriu al întreprinderii cu investiții suplimentare în situația în care noul aeroport devine operațional („scenariul de bază”) cu valoarea capitalului propriu al întreprinderii fără investiții suplimentare în situația în care proiectul de investiții ar fi încetat începând cu luna iunie 2012 („scenariul contrafactual”) ⁽⁶⁶⁾.

⁽⁶⁴⁾ În plus față de aeroporturile din Gdańsk, Bydgoszcz și Szczecin, Comisia a analizat, de asemenea, taxele de aeroport aplicate pe aeroportul din Lublin, un aeroport regional deschis în decembrie 2012. Taxa standard per pasager imbarcat la aeroportul din Lublin este de 34 PLN (8,5 EUR); taxa standard de aterizare este de 36 PLN/tonă; taxa standard de parcare este de 15 PLN/tonă/24 de ore (nu se încasează nicio taxă pentru primele 4 ore). Reduceri: în cazul în care un transportator aerian începe să opereze de pe aeroportul din Lublin, taxa per pasager imbarcat este cuprinsă între 4,21 PLN (1,05 EUR) și 5,76 PLN (1,44 EUR) în primele cinci sezoane (2,5 ani); se aplică o reducere de 99 % pentru taxele de parcare și de aterizare. După 5 sezoane, se aplică reduceri pentru noi conexiuni. Reducerile taxelor per pasager imbarcat, de aterizare și de parcare variază între 95 % în primul an al unei conexiuni și 25-65 % în al cincilea an (în funcție de numărul de pasageri). După al cincilea an, se aplică o reducere de 60 % dacă un transportator aerian gestionează un număr mai mare de 250 000 de pasageri imbarcați pe aeroportul din Lublin.

⁽⁶⁵⁾ Aceste calcule includ cheltuielile care se încadrează în domeniul politicii publice.

⁽⁶⁶⁾ Întrucât studiul privind MEIP a fost realizat în iunie 2012, analiza se bazează pe data respectivă.

- (172) Această abordare este fundamental eronată pentru a stabili dacă conversia aeroportului militar într-un aeroport civil implică un ajutor de stat, întrucât nu ia în considerare sumele importante de capital investite în aeroport. Scenariul contrafactual corect ar fi fost de a nu începe deloc punerea în aplicare a proiectului. Comisia constată că un investitor privat nici nu ar fi investit în proiect dacă planurile de dezvoltare a unui nou aeroport civil în regiune nu ar fi indicat o perspectivă realistă de a obține un profit de pe urma unei astfel de investiții. Prin urmare, scenariul contrafactual definit în studiul din 2012 privind MEIP este denaturat de deciziile anterioare care nu reflectau comportamentul unui investitor privat. Ca și injecțiile de capital anterioare, care constituie un ajutor de stat deoarece un operator de pe piața privată nu le-ar fi realizat, și injecțiile de capital ulterioare în același proiect constituie, de asemenea, un ajutor de stat.
- (173) Comisia observă că scenariul de bază din studiul din 2012 privind MEIP furnizat de Polonia se bazează pe un plan de afaceri care presupune fluxuri de trezorerie viitoare pentru investitorii de capital în perioada 2012-2030 (și anume, o perioadă cu creștere ridicată) ⁽⁶⁷⁾. Previziunile privind fluxurile de trezorerie viitoare se bazează pe ipoteza că aeroportul va începe să funcționeze în 2013. Atunci când a fost realizat studiul din 2012 privind MEIP, Polonia estima că aeroportul va deservi aproximativ [...] pasageri în 2014 și, treptat, își va extinde activitățile până la [...] pasageri în 2020 și la aproximativ [...] de pasageri în 2028 (a se vedea în tabelul 8 previziunile privind creșterea numărului de pasageri).

Tabelul 8

Previziuni privind traficul de pasageri pentru aeroportul din Gdynia (în mii de pasageri)

Creșterea estimată a numărului de pasageri										
An	2013	2014	2015	2017	2018	2019	2020	2023	2026	2030
Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 083,7

- (174) Conform studiului din 2012 privind MEIP, se preconizează că, după 2030, operatorul aeroportuar va crește constant cu o rată de creștere stabilă de [...]. În această ipoteză, Polonia a calculat valoarea finală a operatorului aeroportuar în 2030.
- (175) Comisia remarcă faptul că, la fel precum în studiile din 2010 și 2011 privind MEIP, vectorul principal de valoare al viitoarelor fluxuri de trezorerie ale operatorului aeroportului din Gdynia este reprezentat de veniturile preconizate obținute din activitățile aviatice care vor depinde de numărul de pasageri și de nivelul taxelor de aeroport plătite de către companiile aeriene.
- (176) În ceea ce privește evoluția preconizată a numărului de pasageri, Polonia susține că va exista o creștere în timp a cererii de servicii aeriene destinate pasagerilor, concomitent cu creșterea preconizată a PIB-ului Poloniei și cu dezvoltarea regiunii. Prin urmare, Polonia consideră că previziunile privind traficul sunt prudente și că traficul real ar putea fi mai ridicat decât cel preconizat. În opinia Poloniei, actualizarea din martie 2013 a previziunilor privind traficul pentru regiunea respectivă prevede un trafic mai mare decât studiul din 2012 privind MEIP.
- (177) Polonia susține că planul de afaceri prevede faptul că aeroportul din Gdynia va gestiona mai puțin de [...] % din traficul de pasageri din regiune. De asemenea, în opinia Poloniei, dezvoltarea pieței serviciilor aeriene din Pomerania oferă posibilitatea dezvoltării unui alt aeroport mic care să completeze serviciile oferite de aeroportul din Gdańsk.
- (178) Cu privire la cererea din partea călătorilor și veniturile aferente, Comisia consideră că argumentele prezentate mai sus pentru studiile din 2010 și 2011 privind MEIP în considerentele 136-147 și 161-165 se aplică, de asemenea, în ceea ce privește evaluarea studiului din 2012 privind MEIP.

⁽⁶⁷⁾ O metodă utilizată frecvent pentru evaluarea deciziilor de investiții de capitaluri proprii este luarea în considerare a valorii capitalului propriu al întreprinderii. Valoarea capitalului propriu este valoarea unei întreprinderi pusă la dispoziția proprietarilor sau acționarilor acesteia. Aceasta este calculată prin însumarea tuturor fluxurilor viitoare de trezorerie disponibile pentru investitorii de capital, actualizate la rata adecvată de rentabilitate. Rata de actualizare utilizată de regulă este costul de capital, care reflectă riscul fluxului de trezorerie.

- (179) Comisia consideră că un investitor în economia de piață nu și-ar fi stabilit taxele la un nivel mai ridicat pornind de la premisa că taxele aplicate în aeroportul din Gdańsk vor crește pe termen lung. În acest sens, Comisia observă că grila de taxe aplicate în aeroportul din Gdańsk prevede aplicarea unor reduceri până în 2028 (și anume, pentru o perioadă cu doar doi ani mai scurtă decât cea care face obiectul planului de afaceri pentru studiul din 2012 privind MEIP). Pe această bază, chiar dacă taxele de aeroport aplicate în aeroportul din Gdańsk ar fi majorate după 2028, Comisia consideră că taxele de aeroport medii preconizate pe perioada prevăzută în planul de afaceri (și anume, până în 2030) rămân mai mari decât nivelul mediu al taxelor aplicate în aeroportul concurent.
- (180) Polonia a confirmat că studiul din 2012 privind MEIP ține seama de costurile de exploatare legate de activitatea militară din aeroport. Costurile respective ar trebui să fie compensate de către stat. De asemenea, Polonia a confirmat că nu s-a ajuns încă la un acord formal cu privire la repartizarea costurilor (atât costuri de exploatare, cât și costuri de investiții) între aeroportul din Gdynia și utilizatorul militar.
- (181) Comisia consideră că un investitor în economia de piață și-ar baza evaluarea numai pe rezultatele previzibile la momentul luării deciziei de investiții. Prin urmare, Comisia consideră că nu ar trebui să se țină seama de posibila reducere a costurilor prin partajarea costurilor cu utilizatorul militar al aeroportului (și impactul asupra costurilor și veniturilor totale ale aeroportului) în momentul evaluării conformității investiției cu principiul investitorului în economia de piață. Într-adevăr, studiul din 2012 privind MEIP nu cuantifică reducerile de costuri pe care operatorul aeroportuar le-ar putea obține în acest sens.
- (182) La fel precum în cazul studiului din 2010 privind MEIP, valoarea globală a fluxului de trezorerie actualizat (DCF) pentru proiect în perioada 2012-2030 este negativă, astfel cum se arată în figura 4. Aeroportul va genera pentru prima dată fluxuri de trezorerie pozitive în 2020, însă perioada lungă de investiții înseamnă că fluxul de trezorerie cumulată, în termeni actualizați, va rămâne negativ pe parcursul perioadei de previzionare.

Figura 4

Valoarea DCF cumulativă din studiul din 2012 privind MEIP (în PLN) (excluzând cheltuielile care se încadrează în domeniul politicii publice)

[...]

- (183) În consecință, Comisia concluzionează că studiul din 2012 privind MEIP nu poate fi considerat testul corect pentru a evalua dacă decizia autorităților municipale din Gdynia și Kosakowo de a finanța conversia aeroportului militar din Gdynia într-un aeroport civil este conformă cu principiul investitorului în economia de piață. În momentul realizării studiului din 2010 privind MEIP, deciziile de investiții ale acționarilor fuseseră deja luate. De asemenea, Comisia consideră că injecțiile de capital realizate după ce a fost efectuat studiul din 2012 privind MEIP nu pot fi considerate decizii de investiții autonome luate în mod separat, întrucât acestea se referă la același proiect de investiții pe care acționarii publici au început să îl execute cel târziu în 2010, iar studiul din 2012 privind MEIP reflectă doar adaptări sau modificări ale proiectului inițial.

Actualizarea din noiembrie 2013

- (184) De asemenea, Comisia consideră că modificările aduse planului de investiții vizând generarea de venituri suplimentare din vânzarea de combustibil de către aeroport (fără un operator extern) și oferirea de servicii de navigație nu ar trebui luate în considerare în momentul evaluării conformității investiției cu principiul investitorului în economia de piață. Polonia a confirmat că aceste posibile surse suplimentare de venituri nu au fost incluse în studiul din 2010 privind MEIP, în studiul din 2011 privind MEIP sau în studiul din 2012 privind MEIP pentru aeroportul din Gdynia deoarece acționarii publici și întreprinderea nu puteau fi siguri la momentul pregătirii studiilor respective că vor obține toate autorizațiile și concesiunile necesare pentru a furniza astfel de servicii care nu includeau aceste venituri în propriile previziuni (nici chiar ca un scenariu optimist). Întrucât nu a fost posibilă obținerea autorizațiilor și a concesiunilor necesare în momentul efectuării studiilor privind MEIP, Comisia nu poate ține seama de acestea în mod retroactiv.

Concluzie

- (185) Finanțarea publică acordată de autoritățile din Gdynia și Kosakowo operatorului aeroportuar nu este conformă cu principiul investitorului în economia de piață. Prin urmare, Comisia consideră că măsura în cauză conferă întreprinderii Gdynia-Kosakowo Airport Ltd un avantaj economic pe care aceasta nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață.

5.1.4. Selectivitate

- (186) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE, pentru ca o măsură să fie considerată ajutor de stat, aceasta trebuie să favorizeze „anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri”. În cazul în discuție, Comisia constată că injecțiile de capital se referă doar la întreprinderea Gdynia-Kosakowo Airport Ltd. Prin urmare, acestea sunt, prin definiție, selective în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

5.1.5. Denaturarea concurenței și efectele asupra schimburilor comerciale

- (187) Atunci când un ajutor acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu alte întreprinderi concurente pe piața internă, acestea din urmă trebuie considerate ca fiind afectate de ajutorul respectiv ⁽⁶⁸⁾. Avantajul economic conferit de măsura în cauză consolidează poziția economică a operatorului aeroportuar, întrucât operatorul aeroportuar va fi în măsură să-și demareze activitatea fără a suporta costurile de investiție și de exploatare inerente.
- (188) Astfel cum s-a menționat în secțiunea 5.1.1, exploatarea unui aeroport constituie o activitate economică. Există o concurență, pe de o parte, între aeroporturi pentru atragerea companiilor aeriene și a traficului aerian corespondent (pasageri și marfă) și, pe de altă parte, între operatorii aeroportuari, care pot concura între ei pentru a li se încredința gestionarea unui anumit aeroport. De asemenea, Comisia subliniază, în special în ceea ce privește companiile aeriene low-cost, că aeroporturile situate în diferite arii teritoriale și în diferite state membre pot fi, de asemenea, în concurență unele cu altele pentru a atrage astfel de companii aeriene. Comisia remarcă faptul că aeroportul din Gdynia va gestiona aproximativ [...] 000 de pasageri până în 2020 și până la 1 milion de pasageri în 2030.
- (189) Astfel cum se menționează la punctul 40 din Orientările din 2005 privind sectorul aviației, nu este posibilă excluderea nici măcar a aeroporturilor mici din domeniul de aplicare a articolului 107 alineatul (1) din TFUE, având în vedere că acestea concurează cu alte aeroporturi mici pentru a atrage, în special, traficul operat de companiile aeriene low-cost și de transportatorii în regim charter. Comisia consideră că pot fi afectate concurența și schimburile comerciale între statele membre.
- (190) Pe baza argumentelor prezentate la considerentele 187-189, avantajul economic conferit operatorului aeroportului din Gdynia consolidează poziția acestuia față de concurenții săi pe piața UE a furnizorilor de servicii aeroportuare. Prin urmare, finanțarea publică analizată denaturează sau amenință să denatureze concurența și afectează schimburile comerciale între statele membre.

5.1.6. Concluzie

- (191) Având în vedere argumentele prezentate la considerentele 101-190, Comisia consideră că injecțiile de capital acordate întreprinderii Gdynia-Kosakowo Airport Ltd constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Întrucât finanțarea fusese deja pusă la dispoziția întreprinderii Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, Comisia consideră, de asemenea, că Polonia nu a respectat interdicția prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE ⁽⁶⁹⁾.

⁽⁶⁸⁾ Cauza T-214/95 Het Vlaamse Gewest/Comisia, EU:T:1998:77, Rec., 1998, p. II-717.

⁽⁶⁹⁾ Cauza T-109/01 Fleuren Compost/Comisia, EU:T:2004:4, Rec., 2004, p. II-127.

5.2. Compatibilitatea ajutorului

- (192) Comisia a examinat dacă ajutorul în cauză poate fi considerat compatibil cu piața internă. Astfel cum s-a descris mai sus, ajutorul constă în finanțarea costurilor de investiții legate de înființarea aeroportului din Gdynia, precum și a pierderilor din exploatare în cursul primilor ani de funcționare a aeroportului (și anume, până în anul 2019 inclusiv, atât conform studiului din 2010 privind MEIP, cât și conform studiului din 2012 privind MEIP).

5.2.1. Aplicabilitatea Orientărilor din 2014 și 2015 privind sectorul aviației

- (193) Articolul 107 alineatul (3) din TFUE prevede o serie de excepții de la regula generală prevăzută la articolul 107 alineatul (1) din TFUE conform căreia ajutorul de stat nu este compatibil cu piața internă. Ajutorul în cauză poate fi evaluat numai în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, care prevede că: „ajutoarele destinate să faciliteze dezvoltarea anumitor activități sau a anumitor regiuni economice, în cazul în care acestea nu modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun”, pot fi considerate compatibile cu piața internă.
- (194) În această privință, Orientările din 2005 privind sectorul aviației și Orientările privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene din 31 martie 2014 („Orientările din 2014 privind sectorul aviației”) ⁽⁷⁰⁾ furnizează cadre pentru a aprecia dacă ajutoarele destinate aeroporturilor pot fi declarate compatibile în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.
- (195) În conformitate cu Orientările din 2014 privind sectorul aviației, comunicarea Comisiei privind stabilirea regulilor aplicabile pentru evaluarea ajutorului de stat ilegal ⁽⁷¹⁾ se aplică în cazul ajutoarelor ilegale pentru investiții acordate aeroporturilor. În acest sens, dacă ajutorul ilegal pentru investiții a fost acordat înainte de 4 aprilie 2014, Comisia va aplica normele privind compatibilitatea în vigoare la momentul în care ajutorul ilegal pentru investiții a fost acordat. În consecință, Comisia va aplica principiile prevăzute în Orientările din 2005 privind sectorul aviației ajutoarelor ilegale pentru investiții acordate aeroporturilor înainte de 4 aprilie 2014 ⁽⁷²⁾.
- (196) În conformitate cu Orientările din 2014 privind sectorul aviației, dispozițiile din comunicarea privind stabilirea regulilor aplicabile pentru evaluarea ajutorului de stat ilegal nu ar trebui să se aplice cauzelor pendente privind ajutorul ilegal pentru funcționare acordat înainte de 4 aprilie 2014. În schimb, Comisia va aplica principiile prevăzute în Orientările din 2014 privind sectorul aviației în toate cazurile care vizează ajutoarele pentru funcționare (notificări în curs și ajutoare ilegale nenotificate) acordate aeroporturilor, chiar dacă ajutoarele au fost acordate înainte de 4 aprilie 2014 ⁽⁷³⁾.
- (197) Injecțiile de capital constituie ajutoare de stat ilegale acordate întreprinderii Gdynia-Kosakowo Airport Ltd înainte de 4 aprilie 2014 (a se vedea considerentul 191).

5.2.2. Distanța între ajutorul pentru investiții și ajutorul pentru funcționare

- (198) Având în vedere dispozițiile din Orientările din 2014 privind sectorul aviației menționate în considerentele 196-197, Comisia trebuie să stabilească dacă măsura în cauză constituie ajutor ilegal pentru investiții sau ajutor ilegal pentru funcționare.
- (199) În conformitate cu punctul 25(18) din Orientările din 2014 privind sectorul aviației, ajutoarele pentru investiții sunt definite ca „ajutoare menite să finanțeze active imobilizate, mai precis, să acopere deficitul de finanțare a costurilor de capital”.
- (200) Ajutoarele pentru funcționare, pe de altă parte, înseamnă ajutoare care acoperă diferența dintre veniturile aeroportului și costurile de exploatare ale acestuia, care sunt definite drept „costuri suportate (...) în vederea furnizării de servicii aeroportuare; acestea includ anumite categorii de costuri, cum ar fi costurile cu personalul,

⁽⁷⁰⁾ Comunicarea Comisiei – Orientări privind ajutorul de stat pentru aeroporturi și companii aeriene (JO C 99, 4.4.2014, p. 3).

⁽⁷¹⁾ JO C 119, 22.5.2002, p. 22.

⁽⁷²⁾ Punctul 173 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁽⁷³⁾ Punctul 172 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

cele aferente serviciilor contractate, cele legate de comunicații, deșeurii, energie, întreținere, chirie și administrație, dar exclud costurile de capital, sprijinul pentru marketing sau orice alte stimulente acordate companiilor aeriene de către aeroport, precum și costurile care se încadrează în sfera sectoarelor de competență publică”⁽⁷⁴⁾.

- (201) Având în vedere aceste definiții, ajutorul de stat acordat întreprinderii Gdynia-Kosakowo Airport Ltd trebuie considerat ca un ajutor pentru investiții în măsura în care a fost destinat finanțării activelor imobilizate. Partea din injecțiile anuale de capital care acoperă pierderile operatorului aeroportuar și care nu sunt incluse încă în EBITDA (și anume, deprecierea anuală a activelor, costurile de finanțare etc.) minus costurile care se încadrează în domeniul de aplicare a unei politici publice, astfel cum s-a specificat în considerentele 102-107, constituie, de asemenea, ajutor pentru investiții.
- (202) În schimb, partea din injecțiile anuale de capital care au fost utilizate pentru a acoperi pierderile anuale de exploatare⁽⁷⁵⁾ ale întreprinderii Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, valoarea netă a costurilor incluse în EBITDA considerate a se încadra în domeniul de aplicare a unei politici publice, astfel cum s-a specificat în considerentele 102-107, constituie ajutor de exploatare în favoarea operatorului aeroportuar.

5.2.3. Ajutor pentru investiții

- (203) Ajutoarele de stat pentru finanțarea infrastructurii aeroportuare sunt compatibile cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE dacă îndeplinesc condițiile prevăzute la punctul 61 din Orientările din 2005 privind sectorul aviației:
- (i) construirea și exploatarea infrastructurii îndeplinește un obiectiv bine definit de interes comun (dezvoltare regională, accesibilitate etc.);
 - (ii) infrastructura este necesară și proporțională cu obiectivul stabilit;
 - (iii) infrastructura are perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu, în special în ceea ce privește utilizarea infrastructurii existente;
 - (iv) toți potențialii utilizatori ai infrastructurii au acces la ea în mod egal și nediscriminatoriu;
 - (v) dezvoltarea comerțului nu este afectată într-o măsură care contravine interesului Uniunii.
- (204) De asemenea, pentru a fi compatibile cu piața internă, ajutoarele de stat destinate aeroporturilor, ca oricare altă măsură de ajutor de stat, ar trebui să aibă un efect stimulator și să fie necesare și proporționale cu obiectivul legitim urmărit.
- (205) Polonia consideră că finanțarea publică a proiectului de conversie a aeroportului din Gdynia îndeplinește toate criteriile privind ajutoarele pentru investiții din Orientările din 2005 privind sectorul aviației.
- (i) *Construirea și exploatarea infrastructurii îndeplinește un obiectiv bine definit de interes comun (dezvoltare regională, accesibilitate etc.)*
- (206) Comisia constată că Pomerania este deja deservită în mod eficient de aeroportul din Gdańsk, care se află la doar aproximativ 25 km de noul aeroport planificat.
- (207) Aeroportul din Gdańsk este situat lângă șoseaua de centură din Tricity, care face parte din șoseaua expres S6 care ocolește Gdynia, Sopot și Gdańsk și care facilitează accesul la aeroport pentru marea majoritate a locuitorilor din Pomerania. Chiar și pentru locuitorii din Gdynia, construirea unui aeroport nou nu ar conduce, în sine, la o îmbunătățire substanțială în ceea ce privește conectivitatea deoarece atât aeroportul din Gdynia, cât și cel din Gdańsk se află la o distanță de aproximativ 20-25 de minute de mers cu mașina de centrul orașului Gdynia.

⁽⁷⁴⁾ Punctele 25(21), 25(22) și 25(23) din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁽⁷⁵⁾ Expresate în câștiguri înainte de deducerea dobânzilor, a taxelor, a deprecierei și a amortizării („EBITDA”).

- (208) De asemenea, Comisia remarcă faptul că legătura feroviară metropolitană din regiunea Tricity (Tricity Metropolitan Rail) care este construită, în prezent, cu cofinanțare din fondurile structurale ale Uniunii, va permite atât rezidenților din Gdańsk, cât și celor din Gdynia să călătorească în mod direct din centrul orașului lor către aeroportul din Gdańsk în aproximativ 25 de minute. De asemenea, Tricity Metropolitan Rail va oferi persoanelor din alte zone din Pomerania legături feroviare directe sau indirecte cu aeroportul din Gdańsk.
- (209) De asemenea, Comisia remarcă faptul că aeroportul din Gdańsk are, în prezent, o capacitate de 5 milioane de pasageri pe an, în timp ce traficul real de pasageri în perioada 2010-2013 a fost după cum urmează: 2010 – 2,2 milioane, 2011 – 2,5 milioane, 2012 – 2,9 milioane, 2013 – 2,8 milioane. De asemenea, Comisia remarcă faptul că aeroportul din Gdańsk este în curs de a fi extins pentru a gestiona 7 milioane de pasageri pe an. Investiția va fi finalizată în 2015.
- (210) În plus, conform previziunilor privind traficul furnizate de Polonia pentru Pomerania și utilizate pentru a pregăti studiul din 2012 privind MEIP, cererea totală din regiune va fi de [...] milioane de pasageri pe an [...].

Tabelul 9

Previziuni de trafic pentru Pomerania (în milioane)

2013	2015	2017	2019	2020	2023	2026	2027	2028	2030
2,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	7,7

- (211) De asemenea, Comisia observă că, în conformitate cu informațiile furnizate de Polonia, planul general pentru aeroportul din Gdańsk prevede o nouă extindere a aeroportului pentru a gestiona peste 10 milioane de pasageri pe an. Prin urmare, în funcție de evoluția traficului, ar putea fi adoptată în viitor o decizie de mărire a capacității aeroportului din Gdańsk la peste 7 milioane de pasageri.
- (212) Potrivit Poloniei, previziunile actualizate (elaborate în martie 2013) arată că cererea în aria teritorială în cauză este estimată a fi mai mare decât previziunile privind traficul din 2012. În conformitate cu previziunile modificate, cererea în aria teritorială va fi de aproximativ 9 milioane de pasageri în 2030. Cu toate acestea, inclusiv aceste previziuni indică faptul că aeroportul din Gdańsk ar fi suficient, fără investiții suplimentare, pentru a face față cererii din regiune cel puțin până în 2025 (pe baza previziunilor ajustate privind traficul descrise la considerentul 63).
- (213) De asemenea, conform informațiilor oferite de Polonia, capacitatea actuală a pistelor în aeroportul din Gdańsk este de 40-44 de operațiuni pe oră, în timp ce utilizarea se situează, în prezent, la o medie de 4,7 operațiuni pe oră.
- (214) Pe baza informațiilor furnizate de Polonia (a se vedea considerentele 209-213 de mai sus), Comisia remarcă faptul că aeroportul din Gdańsk va fi utilizat doar la aproximativ 50-60 % din capacitate în următorii ani. Prin urmare, inclusiv în situația unei creșteri rapide a numărului de pasageri în Pomerania, aeroportul din Gdańsk va putea să răspundă cererii din partea companiilor aeriene și a pasagerilor pentru o durată lungă de timp.
- (215) Comisia observă, de asemenea, că aeroportul din Gdańsk oferă peste 40 de destinații naționale și internaționale (atât legături directe, cât și legături către noduri aeroportuare precum Frankfurt, München, Varșovia și Copenhaga).
- (216) Astfel cum s-a menționat în considerentul 78, Polonia susține, pe de o parte, că posibilitățile de extindere a capacității aeroportului din Gdańsk sunt limitate din motive de planificare și mediu. Pe de altă parte, aceasta susține, de asemenea, că nu există limite cu privire la posibilitățile de extindere a capacității aeroportului din Gdańsk. Întrucât argumentele cu privire la restricțiile pentru extinderea capacității sunt contradictorii și, de altfel, nici nu sunt justificate, Comisia consideră că nu își poate întemeia evaluarea pe acestea.

- (217) Având în vedere capacitatea neutilizată a aeroportului din Gdańsk și care nu va fi utilizată în totalitate pe termen lung, precum și planul de a extinde suplimentar capacitatea aeroportului respectiv, dacă este necesar, pe termen mai lung, Comisia nu consideră că stabilirea unui alt aeroport în Pomerania ar contribui la dezvoltarea regiunii. Comisia observă, de asemenea, că Pomerania este deja bine conectată datorită aeroportului din Gdańsk și că un aeroport nou nu va îmbunătăți legăturile cu această regiune.
- (218) De asemenea, Comisia constată că modelul de afaceri pentru aeroportul din Gdynia sugerează că acesta ar concura pentru pasageri cu aeroportul din Gdańsk pe piața zborurilor low-cost, în regim charter și pe piața aviației generale. De asemenea, crearea unui nou aeroport care să servească drept aeroport de rezervă și de urgență nu poate justifica amploarea investițiilor realizate în aeroportul din Gdynia.
- (219) Astfel cum s-a menționat la considerentul 77, Polonia se referă la „Strategia de dezvoltare a transportului regional în Pomerania pentru perioada 2007-2020” care, potrivit Poloniei, a recunoscut necesitatea construirii unui nod aeroportuar între aeroporturile care colaborează îndeaproape, care să deservească Pomerania.
- (220) Cu toate acestea, Comisia observă că „Strategia de dezvoltare a transportului regional în Pomerania pentru perioada 2007-2020” prezintă doar posibilele direcții strategice în care transportul din regiune poate sau ar putea să fie dezvoltat. Concluziile privind aeroportul din Gdynia sunt de natură foarte generală. În plus, documentul nu prevede niciun fel de măsuri de punere în aplicare care să asigure utilizarea aeroportului din Gdynia pentru aviația civilă. Și nici nu impune nicio obligație privind acest obiectiv. Dimpotrivă, documentul subliniază că „planurile de dezvoltare a activităților comerciale în aeroporturi sau Gdynia-Kosakowo sau Slupsk-Redzikowo ar trebui să fie realizate, în primul rând, la o capacitate viabilă din punct de vedere economic și care satisface cererea existentă și posibilitatea de manipulare a mărfurilor în cazul în care acest lucru este profitabil.”
- (221) În mod similar, scrisoarea de intenție semnată la 29 aprilie 2005 de Ministerul Apărării Naționale, Ministerul Transporturilor, reprezentanții aeroportului din Gdańsk și diferite autorități regionale (menționate în considerentul 21 din prezenta decizie) are un caracter foarte general, exprimând doar intenția de a introduce activități de aviație civilă în aeroportul militar din Kosakowo.
- (222) De asemenea, Comisia observă că, în urma adoptării Deciziei 2014/883/UE, guvernatorul provinciei Pomorskie împreună cu primarii orașelor Gdańsk și Sopot (două dintre cele mai mari trei orașe din regiune și acționari la aeroportul din Gdańsk) au prezentat o declarație scrisă. În această declarație, aceștia au declarat că nu au semnat scrisoarea din 29 aprilie 2005 cu intenția de a începe construirea unui nou aeroport în Gdynia. Potrivit declarației, scrisoarea de intenție a fost semnată numai pentru a menține infrastructura aeroportului militar existent pentru viitoarea cooperare al respectivului aeroport militar cu aeroportul din Gdańsk. În acest context, aeroportul din Gdynia ar putea servi doar pentru traficul de aviație generală.
- (223) Autoritățile locale au subliniat, de asemenea, că decizia de a înființa aeroportul din Gdynia a fost o decizie independentă a autorităților din Gdynia și Kosakowo, care au fost informate în mod repetat cu privire la faptul că această investiție nu are nicio justificare economică.
- (224) Într-o scrisoare din 6 august 2013, Polonia a anunțat că acționarii de la aeroportul din Gdańsk (inclusiv cei de la aeroportul din Gdynia) au decis, la 30 iulie 2013 (și anume, după inițierea procedurii formale de investigație), să înființeze un grup de lucru care să analizeze posibilele scenarii de cooperare dintre aeroporturile din Gdynia și Gdańsk. Într-o scrisoare din 30 octombrie 2013 (prezentată Comisiei la 4 noiembrie 2013), primarul orașului Gdynia a raportat că grupul de lucru a recomandat acționarilor de la aeroportul din Gdańsk fuziunea celor două aeroporturi din Pomerania (prin preluarea de către aeroportul din Gdańsk a aeroportului din Gdynia). De asemenea, primarul a comunicat faptul că detaliile unei astfel de fuziuni sunt încă în curs de analiză.
- (225) În opinia Comisiei, înființarea grupului de lucru a fost dictată exclusiv de inițierea procedurii formale de investigație și nu poate fi considerat ca o dovadă a punerii în aplicare a strategiei de dezvoltare a transportului regional. Ar trebui subliniat, de asemenea, faptul că Comisia nu a fost informată cu privire la nicio măsură anterioară sau ulterioară privind cooperarea între cele două aeroporturi din Pomerania. De asemenea, Comisia remarcă faptul că o cooperare între aeroportul din Gdynia și aeroportul din Gdańsk în cadrul unui nod aeroportuar nu ar elimina o dublare a infrastructurii, lipsită de teme în raport cu nevoile efective de transport.

(226) Având în vedere cele menționate mai sus, Comisia consideră că investiția în aeroportul din Gdynia va conduce doar la dublarea infrastructurii în regiune, fapt care nu îndeplinește un obiectiv de interes comun bine definit.

(ii) *Infrastructura este necesară și proporțională cu obiectivul stabilit*

(227) Astfel cum s-a menționat în considerentele 206-226, Comisia consideră că aria teritorială a aeroportului din Gdynia este și va continua să fie deservită în mod eficient de aeroportul din Gdańsk. De asemenea, ambele aeroporturi ar urmări un model de afaceri similar și s-ar axa în principal pe zboruri operate de companiile aeriene low-cost și pe zboruri charter.

(228) În absența unui obiectiv bine definit de interes comun, Comisia consideră că infrastructura nu poate fi considerată necesară și proporțională cu un obiectiv de interes comun (a se vedea, de asemenea, considerentul 226).

(iii) *Infrastructura are perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu, în special în ceea ce privește utilizarea infrastructurii existente*

(229) Astfel cum s-a menționat la punctul (i), aeroportul din Gdynia se află la o distanță de doar aproximativ 25 de km de aeroportul din Gdańsk existent, iar cele două aeroporturi au aceeași arie teritorială și un model de afaceri similar.

(230) Aeroportul din Gdańsk este utilizat, în prezent, la mai puțin de 60 % din capacitatea sa. Ținând seama de investițiile realizate în prezent, aeroportul din Gdańsk este suficient pentru a face față cererii din regiune cel puțin până în 2025-2028, în funcție de previziunile utilizate, iar extinderea în continuare a acestuia este fezabilă.

(231) De asemenea, Comisia remarcă faptul că planul de afaceri pentru aeroportul din Gdynia indică faptul că aeroportul va genera aproximativ [80-90] % din veniturile sale din zborurile operate de companiile low-cost și de transportatorii în regim charter. Aceasta înseamnă că acesta se va axa pe piețele care reprezintă activitatea principală a aeroportului din Gdańsk.

(232) În acest context, Comisia observă, de asemenea, că Polonia nu a furnizat nicio dovadă cu privire la posibila colaborare dintre cele două aeroporturi (sa se vedea, de asemenea, considerentele 224 și 225).

(233) De asemenea, planurile de generare de venituri din alte activități aviatice și nonaviatice (producție și servicii) nu ar fi suficiente în sine pentru a acoperi costurile ridicate de exploatare legate de funcționarea aeroportului din Gdynia.

(234) Prin urmare, Comisia consideră că aeroportul din Gdynia nu oferă perspective de utilizare satisfăcătoare pe termen mediu.

(iv) *Toți potențialii utilizatori ai infrastructurii au acces la ea în mod egal și nediscriminatoriu*

(235) Polonia a confirmat că toți utilizatorii potențiali ar avea acces la infrastructura aeroportuară, în mod egal și nediscriminatoriu, fără nicio discriminare nejustificată din punct de vedere comercial.

(v) *Dezvoltarea comerțului nu este afectată într-o măsură care contravine interesului Uniunii*

(236) Comisia constată că Polonia nu a furnizat nicio dovadă că aeroporturile din Gdańsk și Gdynia ar constitui un nod aeroportuar în colaborare. În mod logic rezultă că cele două aeroporturi ar trebui, în realitate, să concureze pentru a atrage, în esență, aceiași pasageri.

- (237) De asemenea, Comisia observă că planul de afaceri al aeroportului din Gdynia (în care aproximativ [80-90] % din venituri sunt generate de zborurile low-cost și de cele charter) și amploarea investițiilor (de exemplu, un terminal cu o capacitate de 0,5 milioane de pasageri pe an care urmează să fie extins în viitor) nu fundamentează afirmația potrivit căreia aeroportul din Gdynia s-ar axa pe traficul aerian general și ar oferi numai sau, în principal, servicii pentru sectorul aviației generale.
- (238) Luând în considerare cele menționate anterior și faptul că ambele aeroporturi s-ar axa pe zboruri low-cost și charter, Comisia consideră că ajutorul este destinat unui aeroport care se va afla în concurență directă cu un alt aeroport din aceeași arie teritorială, fără să existe o cerere pentru servicii aeroportuare care să nu poată fi îndeplinită de către aeroportul existent.
- (239) Prin urmare, Comisia consideră că ajutorul în cauză ar afecta schimburile comerciale într-o măsură care contravine interesului comun. Această concluzie este confirmată de absența unui obiectiv de interes comun pe care ajutorul în cauză urmărește să îl atingă.

(vi) *Necesitatea ajutorului și efectul de stimulare*

- (240) Pe baza datelor furnizate de Polonia, Comisia consideră că în cazul de față costurile de investiție pot fi mai mici decât pentru construirea altor aeroporturi regionale comparabile în Polonia. Aceasta se datorează, în principal, utilizării infrastructurii existente a aeroportului militar. De asemenea, Polonia susține că, în absența ajutorului, investiția nu ar fi realizată de administratorul aeroportului.
- (241) Comisia observă în continuare că intervalul lung de timp necesar pentru a atinge pragul de rentabilitate pentru acest tip de investiție înseamnă că finanțarea publică ar putea fi necesară pentru a modifica comportamentul beneficiarului astfel încât acesta să demareze investițiile. Mai mult, având în vedere că rentabilitatea preconizată a proiectului de investiții nu poate fi stabilită (a se vedea considerentul 185), iar un investitor în economia de piață nu ar realiza un astfel de proiect, este într-adevăr probabil ca ajutorul să modifice comportamentul operatorului aeroportuar.
- (242) Cu toate acestea, în absența unui obiectiv de interes comun bine definit, Comisia concluzionează că ajutorul nu poate fi considerat necesar și proporțional cu un astfel de obiectiv.
- (243) Prin urmare, Comisia consideră că ajutorul pentru investiții acordat de Gdynia și Kosakowo în favoarea întreprinderii Gdynia-Kosakowo Airport Ltd. nu îndeplinește cerințele prevăzute în Orientările din 2005 privind sectorul aviației și nu poate fi considerat compatibil cu piața internă.

5.2.4. *Ajutor pentru funcționare*

- (244) Comisia și-a fundamentat evaluarea ajutorului pentru funcționare menționat în considerentul 227 din Decizia 2014/883/UE pe constatarea că „acordarea de ajutoare de exploatare pentru a asigura funcționarea unui proiect de investiții care beneficiază de ajutor incompatibil este, prin natura sa, incompatibil cu piața internă.” Fără ajutorul incompatibil pentru investiții, aeroportul din Gdynia n-ar fi existat, întrucât acesta este finanțat în întregime prin acest ajutor, iar ajutorul pentru funcționare nu poate fi acordat pentru o infrastructură aeroportuară inexistentă.
- (245) Această concluzie formulată în temeiul Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației este, de asemenea, valabilă conform Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației și suficientă pentru a constata că ajutorul pentru funcționare acordat operatorului aeroportuar este incompatibil cu piața internă.
- (246) În plus, prima condiție de compatibilitate stabilită în Orientările din 2014 privind sectorul aviației, potrivit căreia un ajutor pentru funcționare poate fi considerat compatibil în cazul în care acesta contribuie la îndeplinirea unui obiectiv bine definit de interes comun sub forma unei creșteri a mobilității cetățenilor Uniunii Europene și a conectivității regiunilor sau facilitează dezvoltarea regională, obiectiv care nu este, în mod evident, îndeplinit în cazul în care ajutorul pentru funcționare în cauză urmărește să asigure funcționarea unui aeroport care a fost construit exclusiv cu un ajutor pentru investiții care este incompatibil cu piața internă.

- (247) În consecință, Comisia consideră că considerentul 203 și următoarele (care demonstrează că ajutorul pentru investiții acordat întreprinderii Gdynia-Kosakowo Airport Ltd nu îndeplinește, din cauza dublării infrastructurilor aeroportuare, un obiectiv bine definit de interes comun și este, prin urmare, incompatibil cu piața internă conform Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației) demonstrează, de asemenea, că ajutorul pentru funcționare acordat întreprinderii Gdynia-Kosakowo Airport Ltd este, de asemenea, incompatibil cu piața internă, după cum s-a concluzionat deja în Decizia 2014/883/UE. Ajutorul pentru funcționare acordat întreprinderii Gdynia-Kosakowo Airport Ltd (la fel ca și ajutorul pentru investiții) va conduce doar la dublarea infrastructurii aeroportuare dintr-o regiune care are deja deservită în mod corespunzător de un aeroport decongestionat și, prin urmare, nu contribuie la un obiectiv bine definit de interes comun.
- (248) Din motive de exhaustivitate, Comisia observă că s-ar ajunge la aceeași concluzie în cazul în care ajutorul pentru funcționare ar trebui evaluat în lumina normelor privind ajutoarele regionale invocate de Polonia. Într-un astfel de caz, Comisia ar trebui să țină seama de faptul că aeroportul din Gdynia este situat într-o regiune defavorizată care beneficiază de derogarea prevăzută la articolul 107 alineatul (3) litera (a) din TFUE, ceea ce înseamnă că Comisia ar trebui să evalueze dacă ajutorul pentru funcționare în cauză poate fi considerat compatibil cu Orientările privind ajutoarele regionale.
- (249) În conformitate cu punctul 76 din Orientările privind ajutoarele regionale, ajutoarele pentru funcționare în regiunile care beneficiază de derogarea de la articolul 107 alineatul (3) litera (a) din TFUE pot fi acordate cu condiția ca următoarele criterii să fie îndeplinite în mod cumulativ: (i) acestea sunt justificate în ceea ce privește contribuția lor la dezvoltarea regională și natura lor; și (ii) nivelul lor este proporțional cu handicapurile pe care încearcă să le reducă.
- (250) Polonia este de părere că ajutorul pentru funcționare este compatibil cu punctul 76 din Orientările privind ajutoarele regionale (a se vedea considerentele 95-97).
- (251) Întrucât Pomerania este deja deservită de aeroportul din Gdańsk, iar noul aeroport nu va îmbunătăți legăturile cu această regiune, Comisia nu putea concluziona că ajutorul ar contribui la dezvoltarea regională.
- (252) Prin urmare, Comisia consideră că ajutorul pentru funcționare nu poate fi considerat proporțional cu handicapurile pe care încearcă să le reducă, întrucât Pomerania nu pare să fie afectată de niciun handicap legat de conectivitatea acesteia.
- (253) De asemenea, Comisia ar considera că ajutorul pentru funcționare evaluat a fost alocat pentru a finanța un set predefinit de cheltuieli. Cu toate acestea, având în vedere evaluarea de către Comisie a planului de afaceri pentru aeroportul din Gdynia și evaluarea sa referitoare la nivelul veniturilor și costurilor preconizate prezentate în secțiunea 5.1.3, nu se poate concluziona că ajutorul va fi limitat la un minim necesar, că acesta va fi acordat cu titlu tranzitoriu și în mod degresiv. În special, în ceea ce privește incertitudinile privind rentabilitatea preconizată a operatorului aeroportuar (a se vedea secțiunea privind existența ajutorului) nu poate fi asigurat caracterul tranzitoriu și degresiv al ajutorului.
- (254) Prin urmare, Comisia consideră că ajutorul pentru funcționare acordat de Gdynia și Kosakowo în favoarea întreprinderii Gdynia-Kosakowo airport Ltd este incompatibil cu piața internă, întrucât vizează asigurarea funcționării unui aeroport care există doar datorită unui ajutor pentru investiții incompatibil și (la fel ca și respectivul ajutor pentru investiții) conduce pur și simplu la dublarea infrastructurii aeroportuare.

5.2.5. Concluzie privind compatibilitatea

- (255) În consecință, Comisia concluzionează că ajutorul de stat acordat întreprinderii Gdynia-Kosakowo Airport Ltd este incompatibil cu piața internă.
- (256) Comisia nu a identificat nicio altă dispoziție privind compatibilitatea cu piața internă care ar putea oferi o bază pentru a considera că ajutorul în cauză este compatibil cu tratatul. Nici Polonia nu a invocat nicio dispoziție privind compatibilitatea cu piața internă și nici nu a furnizat argumente solide care să permită Comisiei să considere ajutorul în cauză ca fiind compatibil.

- (257) Ajutoarele pentru investiții și pentru funcționare pe care Polonia le-a acordat sau pe care intenționează să le acorde în favoarea întreprinderii Gdynia-Kosakowo Airport Ltd sunt incompatibile cu piața internă. Polonia a pus în aplicare în mod ilegal ajutorul, încălcând articolul 108 alineatul (3) din TFUE.

6. RECUPERARE

- (258) În conformitate cu TFUE și cu jurisprudența constantă a Curții de Justiție, Comisia are competența de a decide dacă statul membru în cauză trebuie să elimine sau să modifice ajutorul atunci când constată că acesta este incompatibil cu piața internă ⁽⁷⁶⁾. Curtea a arătat, de asemenea, că obligația unui stat de a elimina ajutorul considerat de Comisie ca fiind incompatibil cu piața comună are rolul de a restabili situația existentă anterior ⁽⁷⁷⁾. În acest context, Curtea a stabilit faptul că obiectivul este atins de îndată ce destinatarul a rambursat sumele acordate prin intermediul unui ajutor ilegal, pierzând prin urmare avantajul de care se bucurase față de concurenți săi de pe piață, iar situația anterioară plății ajutorului este restabilită ⁽⁷⁸⁾.
- (259) În conformitate cu jurisprudența menționată, articolul 14 din Regulamentul (CE) nr. 659/99 al Consiliului ⁽⁷⁹⁾ prevede că „atunci când adoptă decizii negative în cazuri de ajutor ilegal, Comisia decide ca statul membru în cauză să ia toate măsurile necesare pentru recuperarea ajutorului de la beneficiar”.
- (260) Prin urmare, ajutoarele de stat menționate mai sus trebuie să fie restituite autorităților poloneze, în măsura în care acestea au fost plătite.
- (261) Comisia reamintește că, potrivit jurisprudenței constante, faptul că întreprinderile se află în dificultate sau în stare de faliment nu afectează obligația statului membru de a recupera ajutorul ⁽⁸⁰⁾. În aceste cazuri, restabilirea situației anterioare și eliminarea denaturării concurenței rezultate în urma ajutorului plătit în mod ilegal se pot, în principiu, realiza prin înscrierea creanței corespunzătoare restituirii respectivului ajutor în tabelul creanțelor ⁽⁸¹⁾. În cazul în care autoritățile de stat nu sunt în măsură să recupereze întregul ajutor, înscrierea creanței îndeplinește obligația de recuperare numai dacă procedura de insolvență conduce la lichidarea întreprinderii în cauză, și anume, la încetarea definitivă a activităților acesteia ⁽⁸²⁾.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Decizia 2014/883/UE se abrogă.

Articolul 2

(1) Injecțiile de capital în favoarea întreprinderii Gdynia-Kosakowo Airport Ltd din perioada 28 august 2007-17 iunie 2013 constituie ajutoare de stat care au fost puse în aplicare în mod ilegal de către Polonia, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, și sunt incompatibile cu piața internă, cu excepția cazului în care respectivele injecții de capital au fost cheltuite pe investiții necesare pentru desfășurarea activităților care, conform Deciziei C(2013) 4045 final, trebuie considerate ca încadrându-se în domeniul politicii publice.

⁽⁷⁶⁾ Cauza C-70/72 Comisia/Germania, EU:C:1973:87, Rec., 1973, p. 813, punctul 13.

⁽⁷⁷⁾ Cauzele conexe C-278/92, C-279/92 și C-280/92 Spania/Comisia, EU:C:1994:325, Rec., 1994, p. I04103, punctul 75.

⁽⁷⁸⁾ Cauza C-75/97 Belgia/Comisia, EU:C:1999:311, Rec., 1999, p. I-03671, punctele 64-65.

⁽⁷⁹⁾ Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 83, 27.3.1999, p. 1).

⁽⁸⁰⁾ Cauza C-42/93 Spania/Comisia („Merco”), EU:C:1994:326, Rec., 1994, p. I-4175, punctul 33; cauza C496/09 Comisia/Italia, EU:C:2011:740, Rep., 2011, p. I-11483, punctul 72.

⁽⁸¹⁾ Cauza C-277/00 Germania/Comisia („SMI”), EU:C:2004:238, Rec., 2004, p. I-4355, punctul 85; cauza 52/84 Comisia/Belgia, EU:C:1986:3, Rec., 1986, p. 89, punctul 14; cauza C-142/87 Belgia/Comisia („Tubemeuse”), EU:C:1990:125, Rec., 1990, p. I-959, punctele 60-62.

⁽⁸²⁾ Hotărârea în cauza C-610/10 Comisia/Spania („Magesfa”), EU:C:2012:781, punctul 104 și jurisprudența citată.

(2) Injecțiile de capital pe care Polonia intenționează să le pună în aplicare în favoarea întreprinderii Gdynia-Kosakowo Airport Ltd după 17 iunie 2013 pentru conversia aeroportului militar Gdynia-Kosakowo în aeroport civil constituie ajutor de stat incompatibil cu piața internă. În consecință, ajutorul de stat nu poate fi pus în aplicare.

Articolul 3

(1) Polonia recuperează ajutorul menționat la articolul 2 alineatul (1) de la beneficiar.

(2) Sumele care trebuie recuperate sunt purtătoare de dobândă începând cu data la care au fost puse la dispoziția beneficiarului și până la recuperarea lor efectivă. Dobânda se calculează ca dobândă compusă, în conformitate cu capitolul V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei ⁽⁸³⁾.

(3) Polonia anulează toate plățile restante aferente ajutorului menționat la articolul 2 alineatul (2), începând cu data notificării prezentei decizii.

Articolul 4

(1) Recuperarea ajutorului menționat la articolul 2 alineatul (1) și a dobânzii menționate la articolul 3 alineatul (2) este imediată și efectivă.

(2) Polonia se asigură că prezenta decizie este pusă în aplicare în termen de patru luni de la data notificării prezentei decizii.

Articolul 5

(1) În termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, Polonia transmite Comisiei următoarele informații:

- (a) suma totală (principalul și dobânda de recuperare) care urmează a fi recuperată de la beneficiar;
- (b) o descriere detaliată a măsurilor deja adoptate și a celor planificate în vederea conformării cu prezenta decizie;
- (c) documente care să demonstreze că beneficiarul a fost somat să ramburseze ajutorul.

(2) Polonia informează în mod regulat Comisia cu privire la evoluția măsurilor naționale luate în vederea punerii în aplicare a prezentei decizii până la finalizarea recuperării ajutorului menționat la articolul 2 alineatul (1) și a dobânzii menționate la articolul 3 alineatul (2). Polonia trebuie să prezinte imediat, la simpla solicitare a Comisiei, informații privind măsurile deja adoptate și cele planificate în vederea conformării cu prezenta decizie. De asemenea, Polonia transmite informații detaliate privind valoarea ajutorului și a dobânzii deja recuperate de la beneficiar.

Articolul 6

Prezenta decizie se adresează Republicii Polone.

Adoptată la Bruxelles, la 26 februarie 2015

Pentru Comisie
Margrethe VESTAGER
Membru al Comisiei

⁽⁸³⁾ Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 659/1999 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 140, 30.4.2004, p. 1).

ANEXĂ

INFORMAȚII CU PRIVIRE LA CUANTUMUL AJUTORULUI PRIMIT, AL AJUTORULUI CARE TREBUIE
RECUPERAT ȘI AL AJUTORULUI DEJA RECUPERAT

Identitatea beneficiarului	Cuantumul total al ajutorului primit (*)	Cuantumul total al ajutorului care trebuie recuperat (*) (principal)	Suma totală deja rambursată (*)	
			Principal	Dobândă de recuperare

(*) Milioane în moneda națională.

DECIZIA (UE) 2015/1587 A COMISIEI**din 7 mai 2015****privind ajutorul de stat SA.35546 (2013/C) (ex 2012/NN) pus în aplicare de Portugalia pentru Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A.**

[notificată cu numărul C(2015) 3036]

(Numai textul în limba engleză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

având în vedere decizia prin care Comisia a hotărât să inițieze procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene cu privire la ajutorul SA.35546 (2013/C) (ex 2012/NN) ⁽¹⁾,

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile menționate anterior,

întrucât:

1. PROCEDURĂ

- (1) Prin e-mailul din 3 octombrie 2012, autoritățile portugheze au prezentat Comisiei, în mod informal, o scurtă notă privind măsurile de stat care vizează maximizarea veniturilor obținute din privatizarea societății Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. („ENVC”). Pe baza informațiilor furnizate, Comisia a decis să deschidă un caz *ex officio* la 5 octombrie 2012, înregistrat cu numărul SA.35546 (2012/CP). Portugalia a fost informată cu privire la deschiderea cazului prin scrisoarea din 11 octombrie 2012.
- (2) Comisia a solicitat informații suplimentare prin scrisoarea din 12 octombrie 2012, la care Portugalia a răspuns prin e-mailul din 9 noiembrie 2012 și prin scrisoarea din 20 noiembrie 2012. Conform acestor informații, se pare că ENVC a beneficiat în trecut de o serie de măsuri care ar putea constitui un ajutor de stat. La 16 octombrie 2012, a avut loc o conferință telefonică cu autoritățile portugheze. La 11 decembrie 2012, la solicitarea autorităților portugheze, a fost organizată o reuniune între Comisie și autoritățile portugheze. Informații suplimentare au fost transmise de Portugalia prin scrisoarea din 28 decembrie 2012 și prin e-mailul din 18 ianuarie 2013.
- (3) Prin scrisoarea din 23 ianuarie 2013, Comisia a informat Portugalia că a decis să inițieze procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE”) cu privire la ajutorul în cauză („decizia de inițiere a procedurii”).
- (4) Decizia Comisiei de a iniția procedura a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽²⁾, iar părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile cu privire la măsuri. Portugalia și-a prezentat observațiile cu privire la decizia de inițiere a procedurii prin scrisoarea din 12 martie 2013. Comisia nu a primit observații de la părțile interesate.
- (5) Pe parcursul procedurii oficiale de investigare, Portugalia a furnizat informații în numeroase ocazii ca răspuns la solicitările de informații din partea Comisiei. În plus, Comisia și autoritățile portugheze au organizat conferințe telefonice la 27 mai 2013, 29 iulie 2013, 13 noiembrie 2013 și 20 ianuarie 2015. De asemenea, la 17 martie 2014, a avut loc o reuniune între Comisie și autoritățile portugheze.

⁽¹⁾ Ajutor de stat — Portugalia — Ajutorul de stat SA.35546 (2013/C) (ex 2012/NN) — Măsuri anterioare în favoarea societății Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. — Invitație de a prezenta observații în temeiul articolului 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO C 95, 3.4.2013, p. 118).

⁽²⁾ A se vedea nota de subsol 1.

- (6) Prin scrisoarea din 27 februarie 2015, Portugalia a solicitat Comisiei să confirme faptul că orice eventuală obligație de recuperare nu va fi extinsă și în cazul societății WestSea. În aceeași scrisoare, Portugalia a acceptat să renunțe la drepturile care decurg din articolul 342 din TFUE coroborat cu articolul 3 din Regulamentul nr. 1/1958 ⁽³⁾ și să accepte ca adoptarea prezentei decizii și notificarea acesteia să se facă în limba engleză.

2. CONTEXT

2.1. Beneficiarul

- (7) ENVC a fost un șantier naval portughez înființat în 1944 și naționalizat în 1975. Acesta era deținut în totalitate de către stat prin intermediul societății EMPORDEF – *Empresa Portuguesa de Defesa (SGPS), S.A.* („EMPORDEF”), o societate-holding aflată integral în proprietatea statului, care controlează o serie de întreprinderi de stat din sectorul apărării.
- (8) Până în momentul adoptării deciziei Comisiei de inițiere a procedurii (a se vedea considerentul 3 de mai sus), ENVC a angajat aproximativ 638 de lucrători și era singurul șantier naval din Portugalia cu capacitate de a construi nave militare ⁽⁴⁾. Portofoliul de construcții navale al ENVC din acel moment se limita la construirea a două nave de transport de asfalt comandate de *Petróleos de Venezuela S.A („PDVSA”)*, o societate deținută în totalitate de statul venezuelean.
- (9) ENVC își desfășura activitatea pe un teren aflat în concesiune. Această concesiune a fost acordată pentru prima dată societății ENVC în 1946 și a fost ulterior modificată în 1948, 1949 și 1974. În 1989, dimensiunea zonei concesionate a fost extinsă, iar durata – prevăzută inițial până în 2006 – a fost prelungită până în 2031 ⁽⁵⁾.

2.2. Procedura de privatizare

- (10) La momentul adoptării deciziei de inițiere a procedurii, ENVC era încă activă pe piață. Prin Decretul-lege nr. 186/2012 din 13 august 2012, guvernul a decis să reprivatizeze societatea ⁽⁶⁾.
- (11) Procesul de privatizare urma să se desfășoare în temeiul Legii portugheze privind privatizarea ⁽⁷⁾. Normele specifice care reglementează procesul, și anume Decretul-lege nr. 186/2012 și Rezoluția Consiliului de Miniștri nr. 73/2012, au fost publicate în Monitorul Oficial al Republicii Portugheze la 13 și, respectiv, la 29 august 2012 ⁽⁸⁾. Rezoluția Consiliului de Miniștri nr. 73/2012 a clarificat faptul că privatizarea urma să fie realizată prin vânzarea directă – nicio licitație – a unei proporții de până la 95 % din capitalul social al societății ENVC.
- (12) Portugalia a indicat faptul că peste 70 de potențiali investitori au fost identificați de către EMPORDEF și de către consilierul financiar al acesteia. Trei investitori au prezentat oferte ferme până la data-limită de 5 noiembrie 2012, dar numai doi au fost considerați eligibili: Rio Nave Serviços Navais din Brazilia și JSC River Sea Industrial Trading din Rusia ⁽⁹⁾.
- (13) Prin Rezoluția Consiliului de Miniștri nr. 27/2013, din 17 aprilie 2013, guvernul portughez a decis să respingă singura ofertă valabilă a JSC River Sea Industrial Trading (oferta societății Rio Nave Serviços Navais a expirat între timp), deoarece condițiile sale erau exagerate și nu puteau fi acceptate.

⁽³⁾ Regulamentul nr. 1 de stabilire a regimului lingvistic al Comunității Economice Europene (JO 17, 6.10.1958, p. 385/58).

⁽⁴⁾ Pe baza informațiilor furnizate de Portugalia, se pare că, în ceea ce privește forța de muncă pentru construcția de nave pentru scopuri militare, capacitatea a atins în 2005 un vârf de 33 % din totalul activității societății ENVC (incluzând lucrări de construcții, reparații etc.) În perioada 2006-2011, capacitatea medie dedicată construcțiilor militare a fost de aproximativ 11 %, însă în 2012 a scăzut la zero din cauza anulării unei comenzi din partea armatei portugheze pentru construirea de nave militare.

⁽⁵⁾ Contractul de concesiune a fost, de asemenea, modificat în 2005 și 2007 pentru a permite societății ENVC să subconcesioneze o parte din teren pentru fabricarea de generatoare eoliene.

⁽⁶⁾ Acest proces nu a fost inclus în memorandumul de înțelegere privind condițiile specifice de politică economică, semnat între Portugalia și Comisie, Fondul Monetar Internațional și Banca Centrală Europeană.

⁽⁷⁾ *Lei Quadro das Privatizações*, aprobată prin Legea nr. 11/90 din 5 aprilie 1990 și republicată prin Legea nr. 50/2011 din 13 septembrie 2011.

⁽⁸⁾ *Diário da República* nr. 156, 13.8.2012, p. 4364 și, respectiv, *Diário da República* nr. 167, 29.8.2012, p. 4838.

⁽⁹⁾ Cu toate că societatea Volstad Maritime a prezentat o ofertă fermă la 5 noiembrie 2012, aceasta a fost descalificată din cauza prezentării ofertei după ora-limită 10.00 a.m.

- (14) Prin Decretul-lege nr. 98/2013 din 24 iulie 2013, guvernul portughez a autorizat societatea ENVC să subconcezioneze terenul pe care își desfășura activitatea. Procedura de subconcesionare a fost inițiată la 31 iulie 2013. Doi ofertanți au prezentat oferte, dar numai unul dintre aceștia, Martifer-Energy Systems SGPS, S.A., împreună cu Navalria-Docas, Construções e Reparações Navais, S.A. (prin intermediul filialei comune a acestora, WestSea), a fost considerat eligibil. Portugalia a confirmat că oferta WestSea a fost selectată la 11 octombrie 2013.
- (15) Având în vedere situația financiară a societății ENVC care, până la mijlocul anului 2013, acumulase pierderi în valoare de peste 264 de milioane EUR, guvernul portughez a decis să lichideze societatea ENVC prin Rezoluția nr. 86/2013 a Consiliului de Miniștri din 5 decembrie 2013. În același timp, guvernul a însărcinat Consiliul de administrație al ENVC să înceapă vânzarea activelor societății și să maximizeze valoarea acestora printr-un proces transparent de vânzări.
- (16) La 4 martie 2014, ENVC a organizat o adunare generală în cadrul căreia EMPORDEF, în calitate de acționar unic al ENVC, a confirmat decizia de a începe vânzarea activelor ENVC, precum și de a-i disponibiliza pe cei aproximativ 607 de angajați de la acel moment, în scopul lichidării și dizolvării societății cât mai curând posibil.
- (17) După luarea măsurilor necesare pentru respectarea deciziei adunării generale a ENVC, și anume vânzarea activelor și disponibilizarea angajaților, guvernul portughez a solicitat *Comissão de Recrutamento e Seleção para a Administração Pública* – CRESAP (Agenția portugheză pentru selectarea și recrutarea funcționarilor superiori ai administrației) să numească echipa de lichidare responsabilă cu lichidarea ENVC. Autoritățile portugheze au confirmat că ENVC va fi lichidată în următoarele luni.

3. DESCRIEREA MĂSURILOR

- (18) Pe baza informațiilor furnizate de Portugalia în cursul procedurii oficiale de investigare, se pare că ENVC a beneficiat de mai multe măsuri de ajutor în trecut („măsurile anterioare”).
- (19) Unele dintre măsurile anterioare au fost furnizate de către EMPORDEF sau de către Trezoreria portugheză pentru a acoperi cheltuielile de funcționare și/sau pierderile societății ENVC din perioada 2006-2013. Măsurile sunt prezentate pe scurt în tabelul 1 de mai jos.

Tabelul 1

Măsuri anterioare acordate pentru a acoperi cheltuielile de funcționare și/sau pierderile societății ENVC

Data	Măsura	Furnizor	Valoare (în EUR)
11 mai 2006	Majorarea capitalului societății ENVC	EMPORDEF	24 875 000
2012/2013	Împrumuturi purtătoare de dobândă pentru acoperirea cheltuielilor de funcționare — pentru detalii, a se vedea anexa I	EMPORDEF	101 118 066,03
(i) 31 ianuarie 2006 (ii) 11 decembrie 2008 (iii) 28 aprilie 2010 (iv) 27 aprilie 2011	Împrumuturi pentru a face față cheltuielilor de funcționare	Direção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF)	(i) 30 000 000 (ii) 8 000 000 (iii) 5 000 000 (iv) 13 000 000

- (20) La 11 mai 2006, Adunarea generală a ENVC (al cărei membru unic a fost EMPORDEF) a decis să majoreze capitalul societății ENVC cu 24,875 de milioane EUR („**majorarea de capital din 2006**”) ⁽¹⁰⁾. Potrivit Portugaliei, majorarea de capital din 2006 era necesară pentru a permite ENVC să își onoreze angajamentele financiare și comerciale (în special cu marina portugheză) și s-a realizat ținând seama de un plan de restructurare pentru ENVC, din data de 17 august 2005 (a se vedea considerentul 47 de mai jos). Portugalia remarcă, de asemenea, că majorarea de capital din 2006 a fost necesară pentru a respecta dispozițiile articolului 35 din Codul portughez al societăților comerciale („*Código das Sociedades Comerciais*”), alternativele fiind o reducere a capitalului ENVC sau lichidarea societății.
- (21) În 2012 și la începutul anului 2013, mai multe bănci au încetat să acorde împrumuturi societății ENVC și au fost dispuse să facă acest lucru numai în ceea ce privește EMPORDEF. În consecință, în scopul asigurării continuității activităților societății ENVC, EMPORDEF – în calitate de acționar unic – a oferit sprijin financiar societății ENVC sub formă de împrumuturi multiple purtătoare de dobândă în valoare totală de 101 118 066,03 EUR („**împrumuturile din 2012 și 2013**”) ⁽¹¹⁾. Portugalia explică faptul că aceste împrumuturi au fost acordate pentru a acoperi cheltuielile de funcționare și pentru a asigura refinanțarea creditelor bancare existente. Ratele dobânzilor aplicabile împrumuturilor din 2012 și 2013 variază în funcție de fiecare contract în parte. Portugalia susține că ratele dobânzilor aplicate de EMPORDEF în cazul societății ENVC au reprodus ratele dobânzilor bancare aplicabile împrumuturilor subiacente acordate societății EMPORDEF. Începând din luna februarie 2014, ENVC nu a rambursat nici împrumuturile din 2012 și 2013, nici nu a plătit vreo dobândă.
- (22) În cele din urmă, în 2006, 2008, 2010 și 2011, ENVC a obținut o finanțare în valoare totală de 56 de milioane EUR din partea Trezoreriei portugheze („*Direção-Geral do Tesouro e Finanças*” – DGTF) sub forma mai multor acorduri de împrumut („**împrumuturile DGTF**”). Portugalia declară că ratele dobânzilor aplicabile au fost EURIBOR plus un spread variabil în funcție de contract. Împrumuturile DGTF au fost acordate în vederea acoperirii responsabilităților financiare anterioare restante și a necesarului de numerar pentru a face față cheltuielilor de funcționare ale ENVC. Portugalia a confirmat că împrumuturile DGTF nu au fost rambursate ⁽¹²⁾.
- (23) Portugalia a furnizat, de asemenea, informații cu privire la o serie de alte măsuri acordate în trecut societății ENVC. Măsurile sunt prezentate pe scurt în tabelul 2 de mai jos.

Tabelul 2

Alte măsuri anterioare acordate societății ENVC ⁽¹⁾

Data	Măsura	Furnizor	Valoare (în EUR)
29 noiembrie 2011	Scrisoare de confort pentru un împrumut acordat de <i>Banco Comercial Português</i> (BCP)	EMPORDEF	990 000
3 noiembrie 2011	Scrisoare de confort pentru un împrumut acordat de BCP	EMPORDEF	400 000
30 septembrie 2010	Scrisoare de confort pentru un împrumut acordat de BCP	EMPORDEF	12 500 000
31 august 2010	Scrisorile de confort pentru două acreditive stand-by emise de <i>Caixa Geral de Depósitos</i> (CGD)	EMPORDEF	12 890 000 ⁽²⁾
24 iunie 2010	Scrisoare de confort pentru un împrumut acordat de BCP	EMPORDEF	5 000 000

⁽¹⁰⁾ În declarația sa din 28 decembrie 2012, Portugalia a invocat o majorare de capital realizată aparent în 2009. Cu toate acestea, în cursul procedurii oficiale de investigare, Portugalia a confirmat că în 2009 nu s-a realizat nicio majorare de capital.

⁽¹¹⁾ Această măsură include preluarea de către EMPORDEF a datoriei ENVC față de Parvalorem, în cuantum de 5 111 910,08 EUR, precum și a dobânzilor acumulate și neachitate în valoare de 5 281 882,02 EUR.

⁽¹²⁾ Portugalia a remarcat că ENVC a plătit dobânzi pentru împrumuturile DGTF din 2006 și 2008 de cinci ori în perioada 2006-2010, în valoare totală de 3 291 293,50 EUR.

Data	Măsura	Furnizor	Valoare (în EUR)
25 noiembrie 2009	Scrisoare de confort pentru un împrumut reînnoibil automat acordat de CGD	EMPORDEF	15 000 000
7 septembrie 2009	Scrisoare de confort pentru un împrumut reînnoibil automat acordat de Banco Espírito Santo (BES)	EMPORDEF	4 500 000
26 iunie 2008	Scrisoare de confort pentru BCF sub formă de garanții de bună execuție pentru două contracte de construcții navale	EMPORDEF	14 512 500
8 ianuarie 2007	Scrisoare de confort pentru un împrumut reînnoibil automat acordat de CGD	EMPORDEF	5 000 000
—	Ajutor pentru construcții navale 2000-2005 ⁽³⁾ – pentru detalii, a se vedea anexa II	DGTF	27 129 933,20
—	Ajutor pentru formarea profesională 2005-2006 ⁽⁴⁾	DGTF	257 791
23 decembrie 2009	Împrumut pentru construcția navei Atlântida	EMPORDEF	37 000 000

(1) Decizia de inițiere a procedurii a inclus printre alte măsuri o scrisoare de confort din partea EMPORDEF în ceea ce privește scrisorile de credit emise de către CGD, în valoare de 12 890 000 EUR. În cursul procedurii oficiale de investigare, Portugalia a clarificat faptul că această măsură este cea descrisă în considerentul 24.

(2) În cursul procedurii oficiale de investigare, Portugalia a clarificat faptul că suma care face obiectul acreditivelor stand-by a fost de 12 890 000 EUR, adică 10 % din costurile de construcție a două nave de transport de asfalt (128 900 000 EUR). În plus, Portugalia a clarificat faptul că contractul pentru emiterea acreditivelor stand-by a intrat în vigoare în 2010, și nu în 2012, astfel cum se prevedea în decizia de inițiere a procedurii.

(3) Conform informațiilor furnizate de Portugalia, ajutorul pentru construirea de nave a fost acordat sub formă de subvenții legate de 14 contracte din perioada 2000-2005, și nu în perioada 2000-2007, astfel cum s-a indicat în decizia de inițiere a procedurii.

(4) Portugalia a clarificat faptul că ajutorul pentru formare profesională a fost furnizat în anii 2005 și 2006, și nu în perioada 2000-2007, astfel cum s-a indicat în decizia de inițiere a procedurii.

(24) În 2010, ENVC a încheiat un contract cu PDVSA pentru construcția a două nave de transport de asfalt. Valoarea contractului pentru fiecare navă a fost de 64,45 milioane EUR, însumând 128,9 milioane EUR. Conform contractului de lucrări de construcții, PDVSA urma să acorde societății ENVC un acont echivalent cu 10 % din prețul total al contractului, respectiv 12,89 milioane EUR, cu condiția prealabilă de a obține două acreditive stand-by, care aveau drept scop garantarea acontului PDVSA în cazul în care ENVC și-ar fi încălcat obligațiile contractuale. Cele două acreditive stand-by au fost emise de către CGD pe baza scrisorilor de confort din partea EMPORDEF și au fost retrase la 28 februarie 2014 și la 31 martie 2014.

(25) De asemenea, Portugalia explică faptul că, în perioada 2007-2011, EMPORDEF a emis numeroase alte scrisori de confort și garanții pentru acorduri de finanțare încheiate între ENVC și bănci comerciale (scrisorile de confort prezentate în detaliu în considerentul 24 de mai sus și în prezentul considerent vor fi denumite în continuare în mod colectiv „scrisorile de confort” – acestea însumează 70 792 500 EUR). Portugalia subliniază faptul că EMPORDEF nu a impus niciodată taxe societății ENVC pentru scrisorile de confort.

(26) În perioada 2000-2005, ENVC a primit numeroase subvenții pentru activitățile de construcții navale în valoare de 27 129 933,20 EUR („subvențiile pentru construcții navale”). Această sumă corespunde unor subvenții nerambursabile multiple pentru construirea unei serii de nave și de nave cisternă, care, potrivit Portugaliei, au fost furnizate în conformitate cu Decretul-lege nr. 296/89 de punere în aplicare a Directivei 87/167/CEE a Consiliului ⁽¹³⁾.

(13) Directiva 87/167/CEE a Consiliului din 26 ianuarie 1987 privind ajutoarele acordate în domeniul construcțiilor navale (JO L 69, 12.3.1987, p. 55).

- (27) ENVC a primit, de asemenea, ajutor financiar pentru formare profesională, care se ridică la suma de 257 791 EUR („**subvențiile pentru formarea profesională**”) în 2005 și 2006 în cadrul Programului operațional pentru ocuparea forței de muncă, formare profesională și dezvoltare socială (POEFDS) finanțat prin Fondul social european.
- (28) În ceea ce privește nava Atlântida, Portugalia explică faptul că pentru construcția acesteia s-a organizat o licitație publică internațională în 2006, la care a participat numai ENVC și o altă societate. Cu toate acestea, ambele oferte au fost respinse deoarece nu respectau cerințele necesare ale licitației. Construcția navelor a fost atribuită societății ENVC într-o etapă ulterioară prin intermediul unei negocieri directe cu Atlanticoline, societatea publică responsabilă cu transportul maritim în Azore. Valoarea inițială a contractului pentru nava Atlântida a fost în valoare de 39,95 milioane EUR, fiind majorată ulterior la 45,35 milioane EUR. Ulterior, Atlanticoline a reziliat contractul cu ENVC susținând că nava Atlântida nu putea atinge viteza prevăzută.
- (29) Pentru a pune capăt conflictului dintre Atlanticoline și ENVC, EMPORDEF a primit, la 23 decembrie 2009, un împrumut din partea CGD în valoare de 37 de milioane EUR. În acordul de împrumut se specifica faptul că împrumutul urma să fie utilizat de către EMPORDEF pentru a furniza societății ENVC fondurile necesare pentru a permite ENVC să pună capăt procedurii cu Atlanticoline. Rata dobânzii aplicate era EURIBOR pentru șase luni plus un spread de 2 % („**împrumutul pentru nava Atlântida**”).
- (30) Nava finalizată a fost scoasă la licitație în cursul anului 2014. Această procedură de vânzare a fost publicată în presa națională și internațională, iar prețul a fost singurul criteriu pentru alegerea câștigătorului licitației. Contractul de achiziție cu cumpărătorul (Mystic Cruises SA) pentru suma de 8,75 milioane EUR a fost semnat la 30 septembrie 2014.

4. DECIZIA DE INIȚIERE A PROCEDURII

- (31) La 23 ianuarie 2013, Comisia a decis să inițieze procedura oficială de investigare. În decizia sa de inițiere a procedurii, opinia preliminară a Comisiei a fost că ENVC ar putea fi considerată o întreprindere aflată în dificultate în sensul Liniilor directoare privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate din 2004 ⁽¹⁴⁾ („**Liniile directoare S&R din 2004**”), în special având în vedere pierderile semnificative ale ENVC începând cel puțin din anul 2000.
- (32) Deși Comisia a subliniat în decizia sa de inițiere a procedurii că ar fi avut la dispoziție informații limitate cu privire la măsurile anterioare, aceasta a ajuns la concluzia preliminară că toate aceste măsuri au implicat resurse de stat și au fost imputabile statului ⁽¹⁵⁾. Comisia și-a exprimat, de asemenea, opinia preliminară conform căreia prin măsurile anterioare s-a acordat societății ENVC un avantaj necuvenit, ținând seama de faptul că pare puțin probabil ca un operator privat rațional să fi aplicat măsurile anterioare în beneficiul societății ENVC, având în vedere dificultățile cu care se confrunta ENVC la momentul respectiv. Avantajul ar avea un caracter selectiv având în vedere faptul că singurul său beneficiar era ENVC.
- (33) Comisia a observat, de asemenea, că măsurile anterioare erau de natură să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre, deoarece ENVC se afla în competiție cu șantierele navale din alte state membre ale Uniunii Europene, precum și din restul lumii. Prin urmare, măsurile anterioare au permis ENVC să își continue activitatea, astfel încât aceasta nu s-a confruntat, ca alți competitori, cu consecințele care decurg în mod normal din rezultatele sale financiare slabe.
- (34) Conform celor menționate anterior, opinia preliminară a Comisiei a fost că măsurile anterioare păreau să constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. De asemenea, întrucât măsurile anterioare ar fi fost acordate cu încălcarea obligațiilor de notificare și de stanstill, stabilite la articolul 108 alineatul (3) din TFUE, Comisia a remarcat faptul că acestea păreau să constituie ajutor de stat ilegal.

⁽¹⁴⁾ JO C 244, 1.10.2004, p. 2. La 1 august 2014 au intrat în vigoare Orientările privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate (JO C 249, 31.7.2014, p. 1) („Orientările S&R din 2014”). Conform punctului 135 din Orientările S&R din 2014, Comisia va aplica aceste orientări de la 1 august 2014 până la 31 decembrie 2020. Cu toate acestea, în conformitate cu punctul 138 din Orientările S&R din 2014, măsurile anterioare care fac obiectul prezentei decizii se vor analiza pe baza orientărilor care se aplicau la data acordării ajutorului, și anume Liniile directoare S&R din 2004 (sau dacă este cazul Liniile directoare privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate din 1999 (JO C 288, 9.10.1999, p. 2 – „Liniile directoare S&R din 1999”).

⁽¹⁵⁾ În ceea ce privește EMPORDEF, Comisia a arătat în considerentele 46-48 din decizia de inițiere a procedurii că deciziile sale sunt imputabile statului portughez în sensul jurisprudenței în cauza Stardust Marine (Hotărârea pronunțată în cauza Franța/Comisia, C-482/99, EU:C:2002:294).

- (35) De asemenea, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la compatibilitatea măsurilor anterioare cu piața internă, în special având în vedere faptul că autoritățile portugheze nu au prezentat motive posibile de compatibilitate.
- (36) Cu toate acestea, Comisia a evaluat dacă oricare dintre posibilele motive de compatibilitate prevăzute de TFUE s-ar aplica *prima facie* la măsurile anterioare. În urma eliminării aplicabilității excepțiilor prevăzute la articolul 107 alineatul (2) din TFUE, Comisia a remarcat în prealabil că singura excepție care s-ar putea aplica este cea prevăzută la articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.
- (37) Comisia a constatat că măsurile anterioare nu păreau să fi fost acordate în conformitate cu normele specifice privind ajutoarele de stat aplicabile sectorului construcțiilor navale în momentul acordării măsurilor anterioare, și anume Cadrul privind ajutoarele de stat în domeniul construcțiilor navale ⁽¹⁶⁾ sau predecesoarele acestuia ⁽¹⁷⁾. Având în vedere faptul că ENVC părea să fie o întreprindere aflată în dificultate în sensul Liniilor directoare S&R din 2004 în momentul în care măsurile anterioare au fost acordate, Comisia a observat că singurul motiv de compatibilitate relevant părea să fie cel privind ajutorul pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, și anume Liniile directoare S&R din 2004.
- (38) Comisia a observat că nu par să fi fost respectate condițiile privind ajutorul pentru salvare prevăzute în secțiunea 3.1 din Liniile directoare S&R din 2004. De asemenea, în ceea ce privește ajutorul pentru restructurare, astfel cum este definit în secțiunea 3.2 din Liniile directoare S&R din 2004, Comisia a observat că Portugalia nu a reușit să demonstreze că sunt prezente toate elementele necesare pentru ca măsurile anterioare să fie considerate compatibile cu ajutorul pentru restructurare (planul de restructurare, contribuția proprie, măsurile compensatorii etc.). Prin urmare, Comisia nu dispunea de probe care să dovedească dacă oricare dintre măsurile anterioare ar putea fi considerată compatibilă în temeiul Liniilor directoare S&R ca ajutor pentru salvare sau ajutor pentru restructurare.
- (39) Având în vedere cele menționate anterior, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la compatibilitatea cu piața internă a măsurilor anterioare acordate ENVC.
- (40) În plus, Comisia a formulat o serie de observații cu privire la măsurile planificate de Portugalia în contextul privatizării societății ENVC. Cu toate că măsurile planificate care însoțesc privatizarea societății ENVC nu au făcut obiectul deciziei de inițiere a procedurii, Comisia, ținând seama de situația economică a ENVC și de natura măsurilor planificate, a considerat că este probabil ca aceste măsuri să includă ajutor de stat. Cu toate acestea, Comisia remarcă faptul că Portugalia a respins singura ofertă valabilă pentru privatizarea societății ENVC și că a decis în schimb să lichideze societatea (a se vedea considerentele 14-15 de mai sus). Din aceste motive, Comisia înțelege că măsurile planificate care însoțesc privatizarea societății ENVC nu au fost acordate și, prin urmare, nu vor fi luate în considerare în prezenta decizie.

5. OBSERVAȚIILE PORTUGALIEI CU PRIVIRE LA DECIZIA DE INIȚIERE A PROCEDURII

- (41) În observațiile sale cu privire la decizia Comisiei de inițiere a procedurii, Portugalia a precizat că, în ciuda pierderilor pe care ENVC le-a acumulat începând din 2000, și în special din 2009, decizia de a menține societatea pe linia de plutire, prin punerea la dispoziția acesteia a unor mijloace suficiente, reprezenta o opțiune rațională pentru EMPORDEF în conformitate cu logica principiului operatorului economic privat în economia de piață („MEO”).
- (42) În ceea ce privește dificultățile societății ENVC, Portugalia a precizat că gravitatea situației sale financiare a devenit evidentă abia în 2009/2010 și că ireversibilitatea acesteia a fost recunoscută numai în conturile anuale ale societății din 2012.
- (43) Portugalia a explicat, de asemenea, că **majorarea de capital din 2006** s-a datorat unei obligații legale în temeiul articolului 35 din Codul portughez al societăților comerciale. În conformitate cu această dispoziție, atunci când jumătate din capitalul social al unei anumite societăți este pierdut: (i) societatea trebuie să fie dizolvată; (ii) capitalul social trebuie să fie redus la o valoare care să nu fie mai mică decât valoarea capitalului propriu („*capital próprio*”) al societății; sau (iii) acționarii societății trebuie să contribuie la capitalul social. Din această cauză, acționarii societății ENVC au decis în 2006 să injecteze capital în valoare de 24,875 de milioane EUR în societate.

⁽¹⁶⁾ JO C 364, 14.12.2011, p. 9.

⁽¹⁷⁾ În principal Cadrul privind ajutoarele de stat în domeniul construcțiilor navale din 2004 (JO C 317, 30.12.2003, p. 11) și Regulamentul (CE) nr. 1540/98 al Consiliului din 29 iunie 1998 de stabilire de noi reguli referitoare la ajutoarele acordate în domeniul construcțiilor navale (JO L 202, 18.7.1998, p. 1).

- (44) Potrivit Portugaliei, această decizie a fost luată cu convingerea că opțiunile alternative în temeiul articolului 35 din Codul portughez al societăților comerciale nu ar fi permis societății ENVC să își onoreze angajamentele financiare și comerciale (în special cu marina portugheză). Începând cu 2006, în registrul său de comenzi, ENVC avea 15 proiecte de construcții în valoare totală de 386 de milioane EUR.
- (45) Portugalia susține că un investitor în economia de piață ar fi optat, de asemenea, pentru creșterea capitalului societății ENVC și i-ar fi permis acesteia să își continue activitatea, consolidându-i astfel competitivitatea pe piața construcțiilor navale.
- (46) În declarația sa din 14 februarie 2014, Portugalia a arătat că decizia de a realiza majorarea de capital din 2006 a fost luată având în vedere nu numai portofoliul societății, ci și un plan de restructurare pentru ENVC care data din luna august 2005.
- (47) Planul de restructurare, al cărui proiect a fost furnizat, a fost elaborat de către Banco Português de Investimento S.A. („BPI”) și acoperea perioada 2005-2009. Conform planului de restructurare, ENVC ar fi trebuit să se axeze pe activitățile militare în vederea restabilirii viabilității, deși a recunoscut că sustenabilitatea financiară și economică a ENVC era condiționată de capacitatea de gestionare, de îndeplinirea contractelor existente și de evoluția pieței construcțiilor navale.
- (48) Planul de restructurare nu a cuantificat costurile legate de neîndeplinirea contractelor societății ENVC din momentul respectiv. Cu toate acestea, costurile asociate cu închiderea societății (inclusiv disponibilizarea angajaților și regularizarea datoriilor) au fost estimate la 175 de milioane EUR. Potrivit Portugaliei, având în vedere faptul că lichidarea a fost mai costisitoare decât majorarea de capital, linia anterioară de acțiune nu a fost menținută.
- (49) De asemenea, Portugalia explică faptul că planul de restructurare a confirmat necesitatea de a sprijini ENVC, deoarece societatea nu a fost în măsură să își continue activitatea pe cont propriu în perioada 2005-2007. Cu toate acestea, Portugalia precizează faptul că raportul din 2009 al *Inspecção-Geral de Finanças* – IGF (entitatea însărcinată cu supravegherea societăților publice portugheze) a remarcat că planul de restructurare a ENVC nu a fost pus în aplicare în mod suficient și că previziunile economice și financiare pentru perioada 2008-2011 au fost prea optimiste.
- (50) În ceea ce privește **împrumuturile din 2012 și 2013**, Portugalia susține că ratele dobânzilor aplicate societății ENVC erau aceleași cu cele pe care EMPORDEF a reușit să le obțină de pe piață. Prin urmare, ratele dobânzilor ar trebui să fie luate în considerare în condițiile pieței și să nu includă un ajutor. Potrivit Portugaliei, întrucât EMPORDEF era unicul acționar al societății ENVC, EMPORDEF ar putea fi, de asemenea, considerată răspunzătoare, în ultimă instanță, pentru datoriile și obligațiile societății ENVC. Prin urmare, Portugalia susține că EMPORDEF nu și-a crescut gradul de risc expunându-l mai mult la ENVC prin intermediul împrumuturilor din 2012 și 2013.
- (51) În declarația sa din 14 februarie 2014, Portugalia a clarificat faptul că, începând cu luna februarie 2014, ENVC nici nu a rambursat împrumuturile din 2012 și 2013 și nici nu a plătit vreo dobândă. În plus, Portugalia a remarcat, de asemenea, că împrumuturile acordate societății ENVC au fost, atunci când a fost cazul, însoțite de scrisori de confort emise de EMPORDEF.
- (52) În ceea ce privește **împrumuturile din partea DGTF** acordate în 2006, 2008, 2010 și 2011, Portugalia consideră că acestea au fost acordate în condițiile pieței, având în vedere că rata dobânzii aplicată era EURIBOR plus un spread variabil în funcție de fiecare contract de împrumut în parte. Portugalia susține, de asemenea, că împrumuturile DGTF au fost acordate luând în considerare registrul de comenzi al ENVC, care ar fi creat așteptări rezonabile că ENVC ar fi fost în măsură să ramburseze împrumuturile.
- (53) Portugalia subliniază, de asemenea, că utilizarea **scrisorilor de confort** este normală între operatorii privați ca mecanism de garantare a accesului pe piețele financiare pentru societățile cu o capacitate mai mică de împrumut. Portugalia subliniază că EMPORDEF ar fi, în orice caz, considerată răspunzătoare în ultimă instanță pentru datoriile societății ENVC, dat fiind că aceasta a fost unicul său acționar. În orice caz, Portugalia recunoaște că EMPORDEF nu a perceput niciodată taxe din partea societății ENVC pentru scrisorile de confort.

- (54) În ceea ce privește **subvențiile pentru construcții navale**, Portugalia susține că acestea au fost acordate în conformitate cu Decretul-lege nr. 296/89 – de punere în aplicare a Directivei 87/167/CEE – și că, prin urmare, acestea ar constitui ajutoare compatibile pentru sectorul construcțiilor navale. În ceea ce privește **subvențiile pentru formarea profesională**, Portugalia susține că acestea au fost acordate tuturor societăților care îndeplinesc condițiile de reglementare și că, prin urmare, acestea nu i-ar fi oferit societății ENVC un avantaj selectiv necuvenit.
- (55) În ceea ce privește **nava Atlântida**, Portugalia precizează că, în iunie 2012, valoarea sa de piață a fost estimată la 29,24 milioane EUR, luând în considerare, *inter alia*, uzura economică și deprecierea fizică și funcțională. În acest context, Portugalia susține că nu există motive să se considere că societatea ENVC a beneficiat de un avantaj necuvenit ca urmare a construirii navei, în contextul în care costurile de construcție au depășit prețul contractual.

6. EVALUAREA MĂSURILOR

- (56) Prezenta decizie examinează, ca punct preliminar, dacă ENVC este o întreprindere aflată în dificultate în sensul Liniilor directoare S&R din 2004 ⁽¹⁸⁾. Apoi, aceasta analizează dacă măsurile avute în vedere implică un ajutor de stat acordat societății ENVC în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE și, pe de altă parte, dacă un astfel de ajutor, în cazul în care ar exista, ar fi legal și compatibil cu piața internă.

6.1. Dificultățile societății ENVC

- (57) Astfel cum se specifică mai sus în considerentul 42, Portugalia susține că gravitatea situației financiare a societății ENVC a devenit evidentă abia în 2009/2010 și că ireversibilitatea acesteia a fost recunoscută numai în conturile anuale ale societății din 2012.
- (58) Comisia reiterează opiniile exprimate în decizia sa de inițiere a procedurii. În conformitate cu considerentul 9 din Liniile directoare S&R din 2004, Comisia consideră că o întreprindere se află în dificultate în cazul în care nu este în măsură, din resurse proprii sau cu fonduri pe care le poate obține de la proprietarii/acționarii sau creditorii săi, să oprească pierderile care, fără intervenția din exterior a autorităților publice, o vor condamna aproape sigur să își înceteze activitatea în termen scurt sau mediu.
- (59) Considerentul 10 din Liniile directoare S&R din 2004 clarifică faptul că o societate cu răspundere limitată este considerată ca aflându-se în dificultate atunci când mai mult de jumătate din capitalul său social a dispărut și peste un sfert din respectivul capital s-a pierdut în ultimele 12 luni sau în cazul în care îndeplinește criteriile prevăzute de legislația națională pentru a face obiectul procedurilor colective de insolvență.
- (60) Considerentul 11 din Liniile directoare S&R din 2004 adaugă că o întreprindere, chiar dacă niciuna dintre condițiile prevăzute în considerentul 10 nu este îndeplinită, poate să fie considerată ca aflându-se în dificultate, în special în cazul în care sunt prezente semnele obișnuite ale unei întreprinderi aflate în dificultate, cum ar fi creșterea pierderilor, scăderea cifrei de afaceri, creșterea stocurilor din inventar, supracapacitatea, fluxul de capital în scădere, îndatorarea crescută, creșterea dobânzilor și reducerea valorii activului net sau scăderea valorii acestuia la zero.
- (61) Comisia observă că ENVC este o societate cu răspundere limitată care a înregistrat pierderi semnificative în mod constant cel puțin începând din 2000 (a se vedea tabelul 3 de mai jos):

Tabelul 3

Rezultatele nete ale ENVC între 2000 și 2013

	Rezultat net (în milioane EUR)
2000	- 2,72
2001	- 4,98
2002	- 11,12

⁽¹⁸⁾ A se vedea nota de subsol 14 de mai sus.

	Rezultat net (în milioane EUR)
2003	- 26,87
2004	- 27,02
2005	- 14,38
2006	- 5,26
2007	- 8,04
2008	- 12,07
2009	- 22,26
2010	- 41,90
2011	- 22,70
2012	- 8,78
2013	- 52,42

Sursa: conturile anuale ale EMPORDEF pentru anii 2006, 2007, 2008, 2012 și 2013 (disponibile la adresa <http://www.empordef.pt/main.html>), conturile anuale ale ENVC pentru anii 2001, 2002, 2003, 2009, 2010 și 2011.

- (62) În plus față de pierderile substanțiale înregistrate de ENVC, care constituie un prim indiciu cu privire la dificultățile cu care se confruntă societatea, unele dintre celelalte semne obișnuite ale unei întreprinderi aflate în dificultate în sensul Liniilor directoare S&R din 2004 sunt, de asemenea, prezente. De exemplu, cifra de afaceri a ENVC a fost în scădere continuă cel puțin din anul 2008, ajungând de la 129,62 milioane EUR în anul respectiv la 55,58 milioane EUR în 2009, la 20,22 milioane EUR în 2010 și la 15,11 milioane EUR în 2011. Deși în 2012 s-a înregistrat o creștere a cifrei de afaceri (30,38 milioane EUR), datorită unor lucrări suplimentare pentru o navă de sprijin logistic ⁽¹⁹⁾, aceasta a reprezentat un eveniment singular și, în 2013, cifra de afaceri a scăzut din nou la 3,79 milioane EUR.
- (63) În plus, ENVC a avut un capital propriu negativ începând cel puțin din 2009: - 25,62 milioane EUR în 2009, - 74,49 milioane EUR în 2010, - 129,63 milioane EUR în 2011, - 142,45 milioane EUR în 2012 și - 193,46 milioane EUR în 2013 ⁽²⁰⁾.
- (64) Potrivit Portugaliei (a se vedea considerentul 43 de mai sus), majorarea de capital din 2006 a fost necesară pentru a respecta dispozițiile articolului 35 din Codul portughez al societăților comerciale, alternativele fiind o reducere a capitalului societății ENVC sau lichidarea acesteia. În plus, planul de restructurare elaborat de BPI în august 2005 (a se vedea considerentul 47 de mai sus) subliniază că, de la sfârșitul anului 2003, ENVC se afla în situație de faliment tehnic („*falência técnica*”). În cele din urmă, Comisia constată că raportul pentru 2009 al IGF indică faptul că începând cu 31 decembrie 2005 și până la sfârșitul anului 2008, ENVC a fost din nou în situație de faliment tehnic. Prin urmare, se pare că la momentele respective când ENVC a fost în situație de faliment tehnic aceasta a prezentat toate semnele de faliment, cu excepția faptului că societatea nu a fost declarată oficial în stare de faliment de către instanța competentă. Acest lucru sugerează faptul că societatea îndeplinește criteriile prevăzute de legislația națională pentru a face obiectul procedurilor colective de insolvență, în conformitate cu considerentul 10 din Liniile directoare S&R din 2004, cel puțin la sfârșitul anilor 2003, 2005 și 2008.
- (65) Având în vedere cele menționate anterior, Comisia concluzionează că ENVC era o întreprindere aflată în dificultate în sensul Liniilor directoare S&R din 2004 în momentul în care toate măsurile anterioare au fost acordate.

⁽¹⁹⁾ Sursa: conturile anuale ale EMPORDEF pentru 2012.

⁽²⁰⁾ Sursa: conturile anuale ale EMPORDEF pentru anii 2012 și 2013. Din conturile anuale ale ENVC pentru anii 2001, 2002 și 2003, rezultă că ENVC a avut, de asemenea, capital propriu negativ total în 2000 (- 5,99 milioane EUR), 2001 (- 10,97 milioane EUR), 2002 (- 22,09 milioane EUR) și 2003 (- 48,97 milioane EUR).

6.2. Existența ajutorului

- (66) În temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre.
- (67) Prin urmare, pentru a putea decide dacă este vorba de un ajutor de stat, trebuie să se evalueze dacă, în cazul măsurilor identificate, sunt îndeplinite criteriile cumulative prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE (și anume, transferul resurselor de stat, avantajul selectiv, potențiala denaturare a concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale din cadrul UE).
- (68) Comisia observă deja, în acest sens, că Portugalia nu contestă caracterul de ajutor de stat al **subvențiilor pentru construcții navale** având în vedere că acestea au fost – potrivit autorităților portugheze – acordate în conformitate cu Decretul-lege 296/89 de punere în aplicare a Directivei 87/167/CEE. Comisia va evalua compatibilitatea acestora cu piața internă în secțiunea 6.4 de mai jos.
- (69) În ceea ce privește **subvențiile pentru formarea profesională** acordate în 2005 și 2006, în valoare de 257 791 EUR, Portugalia susține că acestea au fost acordate în cadrul Programului operațional pentru ocuparea forței de muncă, formare profesională și dezvoltare socială (POEFDS) finanțat prin Fondul social european. Comisia observă că aceste fonduri constituie *per se* ajutor de stat, întrucât acestea au fost acordate de statul membru în contextul fondurilor structurale pentru perioada 2000-2006. Prin urmare, Comisia va evalua în mod direct compatibilitatea acestora cu piața internă în secțiunea 6.4 de mai jos.

6.2.1. Resurse de stat și imputabilitate

- (70) Portugalia nu contestă concluziile preliminare ale Comisiei în ceea ce privește decizia de inițiere a procedurii cu privire la prezența resurselor de stat și la imputabilitate.
- (71) În primul rând, Comisia subliniază că împrumuturile acordate de către DGTF, subvențiile pentru construcții navale și subvențiile pentru formarea profesională au fost acordate direct de la bugetul de stat (în principal prin intermediul DGTF) și, prin urmare, nu există nicio îndoială că aceste măsuri anterioare implică resurse de stat și sunt imputabile statului.
- (72) În ceea ce privește EMPORDEF, Comisia consideră, de asemenea, că acțiunile sale au implicat resurse de stat (având în vedere că bugetul EMPORDEF este furnizat direct de către stat) și că acțiunile în cauză sunt imputabile statului în sensul jurisprudenței în cauza *Stardust Marine* ⁽²¹⁾. În primul rând, Comisia observă că aceasta este o societate-holding publică aflată integral în proprietatea statului: unicul acționar al EMPORDEF în numele statului este DGTF. În plus, EMPORDEF se află sub supravegherea directă a Ministerului Finanțelor și Administrației Publice, în ceea ce privește supravegherea financiară, și a Ministerului Apărării Naționale, în ceea ce privește supravegherea sectorială ⁽²²⁾.
- (73) În plus, conform paginii de internet a EMPORDEF, activitățile sale sunt în concordanță cu obiectivele, politicile și scopurile stabilite de unicul său acționar, și anume statul. ⁽²³⁾ Pe de altă parte, președintele EMPORDEF și directorii executivi ai acesteia sunt desemnați direct de către ministrul apărării naționale ⁽²⁴⁾.

⁽²¹⁾ Hotărârea pronunțată în cauza Franța/Comisia, C-482/99, EU:C:2002:29.

⁽²²⁾ Sursa: <http://www.empordef.pt/main.html>

⁽²³⁾ Sursa: <http://www.empordef.pt/uk/main.html>

⁽²⁴⁾ A se vedea lista de candidați pe pagina de internet a Ministerului Apărării Naționale (<http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/nomeacoes/ministerio-da-defesa-nacional.aspx>). A se vedea în plus pagina de internet a EMPORDEF (<http://www.empordef.pt/main.html>), precum și mai multe comunicate de presă, de exemplu http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content_id=1768612 sau http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content_id=1950754

- (74) În plus față de cele menționate anterior, normele care reglementează planurile de privatizare a societății ENVC (a se vedea secțiunea 2.2 de mai sus) au indicat în mod clar că decizia finală urma să fie luată de guvernul portughez și nu de EMPORDEF. În ceea ce privește elementele de probă indirecte, Comisia observă că, la data de 4 ianuarie 2012, Ministerul Apărării Naționale din Portugalia a emis un comunicat de presă în care a declarat următoarele: „la 2 iulie 2011, Ministerul Apărării Naționale a decis să suspende dezafectarea societății [ENVC]. În luna august, Ministerul Apărării Naționale a mandatat noua administrație a EMPORDEF să găsească o soluție de evitare a dezafectării și a închiderii societății ENVC”⁽²⁵⁾. În plus, în repetate rânduri, ministrul apărării naționale a anunțat public măsurile care urmau să fie întreprinse în ceea ce privește planurile de privatizare a societății ENVC⁽²⁶⁾. Odată ce planurile de privatizare au fost abandonate, guvernul portughez a împuternicit EMPORDEF să ia măsurile necesare în ceea ce privește societatea ENVC⁽²⁷⁾.
- (75) Având în vedere cele menționate anterior, Comisia concluzionează că acțiunile EMPORDEF sunt imputabile statului și că măsurile anterioare pe care le-a acordat societății ENVC au implicat resurse de stat.

6.2.2. Avantajul selectiv

- (76) În ceea ce privește problema acordării măsurilor anterioare societății ENVC în condițiile unui avantaj selectiv necuvenit, Comisia constată că Portugalia consideră că acest lucru nu este valabil pentru cea mai mare parte a măsurilor anterioare, întrucât acestea nu ar fi în concordanță cu principiul MEO.
- (77) În decizia sa de inițiere a procedurii, Comisia a indicat că, în pofida informațiilor limitate disponibile la momentul respectiv, pare puțin probabil ca un operator privat rațional să fi acordat societății ENVC măsurile anterioare. Într-adevăr, având în vedere dificultățile societății ENVC de la momentul respectiv, opinia preliminară a Comisiei era că un operator privat rațional de pe piață, care își desfășoară activitatea în condițiile de pe piață, nu ar fi acordat astfel de finanțări unei societăți precum ENVC. De asemenea, Comisia ar fi ajuns la concluzia preliminară că avantajul ar avea un caracter selectiv, având în vedere faptul că singurul beneficiar al acestuia a fost ENVC.
- (78) În ceea ce privește **majorarea de capital din 2006**, Comisia nu împărtășește opinia Portugaliei conform căreia un operator în economia de piață ar fi optat pentru creșterea capitalului societății ENVC – în locul lichidării acesteia – cu scopul de a permite societății să își continue activitatea pe piața construcțiilor navale, în special ținând cont de registrul de comenzi care cuprindea la momentul respectiv 15 proiecte de construcții, în valoare de 386 de milioane EUR (a se vedea considerentul 44 de mai sus).
- (79) În primul rând, Comisia constată că un operator rațional de pe piață ar fi luat în considerare dacă ar fi mai rațional din punct de vedere economic să lichideze societatea sau să furnizeze capital suplimentar, ținând seama de rezultatele financiare slabe ale ENVC din perioada 2000-2006 și luând în considerare, de asemenea, măsurile deja acordate de stat societății ENVC înainte de majorarea de capital din 2006 (și anume unul dintre împrumuturile acordate de DGTF în perioada ianuarie-februarie 2006, în valoare de 30 de milioane EUR, subvențiile pentru construcții navale în valoare de peste 27 de milioane EUR și subvențiile pentru formarea profesională).
- (80) Cu toate că suma înregistrată în registrul de comenzi părea să depășească suma rezultată din aceste măsuri anterioare, Comisia este de părere că un operator rațional de pe piață ar fi luat, de asemenea, în considerare probabilitatea ca ENVC să fi fost în măsură să execute lucrările de construcții în mod profitabil și/sau în

⁽²⁵⁾ Textul original în limba portugheză este după cum urmează: „[...] 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 mandatou a nova administração da Empordef para que fosse encontrada uma solução que evitasse esse desmantelamento e encerramento dos ENVC”. A se vedea <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-atualizado/20120104-mdn-envc.aspx>

⁽²⁶⁾ A se vedea, de exemplu, <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-atualizado/20120319-mdn-modelo-reprivatizacao.aspx>, <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-atualizado/20120502-mdn-envc.aspx> și <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-atualizado/20120713-seamdn-envc.aspx>

⁽²⁷⁾ A se vedea, de exemplu, <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministro-da-presidencia-e-dos-assuntos-parlamentares/documentos-oficiais/20131205-comunicado-cm.aspx> Implicarea statului în acțiunile EMPORDEF este, de asemenea, demonstrată prin următorul comunicat de presă al guvernului portughez: <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-atualizado/20140205-mdn-comunicado-estaleiros.aspx>

termenele contractuale astfel încât să evite plata penalităților ⁽²⁸⁾. Conform informațiilor furnizate de Portugalia, nimic nu sugerează că EMPORDEF a exprimat aceste considerații în momentul aplicării majorării de capital din 2006.

- (81) În plus, Portugalia ia act de faptul că, potrivit planului de restructurare elaborat de către BPI în august 2005, costurile asociate cu închiderea societății ENVC au fost estimate la 175 de milioane EUR. Potrivit Portugaliei, având în vedere faptul că lichidarea a fost mai costisitoare decât majorarea de capital, linia anterioară de acțiune nu a fost reținută.
- (82) În această privință, Comisia observă că estimarea făcută de către BPI în planul de restructurare nu este susținută de niciun element de probă. Pe această bază, Comisia nu este în măsură să evalueze exactitatea acestei estimări și să stabilească dacă într-adevăr era mai rațional din punct de vedere economic pentru EMPORDEF să realizeze majorarea de capital în loc să lichideze societatea.
- (83) În plus, Comisia observă că în planul de restructurare elaborat de către BPI s-a constatat că ENVC nu a avut capacitatea să își restabilească pe cont propriu viabilitatea și că a avut nevoie de fonduri externe în valoare de 45-50 de milioane EUR în scenariul de bază și de 70-80 de milioane EUR în scenariul pesimist. Valoarea majorării de capital din 2006 (24,875 de milioane EUR) este semnificativ inferioară acestor estimări și nu ar fi permis societății ENVC să își restabilească viabilitatea.
- (84) În cele din urmă, Comisia ia act de faptul că ENVC avea nevoie de restructurări majore, astfel cum s-a confirmat prin planul de restructurare elaborat de către BPI. Cu toate că planul de restructurare este numai în fază de proiect, acesta indică deja dificultățile cu care se confruntă ENVC și necesitatea unor fonduri externe suplimentare. Cu toate acestea, planul de restructurare prevede în mod clar că restabilirea viabilității societății ENVC ar depinde în mod semnificativ de capacitatea conducerii societății de a-și onora contractele și de evoluția piețelor de construcții navale. În acest sens, Comisia remarcă faptul că Portugalia nu a prezentat nicio dovadă că EMPORDEF a luat în considerare aceste elemente în momentul realizării majorării de capital din 2006, care – în orice caz – era mai mică decât sumele estimate în planul de restructurare pentru a permite societății să își restabilească viabilitatea.
- (85) Având în vedere cele menționate anterior, Comisia concluzionează că un operator prudent din economia de piață nu ar fi acordat majorarea de capital din 2006 și, prin urmare, acest lucru a creat un avantaj necuvenit pentru ENVC.
- (86) În ceea ce privește **împrumuturile din 2012 și 2013** acordate de EMPORDEF în valoare totală de 101 118 066,03 EUR, rezultă că, pe baza informațiilor furnizate de Portugalia, în cursul anului 2012, EMPORDEF a semnat 70 de contracte cu ENVC, de obicei pe termen scurt cu scadență de 90 de zile. Împrumuturile au fost acordate pentru diferite sume și aveau rate diferite ale dobânzii, în special EURIBOR la 3 luni plus o marjă. Cu toate acestea, unele contracte aveau o rată fixă a dobânzii, în special contractele semnate începând cu luna octombrie 2012 (a se vedea, de exemplu, contractele semnate la 30 martie 2012 în valoare de 16,7 milioane EUR, cu o rată a dobânzii de 2 %, la 2 noiembrie 2012 în valoare de 10,570 milioane EUR, cu o rată a dobânzii de 5,871 % sau la 1 decembrie 2012 în valoare de 1 milion EUR cu aceeași rată a dobânzii de 5,871 %). De asemenea, se pare că nu s-au constituit garanții pentru contractele de împrumut.
- (87) Portugalia susține absența ajutorului în împrumuturile acordate de DGTF având în vedere că EMPORDEF a aplicat pentru ENVC aceleași rate ale dobânzilor cu cele primite de pe piață. Întrucât, EMPORDEF ar fi considerată, în orice caz, responsabilă pentru datoriile și obligațiile societății ENVC, dat fiind că era unicul său acționar, Portugalia susține că EMPORDEF nu și-a crescut gradul de risc expunându-l mai mult la ENVC.
- (88) În primul rând, nu rezultă că EMPORDEF ar fi răspunzătoare pentru toate datoriile și obligațiile societății ENVC, având în vedere că EMPORDEF și ENVC sunt societăți pe acțiuni („*sociedade anónima*”). În general, în cadrul societăților pe acțiuni, răspunderea membrilor (deținătorii de participații) este limitată la valoarea nominală a acțiunilor acestora în conformitate cu articolul 271 din Codul portughez al societăților comerciale ⁽²⁹⁾. Pe această bază, prin acordarea împrumuturilor din 2012 și 2013 societății ENVC, EMPORDEF ar fi suportat riscuri suplimentare care depășesc valoarea acțiunilor sale deținute în societate.

⁽²⁸⁾ În această privință, Comisia constată, ca probă *ex post*, că raportul pentru 2009 al IGF (a se vedea considerentul 49) a evidențiat că în perioada 2005-2007, ENVC a livrat 11 nave ale căror costuri de construcție depășeau cu 15,4 % costurile contractuale convenite (a se observa că deja cheltuielile incluse în buget de către ENVC au depășit cu 4,1 % costurile convenite prin contract, ceea ce a însemnat că, în orice caz, societatea ar fi construit nave în pierdere).

⁽²⁹⁾ Sursa: http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/business-environment/files/annexes_accounting_report_2011/portugal_en.pdf

- (89) În orice caz, fără a ține seama de cele menționate anterior, Comisia consideră că EMPORDEF nu a acționat ca un investitor rațional în economia de piață în momentul în care a acordat societății ENVC împrumuturile din 2012 și 2013. La momentul respectiv, situația financiară a ENVC era extrem de dificilă: pierderile acesteia în anul precedent atinseseră valoarea de 22,70 milioane EUR (a se vedea tabelul 3 de mai sus), iar capitalul propriu negativ al acesteia era de - 129,63 milioane EUR (a se vedea considerentul 63 de mai sus). Având în vedere dificultățile cu care se confrunta societatea ENVC, Comisia consideră că un investitor în economia de piață ar fi evaluat situația financiară a societății ENVC și ar fi analizat capacitatea acesteia de a rambursa împrumuturile și dobânzile. În acest sens, Comisia observă că mai multe instituții financiare – în cazul cărora Comisia nu are niciun motiv să suspecteze că acestea nu acționau în calitate de investitori în economia de piață – au refuzat să acorde împrumuturi direct societății ENVC. Această situație în sine implică faptul că piețele nu mai considerau că ENVC ar fi putut rambursa împrumuturile.
- (90) Prin simpla replicare a dobânzilor pe care le-a obținut pentru împrumuturi pe piață, EMPORDEF a oferit societății ENVC un avantaj necuvenit, întrucât aceasta din urmă nu ar fi fost în măsură să obțină condițiile respective – de fapt, ENVC nu a obținut niciun împrumut de pe piață. Cu toate că unele dintre ratele dobânzilor aplicate societății ENVC de către EMPORDEF ar putea părea relativ mari (de exemplu, EURIBOR la trei luni plus 8,431 % pentru contractul semnat la 30 mai 2012), Comisia consideră că nicio instituție financiară privată nu ar fi oferit un astfel de împrumut fără garanție unei întreprinderi aflate în mod clar în dificultate.
- (91) De asemenea, Comisia remarcă faptul că, odată ce primele contracte au ajuns la scadența de 90 de zile, EMPORDEF ar fi fost în măsură să constate că ENVC nu a rambursat principalul și nici nu a plătit vreo dobândă (a se vedea considerentul 51 de mai sus). Pe această bază, Comisia consideră că un operator rațional de pe piață nu ar fi acordat împrumuturi suplimentare societății ENVC.
- (92) Prin urmare, Comisia concluzionează că împrumuturile din 2012 și 2013 au creat un avantaj necuvenit pentru ENVC.
- (93) Comisia va evalua acum dacă **împrumuturile acordate de DGTF** în valoare de 56 de milioane EUR au oferit societății ENVC un avantaj necuvenit. Portugalia indică faptul că aceste împrumuturi au avut o rată a dobânzii EURIBOR la șase luni plus un spread variabil în funcție de fiecare contract în parte. Potrivit Portugaliei, această remunerație ar fi satisfăcătoare pentru un investitor, excluzând, astfel, prezența unui avantaj necuvenit și a unui ajutor de stat. Portugalia menționează, de asemenea, că împrumuturile din partea DGTF au fost acordate luând în considerare registrul de comenzi al ENVC.
- (94) Comisia nu poate împărtăși opiniile Portugaliei conform cărora stabilirea unei rate a dobânzii care corespunde ratei EURIBOR la șase luni plus un spread variabil ar face ca împrumuturile acordate de DGTF să fie conforme cu condițiile de pe piață. Tabelul 4 de mai jos rezumă rata totală a dobânzii aplicabilă împrumuturilor acordate de DGTF în momentul semnării acestora:

Tabelul 4

Rata totală a dobânzii aplicabilă împrumuturilor acordate de DGTF

Data semnării contractului	Suma în EUR	EURIBOR la șase luni (a) (%)	Spread (1) (b)	Rata totală a dobânzii (a) + (b) (%)
31 ianuarie 2006	30 000 000	2,698	150 de puncte procentuale de bază	4,198 (2)
11 decembrie 2008	8 000 000	3,417	100 de puncte procentuale de bază	4,417
28 aprilie 2010	5 000 000	0,964	100 de puncte procentuale de bază	1,964
27 aprilie 2011 (suma plătită în două tranșe în aprilie 2011 și în iunie 2011)	13 000 000	1,661	3,907 % (aprilie 2011) 3,580 % (iunie 2011)	5,568 (aprilie 2011) 5,241 (iunie 2011)

(1) Pentru contractul semnat la 27 aprilie 2011, spread-ul aplicabil a fost spread-ul pentru swap-ul de active cu capitalizare medie aplicabil datoriei publice a Portugaliei cu o scadență echivalentă (date furnizate de Portugalia).

(2) Începând din 2010, rata dobânzii a fost aliniată cu cea a împrumutului din 11 decembrie 2008.

- (95) Pentru a verifica conformitatea cu condițiile pieței a ratelor dobânzii aplicate împrumuturilor acordate de DGTF, Comisia va utiliza, ca cea mai bună estimare disponibilă, ratele de referință care rezultă din normele aplicabile la momentul respectiv.
- (96) În primul rând, astfel cum se indică în secțiunea 6.1 de mai sus, Comisia consideră că, în 2006 și în 2008, ENVC ar fi putut fi considerată drept o întreprindere aflată în dificultate. În ceea ce privește, în special, împrumutul acordat de DGTF în 2006, Comisia constată că, în conformitate cu raportul pe 2009 al IGF, începând cu 31 decembrie 2005, ENVC se afla în situație de faliment tehnic. În ceea ce privește împrumutul acordat de DGTF în 2008, același raport indică faptul că, de la sfârșitul anului 2008, ENVC se afla din nou în situație de faliment tehnic (a se vedea considerentul 64 de mai sus).
- (97) În special, în ceea ce privește împrumutul acordat de DGTF în 2006, comunicarea Comisiei privind metoda de stabilire a ratelor de referință și de scont din 1997 ⁽³⁰⁾, aplicabilă la momentul respectiv, a stabilit că rata de bază (3,70 % în Portugalia în ianuarie 2006) ⁽³¹⁾ trebuia să fie mărită cu o primă de 400 de puncte procentuale de bază sau mai mult în situații care implică un risc deosebit. În această privință, Comisia evidențiază dificultățile cu care se confrunta ENVC în momentul respectiv și asupra faptului că aceasta se afla în situație de faliment tehnic. De asemenea, conform contractului de împrumut din partea DGTF din 2006, ENVC a acceptat să prezinte drept garanție veniturile rezultate din construcția anumitor nave pentru marina portugheză. Cu toate acestea, nu este clar dacă un creditor orientat către piață ar fi acceptat astfel de garanții, având în vedere problemele întâmpinate de ENVC de a executa lucrările de construcții într-un mod profitabil și/sau în termenele contractuale (a se vedea, în acest sens, considerentul 80 și nota de subsol 28 de mai sus). În orice caz, Comisiei nu i-au fost furnizate dovezi care să îi permită să examineze respectivele contracte de construcții. Prin urmare, Comisia consideră că aplicarea unei marje de cel puțin 400 de puncte procentuale de bază ar fi rezonabilă. Prin urmare, rata de referință aplicabilă ar fi de cel puțin 7,70 %, care se situează mult peste rata dobânzii de 4,198 % aplicată efectiv de DGTF.
- (98) În ceea ce privește împrumutul acordat de DGTF în 2008, Comunicarea Comisiei privind revizuirea metodei de stabilire a ratelor de referință și de scont din 2008 ⁽³²⁾, în vigoare la momentul respectiv, a stabilit că, la rata de bază (2,05 % în Portugalia în decembrie 2008) ⁽³³⁾ trebuia să se aplice o marjă în funcție de ratingul întreprinderii în cauză și de garanțiile oferite. Având în vedere dificultățile cu care se confrunta ENVC la momentul respectiv și nivelul scăzut de garantare (a se vedea considerentul 97 de mai sus, care se aplică *mutatis mutandis*), marja aplicabilă ar fi de cel puțin 1 000 de puncte procentuale de bază. Prin urmare, rata de referință aplicabilă ar fi de cel puțin 12,05 %, de asemenea, peste rata dobânzii de 4,417 % aplicată efectiv de DGTF.
- (99) În ceea ce privește împrumuturile acordate de DGTF în 2010 și 2011, Comisia își reiterează opinia potrivit căreia ENVC poate fi considerată drept o întreprindere aflată în dificultate la momentul în care au fost acordate împrumuturile (a se vedea secțiunea 6.1 de mai sus). În conformitate cu Comunicarea Comisiei privind revizuirea metodei de stabilire a ratelor de referință și de scont din 2008, aplicabilă la momentul respectiv, rata de bază aplicabilă pentru Portugalia a fost de 1,24 % în aprilie 2008 și de 1,49 % în aprilie 2011.
- (100) În ceea ce privește împrumutul acordat de DGTF în 2010, Comisia observă că nu există garanții stricte, ci numai o promisiune din partea ENVC că va utiliza veniturile rezultate dintr-un anumit contract-cadru încheiat cu Ministerul Apărării Naționale pentru a rambursa împrumutul. Conform celor menționate anterior și având în vedere dificultățile cu care se confrunta ENVC la momentul respectiv, Comisia este de părere că marja aplicabilă ar trebui să fie de cel puțin 1 000 de puncte procentuale de bază. Prin urmare, rata de referință aplicabilă ar fi de cel puțin 11,24 % în raport cu cea mult mai mică de 1,964 % percepută de DGTF.
- (101) În sfârșit, în ceea ce privește împrumutul acordat de DGTF în 2011, Comisia observă că, la fel ca în cazul împrumutului acordat de DGTF în 2010, nu există, strict vorbind, garanții, ci numai o promisiune din partea ENVC de a utiliza veniturile rezultate dintr-un anumit contract-cadru încheiat cu Ministerul Apărării Naționale pentru a restitui împrumutul, care, de altfel, trebuia să fie confirmat de către Consiliul de administrație al ENVC și aprobat de către Ministerul Apărării Naționale. Astfel, este foarte puțin probabil că acest nivel de garantare ar putea fi considerat adecvat de către un creditor orientat spre piață. Prin urmare, având în vedere că ENVC era la momentul respectiv o întreprindere aflată în dificultate, Comisia consideră că marja aplicabilă ar trebui să fie de cel puțin 1 000 de puncte procentuale de bază, ceea ce ar conduce la o rată de referință de cel puțin 11,49 %, mult mai mare decât ratele dobânzilor aplicate efectiv societății ENVC (5,568 % în aprilie 2011 și 5,241 % în iunie 2011).
- (102) Având în vedere cele menționate anterior, Comisia concluzionează că împrumuturile acordate de DGTF au oferit societății ENVC un avantaj necuvenit.

⁽³⁰⁾ JO C 273, 9.9.1997, p. 3.

⁽³¹⁾ Sursa: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates_eu25_en.pdf

⁽³²⁾ JO C 14, 19.1.2008, p. 6.

⁽³³⁾ Sursa: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/base_rates_eu27_en.pdf

- (103) În ceea ce privește **scrisorile de confort** emise de EMPORDEF în perioada 2007-2011, Comisia observă, în primul rând, că acestea par să aibă un caracter foarte asemănător cu al unei garanții, deoarece în majoritatea acestor scrisori EMPORDEF precizează în mod expres că va face tot ce este necesar pentru a se asigura că ENVC va avea la dispoziție mijloacele necesare pentru a onora contractul de împrumut de bază. Cu toate acestea, scrisorile de confort din 8 ianuarie 2007 și din 26 iunie 2008 au o formulare diferită. În aceste scrisori, EMPORDEF constată că deține în întregime societatea ENVC și că această participație nu va fi diminuată; în caz contrar, banca creditoare este autorizată să solicite societății ENVC să ramburseze împrumutul înainte de scadență. Această declarație nu îi permite Comisiei să considere că EMPORDEF ar fi răspunzătoare pentru imposibilitatea societății ENVC de a rambursa împrumuturile respective și, prin urmare, nu pare a fi adecvată asimilarea acestora drept garanții. Prin urmare, nu este clar dacă aceste scrisori au oferit un avantaj societății ENVC.
- (104) În ceea ce privește restul scrisorilor de confort (și anume cele furnizate în 2009, 2010 și 2011), având în vedere că EMPORDEF declară că este pregătită să intervină dacă ENVC nu își onorează contractul de împrumut de bază, reiese clar că acestea sunt echivalente cu o garanție, deoarece EMPORDEF oferă asigurări instituției financiare creditoare angajându-se să ia toate măsurile necesare pentru ca ENVC să dispună de mijloacele necesare pentru a rambursa împrumuturile. Un operator economic obișnuit ar fi solicitat o primă în schimbul furnizării acestui tip de „garanție”, ceea ce EMPORDEF nu a făcut totuși niciodată în ciuda riscului semnificativ ca ENVC să nu fi putut rambursa împrumuturile având în vedere dificultățile cu care se confrunta la momentul respectiv.
- (105) În conformitate cu punctul 2.2 din Comunicarea Comisiei cu privire la aplicarea articolelor 87 și 88 din Tratatul CE privind ajutoarele de stat sub formă de garanții ⁽³⁴⁾ („Comunicarea privind garanțiile”), „în mod normal, suportarea riscului trebuie să fie remunerată printr-o primă corespunzătoare. Atunci când nu este necesar ca persoana creditată să plătească prima sau plătește o primă redusă, aceasta obține un avantaj. În comparație cu situația în care nu există garanție, garanția de stat permite persoanei creditate să obțină condiții financiare mai bune pentru un împrumut decât cele care există, în mod normal, pe piețele financiare. De obicei, având avantajul unei garanții de stat, persoana creditată poate obține rate mai mici și/sau poate oferi un nivel mai redus de securitate. În unele cazuri, fără o garanție din partea statului, persoana creditată nu ar putea găsi o instituție financiară care să vrea să acorde împrumuturi în orice condiții”. Prin urmare, este necesar să se examineze dacă garanția ar putea, în principiu, să fie obținută în condițiile de piață de pe piețele financiare și dacă prima de piață pentru garanție a fost plătită ⁽³⁵⁾.
- (106) Comisia observă că scrisorile de confort nu au fost remunerate și că ENVC nu a plătit nicio primă societății EMPORDEF. Prin urmare, riscul asumat de EMPORDEF nu a fost remunerat. Aceasta este, în sine, motiv suficient pentru a concluziona că scrisorile de confort, care au caracteristici foarte asemănătoare unei garanții, au acordat ENVC un avantaj necuvenit.
- (107) În ceea ce privește argumentul Portugaliei că EMPORDEF ar putea, în orice caz, să fie considerat răspunzătoare în ultimă instanță pentru datoriile societății ENVC, dat fiind că aceasta a fost unicul său acționar, Comisia face trimitere la raționamentul prezentat în considerentul 88 de mai sus, care se aplică *mutatis mutandis*.
- (108) Prin urmare, Comisia este de părere că scrisorile de confort din 2009, 2010 și 2011 au acordat societății ENVC un avantaj necuvenit.
- (109) În ceea ce privește **împrumutul pentru nava Atlântida**, Comisia observă că, în decembrie 2009, EMPORDEF a acordat societății ENVC 37 de milioane EUR obținute de la CGD pentru încheierea procedurilor legale cu Atlanticoline. În acel moment, când ENVC era deja o întreprindere aflată în dificultate, un operator rațional de pe piață ar fi evaluat situația societății și capacitatea acesteia de a rambursa împrumutul, în loc să transfere pur și simplu fonduri către ENVC. De asemenea, un operator rațional de pe piață ar fi evaluat riscurile asociate cu exploatarea și posibilitatea de a vinde nava unui alt cumpărător – ceea ce s-a întâmplat în cele din urmă în septembrie 2014 (a se vedea considerentul 30 de mai sus). În plus, Comisia observă că împrumutul a fost acordat societății EMPORDEF la o rată anuală a dobânzii EURIBOR la șase luni plus 2 %, ceea ce la momentul semnării contractului echivala cu 2,993 %. Cu toate acestea, în conformitate cu Comunicarea Comisiei privind revizuirea metodei de stabilire a ratelor de referință și de scont din 2008, în vigoare la momentul respectiv, rata de bază aplicabilă în Portugalia în decembrie 2009 era de 1,45 % la care o marjă de cel puțin 1 000 de puncte procentuale de bază ar fi trebuit să fie adăugată având în vedere dificultățile cu care se confrunta ENVC și absența unor garanții stricte. Prin urmare, rata de referință aplicabilă ar fi de cel puțin 11,45 %.

⁽³⁴⁾ JO C 155, 20.6.2008, p. 10. A se vedea, de asemenea, Comunicarea Comisiei din 2000 privind aplicarea articolelor 87 și 88 din Tratatul CE privind ajutorul de stat sub formă de garanții (JO C 71, 11.3.2000, p. 14).

⁽³⁵⁾ A se vedea, de exemplu, considerentele 249 și 250 din Decizia Comisiei 2008/948/EC din 23 iulie 2008 Germania: DHL și aeroportul Leipzig Halle Măsura C 48/06 (ex N 227/06) (JO L 346, 23.12.2008, p. 1).

- (110) Comisia înțelege că ENVC nu a restituit societății EMPORDEF suma de 37 de milioane EUR din împrumutul pentru nava Atlântida și că aceasta nu a plătit nicio dobândă pentru această sumă, cu excepția sumei de 840 480,54 EUR reprezentând dobânzi plătite în 2010. Pe această bază și având în vedere cele menționate anterior, Comisia concluzionează că împrumutul pentru nava Atlântida a oferit societății ENVC un avantaj necuvenit.

6.2.3. Denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale din cadrul UE

- (111) Măsurile anterioare ar putea afecta schimburile comerciale dintre statele membre deoarece ENVC se află în concurență cu șantiere navale din alte state membre ale Uniunii Europene, precum și din restul lumii. Măsurile anterioare în cauză au permis astfel societății ENVC să își continue activitatea, astfel încât aceasta nu s-a confruntat, ca alți competitori, cu consecințele care decurg în mod normal din rezultatele sale financiare slabe. Prin urmare, măsurile anterioare au denaturat, de asemenea, concurența.

6.2.4. Concluzie cu privire la existența ajutorului de stat și la cuantificare

- (112) Pe baza evaluării menționate anterior, Comisia concluzionează că măsurile anterioare constituie ajutor de stat, întrucât îndeplinesc cerințele necesare din definiția ajutorului de stat prevăzută la articolul 107 alineatul (1) din TFUE, cu excepția scrisorilor de confort din 8 ianuarie 2007 și din 26 iunie 2008 (a se vedea considerentul 103 de mai sus).
- (113) Astfel cum se indică în considerentele 68 și 69 de mai sus, totalitatea **subvențiilor pentru construcții navale și a subvențiilor pentru formarea profesională** constituie ajutor de stat în valoare de 27 129 933,20 EUR și, respectiv, 257 791 EUR.
- (114) În ceea ce privește restul măsurilor anterioare, Comisia reiterează faptul că, având în vedere dificultățile cu care se confrunta ENVC în acel moment, niciun operator economic orientat către piață nu le-ar fi oferit societății. Din acest motiv, Comisia este de părere că ENVC a primit un ajutor de stat cu o valoare egală cu valoarea totală a **majorării de capital din 2006** (24,875 milioane EUR).
- (115) În ceea ce privește **scrisorile de confort** din 2009, 2010 și 2011, Comisia reiterează faptul că acestea au un caracter foarte similar cu al garanțiilor (a se vedea considerentele 103 și 104 de mai sus). În acest sens, Comunicarea privind garanțiile prevede următoarele la punctul 4.1: „Comisia subliniază că pentru companiile aflate în dificultate, un garant de pe piață, dacă există, ar percepe o primă substanțială la momentul acordării garanției, dat fiind riscul incapacității de plată. În cazul în care probabilitatea ca persoana creditată nu mai poate achita împrumutul devine extrem de ridicată, nu există o rată a pieței, iar în situații excepționale elementul de ajutor de stat din garanție se poate dovedi la fel de ridicat ca și suma acoperită practic de garanție”.
- (116) Comisia observă că băncile au furnizat împrumuturi societății ENVC numai ca urmare a existenței unor „garanții” (sub forma unor scrisori de confort) din partea EMPORDEF prin care oferea asigurări băncilor că va lua măsurile necesare pentru a se asigura că ENVC va rambursa împrumuturile. În plus, Comisia observă că scrisorile de confort au fost furnizate în mod gratuit în momentul în care ENVC se afla în dificultate și în ciuda riscului semnificativ că aceasta nu ar fi putut fi în măsură să își onoreze angajamentele. Pe de altă parte, Comisia observă că ENVC a fost cel puțin în trei momente în situație de faliment tehnic (a se vedea considerentul 64 de mai sus) și în ciuda acestui lucru, EMPORDEF a decis să emită scrisori de confort fără primă. În acest context, Comisia concluzionează că nu există o rată de piață posibilă care ar putea fi utilizată ca reper de comparație și, prin urmare, consideră că ENVC a primit ajutor de stat cu o valoare egală cu totalul sumelor garantate prin scrisorile de confort din 2009, 2010 și 2011 (și anume 51 280 000 EUR).
- (117) O logică asemănătoare se aplică și în cazul împrumuturilor acordate societății ENVC, și anume **împrumuturile din 2012 și 2013, împrumuturile acordate de DGTF și împrumutul pentru nava Atlântida**. EMPORDEF și DGTF au oferit aceste împrumuturi societății ENVC într-un moment în care aceasta se afla în dificultate și niciun operator rațional de pe piață nu ar le-ar fi oferit. Acest lucru este evident mai ales în cazul împrumuturilor din 2012 și 2013, dat fiind că, astfel cum se menționează în considerentul 21 de mai sus, băncile au încetat să

acorde împrumuturi societății ENVC și au fost dispuse să facă acest lucru numai pentru EMPORDEF. De asemenea, Comisia observă că împrumuturile din partea DGTF și împrumutul pentru nava Atlântida au fost acordate în perioada 2006-2011: în acești ani, băncile private erau dispuse să ofere împrumuturi societății ENVC numai pe baza unei garanții (sub forma unei scrisori de confort) oferite de EMPORDEF. Acest lucru indică faptul că niciun operator de pe piață nu era dispus să îi acorde un împrumut doar societății ENVC. Prin urmare, având în vedere cele menționate anterior, Comisia concluzionează că ENVC a primit ajutor de stat cu o valoare egală cu valoarea totală a împrumuturilor din 2012 și 2013 (101 118 066,03 milioane EUR), a împrumuturilor acordate de DGTF (30 de milioane EUR, 8 milioane EUR, 5 milioane EUR și, respectiv, 13 milioane EUR) și a împrumutului pentru nava Atlântida (37 de milioane EUR).

6.3. Ajutor ilegal

- (118) Articolul 108 alineatul (3) din TFUE prevede că statele membre nu pot pune în aplicare o măsură de ajutor înainte de pronunțarea de către Comisie a unei decizii finale de autorizare a măsurii preconizate.
- (119) Comisia constată că Portugalia a acordat măsurile anterioare societății ENVC fără a le transmite Comisiei spre aprobare (cu excepțiile menționate în considerentul 125 de mai jos). Comisia regretă faptul că Portugalia nu a respectat obligația de standstill și, prin urmare, a încălcat obligația prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE.

6.4. Compatibilitatea măsurilor anterioare cu piața internă

- (120) În măsura în care măsurile menționate anterior constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, compatibilitatea acestora trebuie evaluată din perspectiva excepțiilor prevăzute la alineatele (2) și (3) din respectivul articol.
- (121) În conformitate cu jurisprudența Curții de Justiție, este de competența statului membru să invoce eventualele motive de compatibilitate și să demonstreze că sunt îndeplinite condițiile pentru o astfel de compatibilitate ⁽³⁶⁾. Autoritățile portugheze consideră că cele mai multe dintre măsurile anterioare nu constituie ajutor de stat și, prin urmare, nu au oferit niciun motiv posibil de compatibilitate.
- (122) Cu toate acestea, Comisia a evaluat dacă unul dintre posibilele motive de compatibilitate prevăzute în TFUE ar fi aplicabile măsurilor anterioare.
- (123) În ceea ce privește **subvențiile pentru construcții navale**, Portugalia susține că acestea au fost acordate în temeiul Decretului-lege nr. 296/89 de punere în aplicare a Directivei 87/167/CEE (a se vedea considerentul 68 de mai sus). Cu toate acestea, astfel cum Comisia a observat deja în decizia de inițiere a procedurii, această directivă a încetat să se mai aplice de la 31 decembrie 1990 (a se vedea articolul 13).
- (124) În plus, Portugalia nu a prezentat nicio dovadă a faptului că subvențiile pentru construcțiile navale ar fi compatibile cu oricare dintre temeiurile juridice ulterioare pentru a declara un ajutor compatibil pentru construcții navale.
- (125) Singura excepție se referă la două subvenții pentru construcții navale acordate societății ENVC în 2003 și 2005 în vederea construirii a două nave (contractele C224 și C225 – a se vedea anexa II). Aceste subvenții au fost autorizate prin decizia Comisiei în cauza C 33/2004 ⁽³⁷⁾ în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1540/98. Prin urmare, Comisia concluzionează, pe baza informațiilor furnizate, că subvențiile pentru contractele C224 și C225 în valoare de 2 675 275 EUR fiecare (sau în total 5 350 550 EUR) constituie ajutor de stat în domeniul construcțiilor navale compatibil cu piața internă.
- (126) Cu toate acestea, Comisia este de părere că restul subvențiilor pentru construcții navale (în valoare de 21 779 383,21 EUR) – în cazul cărora Portugalia nu pune în discuție caracterul de ajutor de stat al acestora – sunt incompatibile cu piața internă.

⁽³⁶⁾ Hotărârea pronunțată în cauza Italia/Comisia, C-364/90, EU:C:1993:157.

⁽³⁷⁾ Decizia 2006/946/CE a Comisiei din 6 septembrie 2005 privind prelungirea termenului de livrare de trei ani în cazul a două nave-cisternă construite de Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. (JO L 383, 28.12.2006, p. 16).

- (127) În ceea ce privește **restul măsurilor anterioare** (excluzând scrisorile de confort din 8 ianuarie 2007 și din 26 iunie 2008), după cum s-a indicat deja în decizia de inițiere a procedurii, având în vedere natura măsurilor și a dificultăților cu care se confrunta ENVC, singurele criterii de compatibilitate pertinente par a fi cele privind ajutorul pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE conform Liniilor directoare S&R din 2004 ⁽³⁸⁾.
- (128) În primul rând, Comisia reiterează concluziile sale din decizia de inițiere a procedurii potrivit căreia condițiile pentru ajutorul pentru salvare prevăzute în secțiunea 3.1 din Liniile directoare S&R din 2004 nu sunt îndeplinite. Conform punctului 25 litera (a) din Liniile directoare S&R din 2004, ajutorul pentru salvare trebuie să constea într-un sprijin cu lichidități sub forma unor împrumuturi sau a unor garanții pentru împrumuturi; în ambele cazuri, împrumutul trebuie să fie acordat cu o rată a dobânzii cel puțin comparabilă cu ratele aplicate împrumuturilor acordate întreprinderilor sănătoase. De exemplu, majorarea de capital din 2006 nu ar îndeplini deja această cerință.
- (129) În plus, punctul 25 litera (a) precizează că orice împrumut trebuie rambursat și orice garanție trebuie să se încheie într-o perioadă de maximum șase luni după plata primei tranșe către întreprindere. Astfel cum s-a explicat mai sus, acest lucru nu pare să se fi produs în cazul niciuneia dintre măsurile anterioare care fac obiectul evaluării.
- (130) Punctul 25 litera (b) prevede că ajutoarele pentru salvare trebuie să fie justificate pe motive de dificultăți sociale grave și să nu aibă efecte de contagiune negative asupra altor state membre. Portugalia nu a furnizat nicio dovadă că acesta ar fi cazul pentru oricare din măsurile anterioare.
- (131) De asemenea, în cazul unui ajutor pentru salvare nenotificat, punctul 25 litera (c) impune statelor membre să comunice Comisiei, în termen de maximum șase luni după prima punere în aplicare a măsurii de ajutor pentru salvare, un plan de restructurare sau un plan de lichidare sau o dovadă că împrumutul a fost rambursat integral și/sau că garanția a încetat. Din nou, Portugalia nu a îndeplinit această cerință necesară de compatibilitate.
- (132) În conformitate cu punctul 25 litera (d), ajutorul pentru salvare trebuie să fie limitat la suma necesară continuării activității societății. Având în vedere sumele considerabile acordate ca ajutoare provenind de la toate măsurile anterioare, Comisia concluzionează că nici această cerință nu a fost îndeplinită.
- (133) În cele din urmă, punctul 25 litera (e) din Liniile directoare S&R din 2004 prevede respectarea principiului „prima și ultima dată”. Conform acestui principiu, în cazul în care au trecut mai puțin de 10 ani de la acordarea ajutorului pentru salvare sau de la încheierea perioadei de restructurare, Comisia nu va autoriza un nou ajutor pentru salvare sau restructurare. Având în vedere numeroasele intervenții ale statului în perioada vizată de măsurile anterioare, este clar că principiul „prima și ultima dată” nu a fost respectat și că ENVC a beneficiat de un ajutor de stat ilegal în numeroase ocazii.
- (134) În ceea ce privește ajutorul pentru restructurare, astfel cum este definit în secțiunea 3.2 din Liniile directoare S&R din 2004, Comisia constată că Portugalia nu a informat Comisia cu privire la niciuna dintre măsurile identificate mai sus ca ajutor pentru restructurare și, prin urmare, nu a reușit să demonstreze că nu este prezent niciunul dintre elementele necesare pentru ca acesta să fie considerat ajutor pentru restructurare (planul de restructurare, contribuția proprie, măsurile compensatorii etc.).
- (135) În special, considerentul 34 din Liniile directoare S&R din 2004 prevede că acordarea ajutorului pentru restructurare este condiționată de punerea în aplicare a unui plan de restructurare, care trebuie să fie aprobat de către Comisie în toate cazurile de ajutor individual. În plus, orice ajutor pentru restructurare trebuie să includă măsuri prin care se urmărește evitarea denaturărilor nejustificate ale concurenței („măsurile compensatorii” – a se vedea punctele 38-42) și trebuie, de asemenea, să se prevadă o „contribuție proprie” din partea beneficiarului care, în cazul ENVC ar fi trebuit să ajungă la 50 % din costurile de restructurare, dat fiind că aceasta a fost o întreprindere mare (a se vedea punctele 38-45). În plus, la fel ca în cazul ajutorului pentru salvare, trebuie respectat principiul „prima și ultima dată”.

⁽³⁸⁾ În ceea ce privește subvențiile pentru formarea profesională, Comisia observă că Orientările privind ajutoarele de stat regionale pentru perioada 2000-2006 (JO C 74, 10.3.1998, p. 9), în vigoare la momentul respectiv, au exclus acordarea ajutorului regional pentru întreprinderile aflate în dificultate.

- (136) În primul rând, Comisia reiterează faptul că principiul „prima și ultima dată” nu a fost respectat (a se vedea considerentul 133 de mai sus). Într-adevăr, Comisia constată că numeroase măsuri anterioare au fost acordate în afara perioadei de restructurare planificată, și anume 2005-2009. Acest lucru ar fi contrar principiului „prima și ultima dată” și, prin urmare, suficient pentru a considera că măsurile anterioare nu pot fi considerate ajutor pentru restructurare compatibil, în conformitate cu Liniile directoare S&R din 2004.
- (137) În orice caz, Comisia subliniază că Portugalia a transmis planul de restructurare elaborat de BPI abia în 2014, și anume după cinci ani de la expirarea perioadei de restructurare planificată (2005-2009). În plus, Comisia subliniază că planul elaborat de BPI pare a fi un proiect de discuție. În orice caz, în timp ce planul de restructurare pare să includă unele dintre elementele prevăzute în Liniile directoare S&R din 2004, acesta nu include eventuale măsuri compensatorii și nu prevede nicio contribuție proprie din partea ENVC. În consecință, nu se poate considera că planul de restructurare al BPI respectă cerințele necesare din Liniile directoare S&R din 2004.
- (138) În absența oricărei propuneri de măsuri compensatorii și a contribuției proprii din partea ENVC și ținând seama de faptul că principiul „prima și ultima dată” nu a fost respectat, Comisia concluzionează că restul măsurilor anterioare nu pot fi considerate ajutoare pentru restructurare compatibile în conformitate cu Liniile directoare S&R.

6.5. Concluzie privind compatibilitatea

- (139) Având în vedere cele menționate anterior, Comisia consideră că subvențiile pentru contractele de construcții navale C224 și C225, în valoare de 2 675 275 EUR fiecare (a se vedea considerentul 125 de mai sus), constituie ajutor acordat pentru construcții navale, compatibil cu piața internă.
- (140) Comisia consideră, de asemenea, că restul măsurilor anterioare (de exemplu, majorarea de capital din 2006, împrumuturile din 2012 și 2013, împrumuturile acordate de DGTF, scrisorile de confort din 2009, 2010 și 2011, subvențiile pentru formarea profesională, împrumutul pentru nava Atlântida și restul subvențiilor pentru construcții navale) nu îndeplinesc condițiile prevăzute în Liniile directoare S&R din 2004. Comisia nu a identificat nicio altă bază de compatibilitate. Prin urmare, Comisia consideră că restul măsurilor anterioare implică ajutor de stat care este incompatibil cu piața internă.

6.6. Recuperare

- (141) În conformitate cu tratatul și cu jurisprudența constantă a Curții de Justiție, Comisia are competența de a decide dacă statul membru în cauză trebuie să anuleze sau să modifice ajutorul atunci când constată că acesta este incompatibil cu piața internă.⁽³⁹⁾ De asemenea, Curtea a statuat în mod constant că obligația impusă unui stat membru de a elimina ajutorul considerat de Comisie ca fiind incompatibil cu piața internă are rolul de a restabili situația existentă anterior⁽⁴⁰⁾.
- (142) În acest context, Curtea a stabilit că acest obiectiv este atins odată cu rambursarea de către beneficiar a sumelor acordate sub formă de ajutor ilegal, pierzând astfel avantajul de care beneficiase față de concurenții săi de pe piață, iar situația anterioară plății ajutorului este restabilită⁽⁴¹⁾.
- (143) În conformitate cu jurisprudența, articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului⁽⁴²⁾ prevede că „atunci când adoptă decizii negative în cazuri de ajutor ilegal, Comisia decide ca statul membru în cauză să ia toate măsurile necesare pentru recuperarea ajutorului de la beneficiar [...]”. Articolul 15 din același regulament precizează că „[p]rerogativele Comisiei de recuperare a ajutorului sunt supuse unui termen de prescripție de 10 ani”, care „începe să curgă din ziua în care ajutorul ilegal este acordat beneficiarului [...]. Orice măsură adoptată de către Comisie sau, la solicitarea acesteia, de către un stat membru, cu privire la ajutorul ilegal întrerupe termenul de prescripție”. Întrucât prima măsură adoptată de Comisie în cazul SA. 35546 a avut loc la 11 octombrie 2012 (a se vedea considerentul 1 de mai sus), orice recuperare a ajutorului incompatibil nu poate include ajutoarele acordate înainte de 11 octombrie 2002.

⁽³⁹⁾ Hotărârea pronunțată în cauza Comisia/Germania, C-70/72, EU:C:1973:87, punctul 13.

⁽⁴⁰⁾ Hotărârea pronunțată în cauza Spania/Comisia, C-278/92, C-279/92 și C-280/92, EU:C:1994:325, punctul 75.

⁽⁴¹⁾ Hotărârea pronunțată în cauza Belgia/Comisia, C-75/97, EU:C:1999:311, punctele 64 și 65.

⁽⁴²⁾ Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 83, 27.3.1999, p. 1).

- (144) Comisia observă în acest sens că unele dintre subvențiile pentru construcții navale au fost acordate înainte de 11 octombrie 2002, în special în ceea ce privește contractele C206, C211, C217, C218, C219, C220, C221 și C222 (a se vedea anexa II). Prin urmare, ajutorul incompatibil pentru aceste contracte, în valoare de 11 297 009,19 EUR este supus termenului de prescripție de 10 ani și nu poate fi recuperat.
- (145) Restul măsurilor anterioare care implică ajutor de stat ilegal și incompatibil (a se vedea tabelul 5 de mai jos), trebuie să fie recuperate pentru a restabili situația care exista pe piață înainte de acordarea acestora. Recuperarea ar trebui să acopere intervalul de timp de la data la care beneficiarul a obținut avantajul, adică atunci când ajutorul a fost pus la dispoziția beneficiarului, până la recuperarea efectivă, iar sumelor care urmează a fi recuperate ar trebui să li se aplice dobândă de recuperare până la recuperarea efectivă.

Tabelul 5

Sumele care urmează să fie recuperate (în EUR)

Data	Măsura	Sumele care urmează să fie recuperate ⁽¹⁾
11 mai 2006	Majorarea de capital din 2006	24 875 000
2012/2013	Împrumuturile din 2012 și 2013	101 118 066,03
(i) 31 ianuarie 2006 (ii) 11 decembrie 2008 (iii) 28 aprilie 2010 (iv) 27 aprilie 2011	Împrumuturile acordate de DGTF	(i) 30 000 000 (ii) 8 000 000 (iii) 5 000 000 (iv) 13 000 000
29 noiembrie 2011	Scrisorile de confort pentru un împrumut acordat de BCP	990 000
3 noiembrie 2011	Scrisoare de confort pentru un împrumut acordat de BCP	400 000
30 septembrie 2010	Scrisoare de confort pentru un împrumut acordat de BCP	12 500 000
31 august 2010	Scrisorile de confort pentru două acreditive stand-by emise de CGD	12 890 000
24 iunie 2010	Scrisoare de confort pentru un împrumut acordat de BCP	5 000 000
25 noiembrie 2009	Scrisoare de confort pentru un împrumut reînnoibil automat acordat de CGD	15 000 000
7 septembrie 2009	Scrisoare de confort pentru un împrumut reînnoibil automat acordat de BES	4 500 000
—	Subvenții pentru construcții navale (contractele C212, C213, C214 și C223)	10 482 374,01 ⁽²⁾
—	Ajutor pentru formarea profesională 2005-2006	257 791
23 decembrie 2009	Împrumut pentru nava Atlântida	37 000 000

⁽¹⁾ Dacă este cazul, dobânzile datorate și neachitate de ENVC trebuie, de asemenea, să fie supuse obligației de recuperare.

⁽²⁾ Această cifră rezultă din totalitatea subvențiilor pentru construcții navale (i) minus subvențiile supuse termenului de prescripție de 10 ani (ii) minus subvențiile declarate ajutor compatibil (iii), și anume (i) 27 129 933,20 EUR – (ii) 11 279 009,19 EUR – (iii) 5 350 550 EUR = 10 482 374,01 EUR.

7. EVALUAREA CONTINUITĂȚII ECONOMICE ÎNTRE ENVC ȘI WESTSEA

- (146) La 4 martie 2014, ENVC a organizat o adunare generală în cadrul căreia EMPORDEF, în calitate de acționar unic, a confirmat decizia de a vinde activele societății ENVC, precum și de a disponibiliza angajații, în scopul lichidării și dizolvării societății cât mai curând posibil.
- (147) La 27 februarie 2015, având în vedere viitoarea lichidare a societății ENVC, Portugalia a adresat Comisiei o cerere referitoare la două aspecte:
- „(a) Având în vedere faptul că, în cazul unei decizii negative a Comisiei de impunere a recuperării ajutoarelor incompatibile acordate ENVC în contextul articolelor 107 și 108 din TFUE, majoritatea activelor ENVC vor fi vândute și procesul de lichidare ENVC va fi practic încheiat, statul portughez solicită Comisiei să confirme că, în condițiile descrise mai sus, vânzarea activelor respective nu constituie ajutor de stat pentru cumpărători.
- (b) *Luând, de asemenea, în considerare faptul că, în cazul unei decizii negative a Comisiei de impunere a recuperării ajutoarelor incompatibile acordate ENVC în contextul articolelor 107 și 108 din TFUE, statul portughez ar fi obligat să recupereze ajutorul incompatibil, autoritățile portugheze solicită Comisiei să confirme că o astfel de obligație de recuperare nu ar fi extinsă la WestSea în ciuda preluării de către această societate a unora dintre activele întreprinderii ENVC.*”
- (148) Într-adevăr, în cazul unei decizii negative a Comisiei în ceea ce privește recuperarea ajutorului incompatibil acordat unei întreprinderi în sensul articolelor 107 și 108 din TFUE, statul membru în cauză este, în mod normal, obligat să recupereze ajutorul incompatibil. Obligația de recuperare poate fi extinsă la o nouă societate căreia societatea în cauză i-a transferat sau i-a vândut o parte din activele sale, atunci când transferul respectiv sau structura vânzării va duce la concluzia că există o continuitate economică între cele două societăți. În plus, chiar în absența continuității economice, ajutoarele de stat (noi) pentru cumpărător ar putea rezulta, de asemenea, din vânzarea activelor sub valoarea lor de piață.
- (149) Prin prezenta decizie, Comisia nu evaluează atribuirea contractelor pentru construirea a două nave de transport de asfalt ⁽⁴³⁾, care nu a avut încă loc.
- (150) Pentru a decide dacă există un ajutor de stat pentru cumpărătorul (cumpărătorii) activelor, Comisia trebuie (a) să stabilească dacă vânzarea oricăror active are loc la prețul de piață al acestora; și (b) să ia în considerare și alte criterii menționate în considerentul de mai jos.
- (151) În conformitate cu Hotărârea Curții pronunțată în cauza Italia și SIM 2/Comisia ⁽⁴⁴⁾, pe care Comisia și-a întemeiat deciziile privind Olympic Airlines, Alitalia și SERNAM ⁽⁴⁵⁾, evaluarea continuității economice între entitatea anterioară (care a beneficiat de ajutor) și cumpărător se stabilește pe baza unui set de indicatori. Pot fi luați în considerare următorii factori: (i) domeniul de aplicare a activelor vândute (active și pasive, menținerea forței de muncă, active grupate); (ii) prețul de vânzare; (iii) identitatea cumpărătorului (cumpărătorilor); (iv) momentul vânzării (după inițierea evaluării preliminare, procedura oficială de investigare sau decizia finală); și (v) logica economică a operațiunii. Acest set de indicatori a fost confirmat de către Tribunal în hotărârea din 28 martie 2012 Ryanair/Comisia ⁽⁴⁶⁾, care a confirmat hotărârea în cauza Alitalia.

⁽⁴³⁾ A se vedea considerentul 24. Contractul încheiat inițial între PDVSA și ENVC pentru construcția a două nave de transport de asfalt a fost transferat societății EMPORDEF. Portugalia s-a angajat ca părțile subcontractate din contract să fie scoase la licitație transparentă, nediscriminatorie și necondiționată, deschisă pentru ofertanți din Portugalia și din afara Portugaliei, cel mai bun preț fiind unicul criteriu pentru selectarea furnizorilor și prestatorilor de servicii și pentru excluderea societății ENVC din proces în cazul în care lichidarea și dizolvarea acesteia nu s-au finalizat în momentul desfășurării licitației.

⁽⁴⁴⁾ Hotărârea pronunțată în cauza Italia și SIM 2 Multimedia SpA/Comisia, C-328/99 și C-399/00, EU:C:2003:252.

⁽⁴⁵⁾ Hotărârea Comisiei din 17 septembrie 2008, Ajutor de stat N 321/2008, N 322/2008 și N 323/2008 – Grecia – Vente de certains actifs d'Olympic Airlines/ Olympic Airways Services; Hotărârea Comisiei din 12 noiembrie 2008 având ca obiect ajutorul de stat N 510/2008 – Italia – Vânzare de active ale companiei aeriene Alitalia; Decizia Comisiei din 4 aprilie 2012 SA.34547 – Franța – Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire.

⁽⁴⁶⁾ Hotărârea Tribunalului din 28 martie 2012 în cauza Ryanair Ltd/Comisia, T-123/09, Rep., EU:T:2012:164, confirmată în apel prin Hotărârea din 13 iunie 2013 pronunțată în cauza Ryanair Ltd/Comisia, C-287/12 P, Rep., EU:C:2013:395.

7.1. Domeniul de aplicare a activelor vândute

- (152) Pentru evitarea continuității economice, Comisia trebuie să stabilească faptul că activele și alte elemente ale întreprinderii transferate reprezintă doar o parte a societății anterioare sau a activităților sale anterioare. Cu cât este mai mare ponderea activității inițiale care este transferată către o nouă entitate, cu atât este mai mare probabilitatea ca activitatea economică legată de activele în cauză să continue să beneficieze de avantajul care decurge din ajutorul incompatibil acordat entității anterioare.
- (153) Activele principale ale ENVC au inclus (i) concesiunea acordată de administrația portuară Viana do Castelo pentru terenul pe care se află șantierul naval; și (ii) diferite echipamente și materii prime. Toate activele menționate anterior au fost vândute în urma unor licitații transparente, nediscriminatorii și necondiționate, deschise pentru ofertanți din Portugalia și din afara Portugaliei, cel mai bun preț fiind unicul criteriu pentru selectarea ofertanților.
- (154) În ceea ce privește *subconcesionarea pentru terenul pe care se află șantierul naval*, în urma unui proces de licitație, aceasta i-a fost atribuită până în martie 2031 societății WestSea, o filială comună a holdingului portughez Martifer și a șantierului naval portughez Navalria. WestSea va plăti o chirie anuală de 419 233,95 EUR și o garanție de 435 500 EUR.
- (155) În ceea ce privește *diferitele echipamente și materii prime*, inclusiv vehicule și un dispozitiv de ridicare de mari dimensiuni/macara, acestea au fost vândute în cursul a 120 de licitații de mică anvergură în cadrul a 884 de loturi de bunuri. În consecință, din totalul valorii de 3 358 905,13 EUR reprezentând bunuri vândute, cumpărătorii au achiziționat în medie mărfuri în valoare de 55 981,75 EUR, variind între 10 EUR și 1,035 de milioane EUR. *Ministério dos Transportes e Comunicações de Timor* a fost cel mai important cumpărător cu o cotă de 31 %. WestSea a obținut mai puțin de 20 % din activele vândute.
- (156) În cele din urmă, în ceea ce privește *angajații*, niciun contract de muncă nu a fost transferat către vreunul dintre cumpărători: 596 de contracte de muncă au fost deja reziliate, iar restul de 13 angajați sunt în curs de a fi disponibilizați. Ofertele nu au inclus nicio condiție specială pentru transferul contractelor de muncă sau a salariilor de la ENVC către oricare dintre cumpărători.
- (157) Ca urmare a elementelor menționate anterior, Comisia concluzionează că domeniul de aplicare a activelor achiziționate sau care urmează să fie achiziționate de către WestSea va fi redus în mod semnificativ în comparație cu cel al ENVC și al activității sale anterioare.

7.2. Preț de vânzare

- (158) Pentru a evita continuitatea economică între ENVC și WestSea, Comisia trebuie să stabilească faptul că activele și alte elemente ale întreprinderii transferate au fost sau vor fi vândute la prețul pieței. Prețul pieței este prețul pe care l-ar fi putut stabili un investitor privat care acționează în condiții normale de piață ⁽⁴⁷⁾.
- (159) Subconcesiunea pentru terenul pe care se află șantierul naval și diferitele echipamente și materii prime au fost cesionate prin licitații deschise, transparente, necondiționate și nediscriminatorii, cel mai bun preț fiind unicul criteriu pentru selectarea ofertanților.
- (160) Ca urmare a elementelor menționate anterior, Comisia concluzionează că acordarea subconcesiunii pentru terenul pe care se află șantierul naval și vânzarea diferitelor echipamente și materii prime ale ENVC către WestSea au fost realizate prin intermediul unor proceduri de licitație deschise, transparente, nediscriminatorii și necondiționate către ofertantul cu prețul cel mai mare și, prin urmare, a dus la un preț de piață.

7.3. Identitatea cumpărătorilor

- (161) Pentru a evita continuitatea economică, Comisia trebuie să stabilească faptul că cumpărătorii activelor și ai altor elemente ale societății transferate nu au o legătură economică sau comercială cu ENVC.

⁽⁴⁷⁾ Hotărârea pronunțată în cauza Seydaland, C-239/09, EU:C:2010:778, punctul 34.

- (162) În ceea ce privește concesiunea pentru terenul pe care se află șantierul naval, autoritățile portugheze confirmă că WestSea nu are niciun fel de legătură economică sau comercială cu ENVC sau cu statul portughez.
- (163) În ceea ce privește diferitele echipamente și materii prime deja cesionate, autoritățile portugheze confirmă că niciunul dintre principalii cumpărători nu are legături economice sau comerciale cu ENVC sau cu acționarul acesteia.
- (164) Ca urmare a elementelor menționate anterior, Comisia concluzionează că WestSea este o entitate independentă de ENVC și de acționarul acesteia.

7.4. Momentul vânzării

- (165) Pentru a evita continuitatea economică, Comisia trebuie să determine că momentul vânzării activelor și a altor elemente ale societății transferate nu conduce la o eludare a unei decizii a Comisiei de a recupera un ajutor de stat incompatibil.
- (166) Comisia remarcă faptul că procedurile de licitație pentru subconcesionarea terenului pe care se află șantierele navale, precum și pentru achiziționarea activelor și echipamentelor au fost inițiate și încheiate înainte de adoptarea de către Comisie a prezentei decizii finale.
- (167) În plus, după cum s-a menționat în considerentul 1 de mai sus, Portugalia a fost cea care s-a adresat mai întâi Comisiei în scopul organizării în mod corespunzător a privatizării societății ENVC în conformitate cu normele UE privind ajutoarele de stat. Prin urmare, seria de evenimente indică faptul că privatizarea nu a fost considerată ca un mecanism de eludare a deciziilor negative existente sau a investigațiilor în curs de desfășurare ale Comisiei.
- (168) Ca o consecință a elementelor de mai sus, Comisia concluzionează că faptul că acordarea subconcesiunii terenului pe care sunt situate șantierele navale, precum și achiziționarea a diferite echipamente și materii prime ale ENVC au avut loc înainte de adoptarea de către Comisie a prezentei decizii finale nu indică o eludare a unei eventuale decizii de recuperare a Comisiei.

7.5. Logica economică a operațiunii

- (169) Pentru a evita continuitatea economică, Comisia trebuie să stabilească dacă cumpărătorii activelor și ai altor elemente ale societății transferate nu vor utiliza respectivele active în același mod ca și fostul proprietar, ci le vor utiliza pentru a crea o altă activitate sau strategie.
- (170) Unele dintre activele ENVC achiziționate de către WestSea pot fi utilizate pentru aceeași activitate generală (construcții navale), în special terenul pe care se află șantierul naval. Cu toate acestea, simplul fapt că cumpărătorul ar activa în același sector economic ca și entitatea anterioară nu înseamnă neapărat că există continuitate economică. WestSea nu are obligația de a prelua angajații sau contractele de muncă ale societății ENVC. În plus, WestSea va integra șantierul naval în strategia sa de afaceri pentru a garanta sinergiile cu alte șantiere navale. WestSea va avea posibilitatea să își administreze activitățile în condiții diferite de funcționare decât ENVC și va avea libertatea de a aplica propriul model de afaceri.
- (171) Ca urmare a elementelor menționate anterior, Comisia concluzionează că WestSea va integra aceste elemente în cadrul strategiei societății și le va utiliza pentru a-și urmări propria logică economică.

7.6. Concluzie cu privire la continuitatea economică între ENVC și WestSea

- (172) În primul rând, domeniul de aplicare a activelor achiziționate de WestSea este redus în mod semnificativ în comparație cu cel al ENVC și cu activitatea sa anterioară. În al doilea rând, acordarea subconcesiunii pentru terenul pe care se află șantierul naval și achiziționarea diferitelor echipamente și materii prime au fost realizate prin intermediul unor licitații deschise, transparente, nediscriminatorii și necondiționate. În al treilea rând, WestSea este o entitate independentă de ENVC și de acționarul acesteia. În al patrulea rând, data acordării subconcesiunii terenului pe care se află șantierele navale, precum și dobândirea diferitelor echipamente și materii prime nu indică faptul că există o eludare a unei eventuale decizii de recuperare a Comisiei. În al cincilea rând, WestSea va integra activele societății ENVC în strategia sa și le va utiliza pentru a urmări propria logică economică.

(173) Prin urmare, Comisia concluzionează că nu există continuitate economică între ENVC și WestSea.

8. CONCLUZIE

(174) Comisia constată că măsurile anterioare, cu excepția scrisorilor de confort din 8 ianuarie 2007 și din 26 iunie 2008, constituie ajutor de stat în favoarea ENVC în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(175) Măsurile anterioare care constituie ajutor de stat sunt incompatibile cu piața internă (cu excepția celor două subvenții pentru construcții navale autorizate prin decizia Comisiei în cauza C-33/2004), deoarece condițiile relevante din Liniile directoare S&R din 2004 nu au fost respectate și nu au fost identificate alte motive de compatibilitate.

(176) Comisia consideră, de asemenea, că Portugalia a pus în aplicare în mod ilegal măsurile menționate mai sus încălcând dispozițiile articolului 108 alineatul (3) din TFUE.

(177) Ajutorul de stat incompatibil trebuie să fie recuperat de la beneficiar, astfel cum s-a subliniat în secțiunea 6.6 de mai sus.

(178) O astfel de recuperare nu va viza WestSea, din cauza lipsei de continuitate economică între ENVC și WestSea.

(179) În cele din urmă, Comisia constată că Portugalia a fost de acord ca prezenta decizie să fie adoptată și notificată în limba engleză,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

(1) Scrisorile de confort din 8 ianuarie 2007 și din 26 iunie 2008 nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(2) Ajutorul de stat inclus în subvențiile pentru construcții navale, care corespunde contractelor C224 și C225 (în valoare de 5 350 550 EUR), este compatibil cu piața internă.

(3) Ajutorul de stat menționat în tabelul de mai jos, pus în aplicare în mod ilegal de Portugalia, prin încălcarea articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, este incompatibil cu piața internă.

Data	Măsura	Valoare
11 mai 2006	Majorarea de capital din 2006	24 875 000
2012/2013	Împrumuturile din 2012 și 2013	101 118 066,03
(i) 31 ianuarie 2006 (ii) 11 decembrie 2008 (iii) 28 aprilie 2010 (iv) 27 aprilie 2011	Împrumuturile acordate de DGTF	(i) 30 000 000 (ii) 8 000 000 (iii) 5 000 000 (iv) 13 000 000
29 noiembrie 2011	Scrisorile de confort pentru un împrumut acordat de BCP	990 000
3 noiembrie 2011	Scrisoare de confort pentru un împrumut acordat de BCP	400 000
30 septembrie 2010	Scrisoare de confort pentru un împrumut acordat de BCP	12 500 000
31 august 2010	Scrisorile de confort pentru două acreditive stand-by emise de CGD	12 890 000

Data	Măsura	Valoare
24 iunie 2010	Scrisoare de confort pentru un împrumut acordat de BCP	5 000 000
25 noiembrie 2009	Scrisoare de confort pentru un împrumut reînnoibil automat acordat de CGD	15 000 000
7 septembrie 2009	Scrisoare de confort pentru un împrumut reînnoibil automat acordat de BES	4 500 000
—	Subvenții pentru construcții navale (contractele C212, C213, C214 și C223)	10 482 374,01
—	Subvenții pentru construcții navale (contractele C206, C211, C217, C218, C219, C220, C221 și C222)	11 279 009,01
—	Ajutor pentru formarea profesională 2005-2006	257 791
23 decembrie 2009	Împrumut pentru nava Atlântida	37 000 000

Articolul 2

(1) Portugalia recuperează ajutorul incompatibil menționat la articolul 1 alineatul (2) de la beneficiar (inclusiv, atunci când este cazul, dobânzile acumulate și neachitate de către ENVC), cu excepția subvențiilor pentru construcții navale legate de contractele C206, C211, C217, C218, C219, C220, C221 și C222 (pentru o sumă totală de 11 279 009,01 EUR) acestea făcând obiectul termenului de prescripție de 10 ani prevăzut la articolul 15 din Regulamentul (CE) nr. 659/1999.

(2) O astfel de recuperare a ajutorului de stat incompatibil nu vizează WestSea.

(3) Sumele care urmează să fie recuperate sunt purtătoare de dobândă începând de la data la care au fost puse la dispoziția beneficiarului până în momentul recuperării efective a acestora.

(4) Dobânda se calculează pe o bază compusă, în conformitate cu capitolul V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei ⁽⁴⁸⁾ și cu Regulamentul (CE) nr. 271/2008 al Comisiei ⁽⁴⁹⁾ de modificare a Regulamentului (CE) nr. 794/2004.

(5) Portugalia anulează toate plățile restante ale ajutorului, dacă este cazul, începând cu data adoptării prezentei decizii.

Articolul 3

(1) Recuperarea ajutorului la care se face referire la articolul 1 alineatul (2) se realizează imediat și efectiv.

(2) Portugalia asigură punerea în aplicare a prezentei decizii în termen de patru luni de la data notificării acesteia.

Articolul 4

(1) În termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, Portugalia prezintă următoarele informații:

- suma totală (principalul și dobânzile de recuperare) care trebuie recuperată de la fiecare beneficiar;
- o descriere detaliată a măsurilor deja luate și a celor planificate în vederea conformării cu prezenta decizie;
- documentele care să demonstreze că beneficiarul a fost somat să ramburseze ajutorul.

⁽⁴⁸⁾ Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 659/2004 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 140, 30.4.2004, p. 1).

⁽⁴⁹⁾ Regulamentul (CE) nr. 271/2008 al Comisiei din 30 ianuarie 2008 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 794/2004 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 659/1999 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 82, 25.3.2008, p. 1).

(2) Portugalia informează Comisia cu privire la evoluția măsurilor naționale luate în vederea punerii în aplicare a prezentei decizii până la finalizarea recuperării ajutorului menționat la articolul 1 alineatul (2). Portugalia prezintă fără întârziere, la simpla solicitare a Comisiei, informații referitoare la măsurile deja adoptate și la cele planificate în vederea conformării cu prezenta decizie. De asemenea, Portugalia furnizează informații detaliate privind valoarea ajutorului și dobânzile de recuperare care au fost deja recuperate de la beneficiari.

Articolul 5

Prezenta decizie se adresează Portugaliei.

Adoptată la Bruxelles, 7 mai 2015.

Pentru Comisie
Margrethe VESTAGER
Membru al Comisiei

ANEXA I

ÎMPRUMUTURILE DIN 2012 ȘI 2013

Data semnării	Valoare	Rata dobânzii aplicată
6 ianuarie 2012	970 000,00	7,108 %
9 ianuarie 2012	175 000,00	EURIBOR la 3 luni + 7,108 %
31 ianuarie 2012	3 445 258,51	EURIBOR la 3 luni + 6,62 %
8 februarie 2012	64 741,49	EURIBOR la 3 luni + 6,62 %
30 martie 2012	1 026 647,44	EURIBOR la 3 luni + 7,887 %
30 martie 2012	16 700 000,00	2 %
30 aprilie 2012	1 268 536,13	EURIBOR la 3 luni + 5 %
2 mai 2012	48 997,82	EURIBOR la 3 luni + 7,887 %
30 mai 2012	1 100 000,00	EURIBOR la 3 luni + 8,431 %
31 mai 2012	5 375 000,00	EURIBOR la 3 luni + 8,5 %
31 mai 2012	834 830,96	EURIBOR la 3 luni + 8,451 %
1 iunie 2012	12 844 000,00	EURIBOR la 3 luni + 4,976 %
5 iunie 2012	281 000,00	EURIBOR la 3 luni + 4,976 %
6 iunie 2012	345 000,00	EURIBOR la 3 luni + 7,682 %
8 iunie 2012	1 449 714,00	EURIBOR la 3 luni + 7,682 %
11 iunie 2012	696 481,42	EURIBOR la 3 luni + 7,682 %
21 iunie 2012	177 979,74	EURIBOR la 3 luni + 7,682 %
21 iunie 2012	4 785 000,00	EURIBOR la 3 luni + 8,1509 %
22 iunie 2012	118 070,71	EURIBOR la 3 luni + 7,682 %
25 iunie 2012	83 694,43	EURIBOR la 3 luni + 4,976 %
26 iunie 2012	1 163 308,28	EURIBOR la 3 luni + 4,976 %
29 iunie 2012	664 537,83	EURIBOR la 3 luni + 4,976 %
3 iulie 2012	272 811,37	EURIBOR la 3 luni + 8,5 %
11 iulie 2012	71 104,02	EURIBOR la 3 luni + 4,976 %

Data semnării	Valoare	Rata dobânzii aplicată
11 iulie 2012	1 742 275,55	EURIBOR la 3 luni + 8,1509 %
13 iulie 2012	40 000,00	EURIBOR la 3 luni + 8,431 %
19 iulie 2012	45 000,00	EURIBOR la 3 luni + 4,956 %
27 iulie 2012	1 000 000,00	EURIBOR la 3 luni + 5,78 %
31 iulie 2012	400 000,00	EURIBOR la 3 luni + 8,182 %
31 iulie 2012	1 450 000,00	EURIBOR la 3 luni + 4,756 %
2 august 2012	100 000,00	EURIBOR la 3 luni + 8,182 %
14 august 2012	275 000,00	EURIBOR la 3 luni + 8,151 %
17 august 2012	180 000,00	EURIBOR la 3 luni + 8,1509 %
20 august 2012	1 186 322,44	EURIBOR la 3 luni + 8,1509 %
20 august 2012	400 000,00	EURIBOR la 3 luni + 5,624 %
24 august 2012	600 000,00	EURIBOR la 3 luni + 5,624 %
13 septembrie 2012	365 000,00	EURIBOR la 3 luni + 5,624 %
19 septembrie 2012	5 111 910,08	Datoria ENVC către Parvalorem, asumată de EMPORDEF
21 septembrie 2012	19 000,00	EURIBOR la 3 luni + 5,624 %
25 septembrie 2012	1 180 491,65	EURIBOR la 3 luni + 4,668 %
27 septembrie 2012	1 050 000,00	EURIBOR la 3 luni + 5,624 %
28 septembrie 2012	48 000,00	EURIBOR la 3 luni + 5,624 %
12 octombrie 2012	120 000,00	5,871 %
16 octombrie 2012	15 000,00	8,1509 %
19 octombrie 2012	566 000,00	EURIBOR la 3 luni + 4,64 %
26 octombrie 2012	1 000 000,00	EURIBOR la 3 luni + 4,64 %
29 octombrie 2012	84 685,34	8,151 %
30 octombrie 2012	120 000,00	8,1509 %
2 noiembrie 2012	10 570 971,04	5,871 %
9 noiembrie 2012	5 227,50	4,459 %

Data semnării	Valoare	Rata dobânzii aplicată
27 noiembrie 2012	250 000,00	5,871 %
28 noiembrie 2012	250 000,00	8,1509 %
29 noiembrie 2012	200 000,00	7,915 %
29 noiembrie 2012	120 000,00	5,871 %
30 noiembrie 2012	84 685,12	5,871 %
3 decembrie 2012	300 000,00	4,459 %
3 decembrie 2012	35 000,00	7,915 %
7 decembrie 2012	1 500,00	8,151 %
11 decembrie 2012	100 000,00	4,459 %
14 decembrie 2012	180 000,00	4,459 %
19 decembrie 2012	200 000,00	4,459 %
20 decembrie 2012	29 159,75	4,459 %
21 decembrie 2012	1 000 000,00	5,871 %
28 decembrie 2012	5 000 000,00	7,915 %
31 decembrie 2012	16 500,00	4,459 %
4 ianuarie 2013	120 000,00	4,459 %
9 ianuarie 2013	84 756,80	4,459 %
11 ianuarie 2013	260 000,00	7,911 %
17 ianuarie 2013	200 000,00	8,15 %
8 februarie 2013	5 767 984,59	4,165 %
31 mai 2013	5 281 882,02	Dobânda plătită de către ENVC societății EMPORDEF pentru împrumuturile din 2012
Total: 101 118 066,03		

ANEXA II

SUBVENȚII PENTRU CONSTRUCȚII NAVALE

Numărul contractului	2000	2001	2002	2003	2004	2005	TOTAL	Act de acordare (Despacho)	Data publicării în Diário da República
C206	679 362,74						679 362,74		
C211			2 081 867,70				2 081 867,70	245/2002 din 31 decembrie 2001	6.4.2002
C212			1 629 892,00	407 473,00			2 037 365,00	882/2002 din 25 decembrie 2002	12.12.2002
C213			2 265 871,06	541 732,94	701 901,00		3 509 505,00	880/2002 din 25 decembrie 2002	12.12.2002
C214			2 807 604,01		701 901,00		3 509 505,01	880/2002 din 25 decembrie 2002	12.12.2002
C217		1 415 887,71					1 415 887,71	158/2001 din 29 decembrie 2000	16.2.2001
C218		1 415 887,71					1 415 887,71	158/2001 din 29 decembrie 2000	16.2.2001
C219		1 425 998,34					1 425 998,34	158/2001 din 29 decembrie 2000	16.2.2001
C220		1 425 998,34					1 425 998,34	158/2001 din 29 decembrie 2000	16.2.2001
C221	1 140 802,66	276 446,76	8 753,90				1 426 003,32	810/2000 din 25 iulie 2000	5.8.2000
C222			1 426 003,33				1 426 003,33	244/2002 din 31 decembrie 2001	6.4.2002
C223			1 425 999,00				1 425 999,00	881/2002 din 25 noiembrie 2002	12.12.2002

Numărul contractului	2000	2001	2002	2003	2004	2005	TOTAL	Act de acordare (Despacho)	Data publicării în Diário da República
C224				2 140 220,00		535 055,00	2 675 275,00	879/2002 din 25 noiembrie 2002	12.12.2002
C225				2 140 220,00		535 055,00	2 675 275,00	879/2002 din 25 noiembrie 2002	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	27 129 933,20		

ISSN 1977-0782 (ediție electronică)
ISSN 1830-3625 (ediție tipărită)



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

RO