



#### Vsebina

#### II Nezakonodajni akti

##### SKLEPI

- ★ Sklep Komisije (EU) 2015/1582 z dne 17. julija 2013 o ukrepih SA.30704 – 12/C (ex NN 53/10), ki jih je Latvija izvedla za državno pomoč Hipotekarni in deželni banki Latvije – „komercialni segment“ (notificirano pod dokumentarno številko C(2013) 4406)<sup>(1)</sup> ..... 1
- ★ Sklep Komisije (EU) 2015/1583 z dne 4. avgusta 2014 o shemi pomoči SA.18859 (11/C) (ex 65/10 NN) Združenega kraljestva – Olajšava za dajatev na agregate na Severnem Irskem (ex N 2/04) (notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 5466)<sup>(1)</sup> ..... 18
- ★ Sklep Komisije (EU) 2015/1584 z dne 1. oktobra 2014 o državni pomoči SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), ki jo je Italija izvedla za Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. in več letalskih prevoznikov, ki delujejo na letališču Alghero (notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 6838)<sup>(1)</sup> ..... 38
- ★ Sklep Komisije (EU) 2015/1585 z dne 25. novembra 2014 o shemi pomoči SA.33995 (2013/C) (ex 2013/NN) (ki jo je Nemčija izvajala za podporo za električno energijo iz obnovljivih virov in energetske intenzivne uporabnike) (notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 8786)<sup>(1)</sup> 122
- ★ Sklep Komisije (EU) 2015/1586 z dne 26. februarja 2015 o ukrepu SA.35388 (13/C) (ex 13/NN in ex 12/N) – Poljska – Vzpostavitev letališča Gdynia-Kosakowo (notificirano pod dokumentarno številko C(2015) 1281)<sup>(1)</sup> ..... 165
- ★ Sklep Komisije (EU) 2015/1587 z dne 7. maja 2015 o državni pomoči SA.35546 (2013/C) (ex 2012/NN), ki jo izvaja Portugalska za družbo Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. (notificirano pod dokumentarno številko C(2015) 3036)<sup>(1)</sup> ..... 208

<sup>(1)</sup> Besedilo velja za EGP



## II

(Nezakonodajni akti)

## SKLEPI

## SKLEP KOMISIJE (EU) 2015/1582

z dne 17. julija 2013

**o ukrepih SA.30704 – 12/C (ex NN 53/10), ki jih je Latvija izvedla za državno pomoč Hipotekarni in deželni banki Latvije – „komercialni segment“**

(notificirano pod dokumentarno številko C(2013) 4406)

(Besedilo v angleškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo pripombe v skladu z navedenimi določbami <sup>(1)</sup>,

ob upoštevanju naslednjega:

## 1. POSTOPEK

- (1) Komisija je 19. novembra 2009 odobrila dva ukrepa dokapitalizacije v korist „Hipotekarne in deželne banke Latvije“ <sup>(2)</sup> (v nadaljnjem besedilu: banka) v skupnem znesku 72,79 milijona LVL ([102,5–103,6] milijona EUR), ki sta bila banki dodeljena januarja oziroma novembra 2009 <sup>(3)</sup> (v nadaljnjem besedilu: sklep iz novembra 2009).
- (2) Dne 1. aprila 2010 so latvijski organi priglasili dodatno dokapitalizacijo v višini 70,2 milijona LVL (100 milijonov EUR), ki je bila izvedena 23. marca 2010. Priglasitev je bila evidentirana 6. aprila 2010. Latvijski organi so med majem 2010 in januarjem 2012 <sup>(4)</sup> Komisiji predložili dodatne informacije.
- (3) Komisija se je 26. januarja 2012 odločila <sup>(5)</sup>, da bo začasno odobrila ukrep dokapitalizacije v višini 70,2 milijona LVL, ki je bil dodeljen 23. marca 2010, ukrep dokapitalizacije v višini 50 milijonov LVL, ki je bil banki dodeljen

<sup>(1)</sup> UL C 130, 4.5.2012, str. 42.

<sup>(2)</sup> V latvijsščini: Latvias Hipoteku un zemes bankas.

<sup>(3)</sup> Sklep Komisije o državni pomoči v zadevi NN 60/09, Dokapitalizacija „Hipotekarne in deželne banke Latvije“, z dne 19. novembra 2009 (UL C 323, 31.12.2009, str. 5).

<sup>(4)</sup> Za več podrobnosti glej uvodne izjave 3 do 21 sklepa o začetku postopka.

<sup>(5)</sup> Sklep Komisije v zadevi državna pomoč SA.30704 (12/C) (ex NN 53/10) – Dodatni ukrepi pomoči za Hipotekarno in deželno banko Latvije z dne 26. januarja 2012 (UL C 130, 4.5.2012, str. 42).

konec leta 2011 (dodeljen kot likvidnostni ukrep, ki se pretvori v kapital), „stand-by“ likvidnostno posojilo v višini do 250 milijonov LVL za banko, jamstva za mednarodne upnike komercialnega segmenta banke v višini do 32 milijonov LVL in likvidnostno podporo v višini do 60 milijonov LVL za solventno likvidacijo oslabljenih sredstev znotraj družbe za upravljanje HipoNIA, ki je v lasti banke in ki jo banka financira, in da bo začela postopek iz člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: Pogodba) v zvezi z navedenimi ukrepi, v kolikor so bili potrebni za prestrukturiranje komercialnega segmenta banke (v nadaljnjem besedilu: ukrepi prestrukturiranja) in koristili razvojnemu segmentu ter upoštevali načrt preoblikovanja banke <sup>(1)</sup> (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka). Komisija je imela pomisleke o združljivosti ukrepov prestrukturiranja z notranjim trgom, pri čemer je upoštevala Sporočilo Komisije o ponovni vzpostavitvi uspešnega poslovanja in oceni ukrepov prestrukturiranja v finančnem sektorju v sedanji krizi na podlagi pravil o državni pomoči <sup>(2)</sup> (v nadaljnjem besedilu: sporočilo o prestrukturiranju).

- (4) Komisija je pozvala vse zainteresirane strani, naj predložijo svoje pripombe o ukrepih prestrukturiranja. Komisija ni prejela pripomb zainteresiranih strani.
- (5) Dne 22. marca 2012 je potekalo srečanje latvijskih organov in Komisije.
- (6) Latvija je 5. aprila 2012 predložila svoje pripombe o sklepu o začetku postopka.
- (7) Med majem 2012 in junijem 2013 sta si Latvija in Komisija redno izmenjavali informacije. Latvija je Komisijo obveščala o napredku procesa privatizacije komercialnega dela banke, tako da je večkrat predložila informacije.
- (8) Komisija je 23. maja 2013 zahtevala dodatne informacije. Z dopisom z dne 3. junija 2013 je Latvija odgovorila na zahtevek po informacijah, vendar ni predložila odgovorov na vprašanja o razvojnem segmentu banke. Obenem je Latvija predložila različna dokazila, vključno s posodobljenimi informacijami o prodaji komercialnega dela banke.
- (9) Latvijski organi so 21. junija 2013 Komisijo obvestili, da se izjemoma strinjajo s sprejetjem tega sklepa v angleškem jeziku.
- (10) Latvija je 28. junija 2013 obvestila Komisijo, da je družbi HipoNIA dejansko posodila 70,98 milijona LVL in tako za približno 11 milijonov LVL preseгла znesek ukrepa, ki je bil začasno odobren s sklepom o začetku postopka.

## 2. DEJSTVA

### 2.1 Upravičenec – banka

- (11) Latvijska vlada je banko ustanovila 19. marca 1993 kot banko v državni lasti. Ministrstvo za finance Republike Latvije je 100-odstotni lastnik delnic banke.
- (12) Gre za srednje veliko banko v Latviji, ki nudi storitve poslovanja s prebivalstvom. Banka ima dve vlogi, saj deluje kot razvojna banka in univerzalna komercialna banka <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Komisija je izrazila pomisleke zlasti v zvezi s plačilom instrumentov pomoči, prenehanjem komercialnih dejavnosti banke, ponovno vzpostavitvijo dolgoročnega uspešnega poslovanja gospodarskih dejavnosti bančne skupine, prenehanjem neprodanih komercialnih dejavnosti v skladu s predpisi in izravnalnimi ukrepi.

<sup>(2)</sup> UL C 195, 19.8.2009, str. 9.

<sup>(3)</sup> Za več podrobnosti o banki glej uvodne izjave 22 do 42 sklepa o začetku postopka.

- (13) Banka in njene odvisne družbe sestavljajo bančno skupino. Vse odvisne družbe banke so vključene v komercialne dejavnosti. Glavne odvisne družbe so:
- SIA „Riska investiciju sabiedriba“ (v nadaljnjem besedilu: RIS) je pravna oseba s posebnim namenom,
  - SIA „Hipolizings“ (v nadaljnjem besedilu: Hipolizings) zagotavlja storitve zakupa (večinoma zakup vozil) in je imela na dan 30. junija 2011 5-odstotni tržni delež, financirala pa jo je izključno banka s posojilom v višini 49 milijonov LVL,
  - IPS „Hipo Fondi“ <sup>(1)</sup> (v nadaljnjem besedilu: Hipo Fondi) je družba za upravljanje, ki upravlja državni obvezni financirani pokojninski sklad (drugega stebra), upravlja pa 34 milijonov LVL (približno 4-odstotni tržni delež) in je v 51-odstotni lasti odvisne družbe RIS, pri čemer je družba Hipo Fondi delovala kot samostojni subjekt, vendar je lahko koristila mrežo podružnic banke, njen prodajni oddelek in podporo IT,
  - SIA „Hipoteku bankas Nekustama Ipasuma Agentura“ (v nadaljnjem besedilu: HipoNIA) je družba za upravljanje nedonosnih sredstev <sup>(2)</sup>, ki upravlja portfelj sredstev, financira pa jo izključno banka.
- (14) V skladu z načrtom preoblikovanja, ki je opisan v uvodnih izjavah 45 do 95 sklepa o začetku postopka, se bo banka v celoti preoblikovala v razvojno banko (tj. banko, ki podpira strukturno, gospodarsko in socialno politiko v imenu države v skladu z njenim javnim poslanstvom). Zato bo prenehala izvajati komercialne dejavnosti.
- (15) Latvija je imenovala neodvisnega zunanjega svetovalca, da pripravi koncept za razvojne institucije v Latviji. Dne 11. februarja 2011 je bil Komisiji in Mednarodnemu denarnemu skladu (v nadaljnjem besedilu: MDS) predložen prvi osnutek Poročila o optimizaciji sistema razvojnih finančnih institucij v Latviji.
- (16) V osnutku poročila je med drugim priporočeno, da se ustvari enotna razvojna institucija, pri čemer je treba zagotoviti njeno neodvisnost s posebnim zakonom ali vzpostavitev neodvisnih organov odločanja. V tem okviru je bila v osnutku poročila opredeljena potreba, da se v celoti oblikuje delujoča struktura enotne razvojne institucije na podlagi popolnega pregleda obstoječih programov ter njihovih potreb v zvezi z delovanjem in osebjem, zlasti v zvezi s funkcijama ocene in obvladovanja tveganja.
- (17) Poleg tega je bila poudarjena potreba po posredovanju države s posrednimi instrumenti (posameznimi in portfeljskimi jamstvi, tveganim kapitalom, mezzanin skladi itd.), pri čemer se je treba oddaljiti od obsežnega neposrednega dajanja posojil in zagotoviti, da so neposredna posredovanja možna le v nekaterih zelo specifičnih in utemeljenih primerih (dajanje mikroposojil, kmeti itd.).
- (18) Po navedbah iz osnutka poročila bi posredno usmerjanje dajanja posojil, ki ga podpira država, povečalo dostop do morebitnih upravičencev takih programov in izboljšalo tako stroškovno učinkovitost distribucije kot sodelovanje s komercialnim bančnim sektorjem.

## 2.2 Strategija prestrukturiranja: prodaja komercialnih dejavnosti banke

- (19) V skladu z dodatnim memorandumom o soglasju iz julija 2010 je načrt preoblikovanja banke pripravil neodvisni svetovalec. Naloga svetovalca je bila, da pripravi scenarije o preoblikovanju banke, da se omogoči odcepitev

<sup>(1)</sup> Hipo Fondi je samostojna družba za upravljanje z neodvisnim računovodenjem in upravljanjem. Velik delež družbe ([42–43] %) je v lasti dejavnih delničarjev.

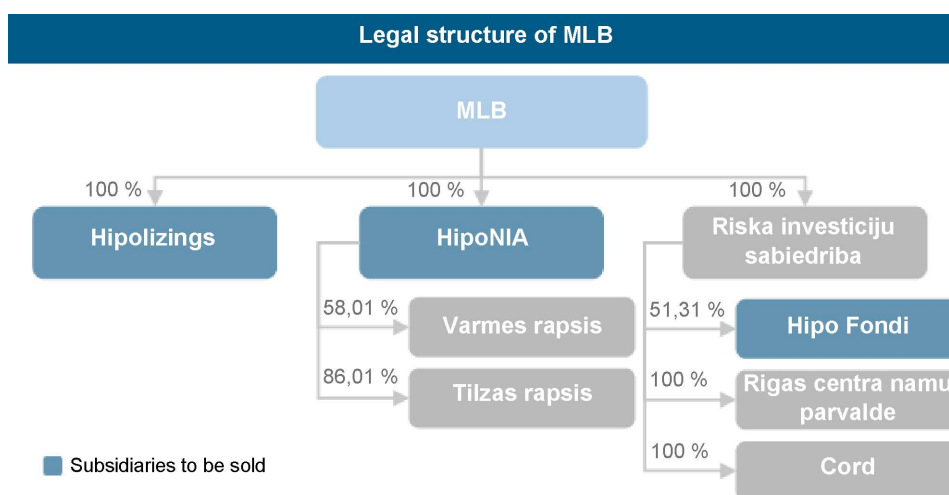
<sup>(2)</sup> Večinoma jih sestavljajo posojila in nepremičnine.

sredstev in obveznosti, povezanih z razvojnim financiranjem, in da se banka s komercialnimi dejavnostmi privatizira ali pa da se preoblikuje tako, da se komercialne dejavnosti lahko prodajo, pri čemer bi se razvojni segment obdržal.

- (20) Po analizi finančnega položaja banke je neodvisni svetovalec v načrtu preoblikovanja, ki ga je pripravil aprila 2011 (v nadaljnjem besedilu: načrt preoblikovanja iz aprila 2011), ugotovil, da bi bil najboljši scenarij pravočasna prodaja sredstev komercialnega segmenta banke v svežnjih.
- (21) Latvajska vlada je 1. novembra 2011 odobrila priporočeno prodajno strategijo iz načrta preoblikovanja iz aprila 2011, zlasti prodajo komercialnega segmenta banke v šestih svežnjih.
- (22) Subjekti, ki spadajo v bančno skupino in naj bi se kot pravni subjekti prodali z delniškim poslom, so prikazani v diagramu 1.

Diagram 1

**Pregled pravnih subjektov bančne skupine <sup>(1)</sup>**



Vir: Latvijški organi.

- (23) Na dan 31. avgusta 2011 so sredstva in obveznosti komercialnega segmenta banke, ki naj bi se prodala, vključevala:
- portfelj komercialnih posojil in delnic v odvisnih družbah (HipoNIA, Hipolizings in Hipo Fondi) v višini 283,8 milijona LVL ter
  - vloge v vrednosti 356,1 milijona LVL.
- (24) Postopek prodaje je bil izveden s pomočjo uglednega zunanega svetovalca. Sprva je bil vzpostavljen stik s 121 morebitnimi kupci. 98 morebitnih kupcev je prejelo dokument s povzetkom informacij („teaser“), od tega jih je 18 podpisalo pogodbo o nerazkritju, 51 morebitnih kupcev ponudba ni zanimala, 29 pa jih ni odgovorilo. Do 16. decembra 2011 in ob koncu prve faze postopka prodaje je bilo prejetih devet prvotnih ponudb. Do 11. januarja 2012 so med drugo fazo postopka prodaje trije morebitni kupci predložili izboljšano ponudbo, šest jih ni spremenilo prvotne ponudbe, poleg tega pa je bila prejeta še ena nova ponudba. Vsem navedenim morebitnim vlagateljem je bil odobren dostop do podatkovne sobe. Med to fazo postopka so se trije morebitni

<sup>(1)</sup> Prikazane so le odvisne družbe z več kot 50-odstotnim deležem.

kupci umaknili, eden pa je izrazil zanimanje le za dele dveh svežnjev (svežnjev 2 in 3), a ni predložil posebne ponudbe. Zato so bile do 16. marca 2012 prejete končne ponudbe od štirih morebitnih vlagateljev, večinoma za enega od svežnjev, čeprav je eden od morebitnih kupcev predložil ponudbo za tri svežnje.

### Svežnji

- (25) Prodajna strategija, ki so jo latvijski organi odobrili 1. novembra 2011, je sprva predvidevala razdelitev sredstev in obveznosti banke v šest ločenih svežnjev v skladu s preskušanim zanimanjem trga. Med postopkom prodaje je bil sveženj 3 dodatno razdeljen v dva ločena svežnja, in sicer 3A in 3B. Svežnji so bili prodani ločenim kupcem, preostala sredstva in obveznosti banke pa so bila prenesena razvojnemu segmentu. Postopek prodaje se je zaključil in vsi svežnji so bili odprodani do 30. junija 2013. Svežnje sestavljajo:
1. sveženj 1 <sup>(1)</sup> in sveženj 2 <sup>(2)</sup>, ki vsebujeta večino komercialnih posojil in vlog, ki so bili prodani. Proces se je dejansko zaključil 24. novembra 2012. Preostali komercialni pogoji bodo določeni v letu 2013 (nadomestilo kupca [...]) <sup>(\*)</sup> ([...] LVL) in [...] v skladu s pogoji pogodbe o prodaji ([...] LVL) z [...];
  2. sveženj 5, ki ga sestavlja odvisna lizinška družba banke Hipolizings in ki je bil prodan 1. avgusta 2012, in sveženj 6, ki ga sestavljajo pokojninski načrti drugega stebra, ki jih upravlja družba Hipo Fondi, in ki je bil prodan novembra 2012. Prodaja družbe Hipo Fondi, ki je ostala družba „poštni nabiralnik“, bo potekala leta 2013;
  3. sveženj 3, ki ga sestavljajo dobra posojila podjetjem, povezana z vlagatelji v nepremičnine in gradnjo. Razdeljen je bil na svežnja 3A in 3B za olajšanje procesa odprodaje zaradi nezadostnega zanimanja trga. Sveženj 3A je bil 18. junija 2013 prodan zasebnemu vlagatelju, sveženj 3B pa je bil 28. junija 2013 prodan latvijski agenciji za privatizacijo;
  4. sveženj 4 <sup>(3)</sup>, povezan z družbo HipoNIA, je bil 28. junija 2013 prodan latvijski agenciji za privatizacijo.
- (26) V zvezi z različnimi prodajnimi možnostmi svežnjev 3B in 4 so latvijski organi menili, da so bile ponudbe, ki so jih zanju predložili vlagatelji, neustrezne in niso izražale dejanske notranje vrednosti sredstev, ki sta jih vsebovala (glede na oceno uglednega neodvisnega strokovnjaka). Za zmanjšanje izgub se je država odločila, da bo svežnja 3B in 4 prodala latvijski agenciji za privatizacijo.
- (27) Glede na ponudbe vlagateljev bi bila lahko družba Hipo Fondi prodana bodisi s prodajo pravnega subjekta kot delujočega podjetja z vsemi sredstvi, ki jih upravlja, bodisi s prodajo sredstev. Latvija je navedla, da je izbrala drugo možnost, saj je bila med drugim ponujena cena za posel s prodajo sredstev boljša. Zato je bila prodana skoraj vsa gospodarska dejavnost družbe Hipo Fondi, in sicer trije pokojninski načrti: „Rivjera“, „Safari“ in „Jurmala“. Poleg navedenih pokojninskih načrtov je družba Hipo Fondi upravljala tudi več zasebnih portfeljev in zaprtih naložbenih skladov. Nekateri so že bili zaprti, preostali pa se zapirajo. Hipo Fondi bo ostala le še družba „poštni nabiralnik“ brez dejanskih dejavnih poslov, ki bi jih upravljala. Ta preostala družba „poštni nabiralnik“ bi se lahko likvidirala ali prodala. Za navedeni pravni subjekt se je začel postopek prodaje in manjšinski delničar družbe Hipo Fondi <sup>(4)</sup> je izrazil zanimanje za nakup delnic [...]. Latvijski organi so se odločili za nadaljevanje prodaje manjšinskemu delničarju zaradi boljšega finančnega rezultata in hitrejšega reševanja kot pri likvidaciji.

<sup>(1)</sup> Sveženj 1 je sestavljen iz dobrih posojil prebivalstvu in malim podjetjem, z izjemo izpostavljenosti do vlagateljev v nepremičnine in gradnjo, v vrednosti približno 94,6 milijona LVL v smislu čiste knjigovodske vrednosti, skupaj z vsemi vezanimi vlogami in vlogami na vpogled za prebivalstvo ali mala podjetja v vrednosti 244 milijonov LVL.

<sup>(2)</sup> Sveženj 2 je sestavljen iz dobrih posojil velikim podjetjem, z izjemo izpostavljenosti do vlagateljev v nepremičnine in gradnjo, v približni vrednosti 27,4 milijona LVL v smislu čiste knjigovodske vrednosti, skupaj z vsemi vezanimi vlogami in vlogami na vpogled za velika podjetja v vrednosti 103 milijonov LVL.

<sup>(\*)</sup> Zaupne informacije, zato so izpuščeni deli označeni z [...].

<sup>(3)</sup> Sveženj 4 sestavljajo delnice družbe HipoNIA in posojilo znotraj bančne skupine družbi HipoNIA v višini 41,3 milijona LVL, po prodaji pa bodo sredstva družbe HipoNIA sestavljala zlasti slaba posojila.

<sup>(4)</sup> Manjšinski delničar družbe Hipo Fondi, ki kupuje družbo „poštni nabiralnik“, ni povezan s kupcem sredstev, ki jih je v preteklosti upravljal družba Hipo Fondi.

Prodaja družbe Hipo Fondi je skoraj zaključena. Pogodba o prodaji je bila podpisana, vendar prodaja še ni zaključena, saj pridobitev pregleduje latvijski nadzornik, tj. komisija za finančni in kapitalski trg. Družba Hipo Fondi nima v lasti registriranih intelektualnih pravic, registrirana znamka „hipo“ in z njo povezane pravice pa so v lasti banke. V skladu s pogodbo s kupcem banka ni ugovarjala uporabi izraza „hipo“ v imenu Hipo Fondi.

- (28) V zvezi s prodajo družbe HipoNIA je banka 20. junija 2013 prenesla kapital v višini [...] LVL na družbo HipoNIA. Navedena dokapitalizacija je bila potrebna, ker je prenos družbe HipoNIA s strani banke latvijski agenciji za privatizacijo potekal v višini [...] glede na knjigovodsko vrednost, razlika pa je znašala [...] LVL. To razliko je morala kriti banka [...], saj je bil to pogoj, da državna zakladnica dodeli posojilo družbi HipoNIA in da latvijska agencija za privatizacijo pridobi delnice družbe HipoNIA. Skupna neto vrednost [...] za banko iz posla znaša [...] LVL (tj. [...] glede na čisto knjigovodsko vrednost, po rezervacijah in ob začetku posla).

Preglednica 1

**Pregled svežnjev in pogojev prodaje**

V tisoč LVL	Vsebina	Trenutno stanje	Vlagatelj	Bruto knjigovodska vrednost	Čista knjigovodska vrednost	Končna cena/dolgoročna ekonomska vrednost	Bruto popust	Neto popust	Bruto izguba	Čista izguba
Sveženj 1	dobra posojila prebivalcem in malim podjetjem	prodan	SwedBank	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sveženj 2	dobra posojila velikim podjetjem	prodan	SwedBank	[...]	—	—	[...]	—	[...]	—
Sveženj 3A	dobra posojila podjetjem, povezana z vlagatelji v nepremičnine in gradnjo	prodan	vlagatelj 2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sveženj 3B		v postopku	agencija za privatizacijo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sveženj 4	HipoNIA: družba za upravljanje nedonosnih sredstev	v postopku	agencija za privatizacijo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sveženj 5	Hipolizings: lizinska družba (zakup vozil ...)	prodan	SwedBank	[...]	—	[...]	[...]		[...]	—
Sveženj 6	Hipo Fondi: družba za upravljanje za državni obvezni pokojninski sklad	prodan	SEB Bank	—	—	[...]	—	—	[...]	[...]

Vir: Latvijski organi.



- (29) Skupni znesek, ki je bil ustvarjen s postopkom prodaje, je bil nekoliko večji, kot je bilo predvideno v okviru osnovnega scenarija po popustih v osnovnem primeru iz prodajne strategije, če se bruto popusti iz prodajne strategije uporabljajo za bruto knjigovodske vrednosti. Izguba je znašala 53,1 milijona LVL, pričakovana izguba pa je bila 56,8 milijona LVL.

#### Prenehanje poslovanja z vrednostnimi papirji

- (30) Banka prekinja pogodbe o storitvah skrbništva s svojimi strankami. Ukinila bo zadevno infrastrukturo in prerazporedila ali odpustila zaposlene.
- (31) Banka bo v praksi tudi v celoti prenehala poslovati z vrednostnimi papirji. Obdržala bo le račune približno 100 strank, s katerimi ne more vzpostaviti stika (večinoma zato, ker so že pokojne). Ker banka ne more takoj zakonito prodati vrednostnih papirjev navedenih nedejavnih strank, namerava (1) pridobiti dovoljenje za upravljanje navedenih računov z vrednostnimi papirji strank in (2) preklicati dovoljenje za opravljanje vseh bančnih storitev, ki so zajemale tudi storitve skrbništva.

### 2.3 Strategija prestrukturiranja: vzpostavitev enotne razvojne institucije

- (32) Po pričakovanjih naj bi se preostale komercialne dejavnosti po prodaji prenesle na razvojni segment, te pa med drugim vključujejo likvidna sredstva v vrednosti 20,3 milijona LVL, druga sredstva v vrednosti 7,6 milijona LVL, vloge na vpogled v vrednosti 5,9 milijona LVL in vezane vloge v vrednosti 1 milijona LVL, druge obveznosti v vrednosti 1,7 milijona LVL in kapital v obtoku v vrednosti 19,2 milijona LVL.
- (33) Po pričakovanjih naj bi banko po prodaji komercialnih dejavnosti dne 30. junija 2013 sestavljale samo razvojne dejavnosti. Imela bo sredstva v vrednosti približno 222,3 milijona LVL.
- (34) V dodatnem memorandumu o soglasju je Latvija navedla naslednje zaveze za Unijo in MDS:
- (a) Po odprodaji sredstev komercialnega segmenta banke bo Latvija združila razvojni del banke z drugimi državnimi institucijami in tako ustvarila enotno razvojno institucijo. Enotna razvojna institucija bi izvajala programe državne pomoči s finančnimi instrumenti, ki jih trenutno upravljajo banka, latvijska agencija za jamstva, sklad za razvoj podeželja in sklad za okoljske naložbe <sup>(1)</sup>.
- (b) Enotna razvojna institucija ne bo smela privabljati zasebnih vlog. Izogibala se bo neposrednemu dajanju posojil, razen če so bili koncesijski programi že odobreni ali če je dajanje posojil (i) povezano z zagotavljanjem produktov, ki jih ne nudijo komercialne banke ali nebančne finančne institucije, (ii) odvisno od visoko specializiranega znanja, ki ga komercialne banke ali nebančne finančne institucije nimajo, ali (iii) premajhnega obsega ali preveč tvegano, da bi bilo zanimivo za komercialne banke ali nefinančne bančne institucije.
- (c) Banka ne bo začela izvajati novih programov neposrednih posojil do odobritve akcijskega načrta za enotno razvojno institucijo, vsa finančna sredstva, ki jih je banka dodelila za izvajanje nacionalnih instrumentov finančnega inženiringa, pa je treba zavarovati in v celoti prenesti enotni razvojni instituciji, ki bo vzpostavljena. Za izboljšanje strokovnega spremljanja in preglednosti bo po vzpostavitvi enotne razvojne institucije vzpostavljen posvetovalni svet, ki mu bo predsedovalo ministrstvo za finance, sestavljali pa ga bodo člani ključnih ministrstev, socialnih partnerjev, združenja komercialnih bank in znanih mednarodnih finančnih institucij s strokovnim znanjem na področju razvojnih dejavnosti.
- (d) Ko bodo komercialni deli banke prodani ali preneseni latvijski agenciji za privatizacijo, banka ne bo smela privabljati novih zasebnih vlog. Komisija za finančni in kapitalski trg bo zagotavljala skladnost z navedeno zavezo.

<sup>(1)</sup> V skladu z dodatnim memorandumom o soglasju so morali latvijski organi do 30. junija 2013 predstaviti akcijski načrt o navedeni združitvi. Vendar je napredek počasen, zlasti zato, ker ministrstvo za gospodarstvo in ministrstvo za finance nista mogla sprejeti soglasja o tem, katera institucija bo pristojna za nadzor enotne razvojne institucije.

## 2.4 Opis ukrepov iz tega sklepa

- (35) V zvezi z razvojnimi dejavnostmi banke Komisija ugotavlja, da namerava Latvija optimizirati sistem razvojnih finančnih institucij, tako da jih bo konsolidirala z enotno razvojno institucijo. V sklepu o začetku postopka se je pričakovalo, da bo banka izvajala svoje razvojne dejavnosti le do vzpostavitve enotne razvojne institucije, ki naj bi bila vzpostavljena do 31. decembra 2012. Vendar je bil proces preložen in še vedno poteka. Ker latvijski organi še niso zaključili projekta vzpostavitve enotne razvojne institucije, se ta sklep nanaša le na komercialni del banke. Zato se bo razvojni del banke ocenil v ločenem končnem sklepu.
- (36) V sklepu o začetku postopka so bili naslednji ukrepi, ki jih je dodelila Latvija komercialnemu delu banke, začasno odobreni kot pomoč za reševanje:
- (a) ukrep dokapitalizacije v višini 70,2 milijona LVL, dodeljen 23. marca 2010;
  - (b) ukrep dokapitalizacije v višini 50 milijonov LVL, dodeljen konec leta 2011 (dodeljen kot likvidnostni ukrep, ki se pretvori v kapital);
  - (c) „stand-by“ likvidnostno posojilo v višini do 250 milijonov LVL;
  - (d) jamstva za mednarodne upnike komercialnega segmenta banke v višini do 32 milijonov LVL;
  - (e) likvidnostna podpora v višini do 60 milijonov LVL za solventno likvidacijo oslabljenih sredstev znotraj družbe HipoNIA.
- (37) Latvija je predložila informacije o uporabi navedene državne podpore za likvidacijo komercialnega segmenta banke, ki so bile spremenjene tako, da se je upoštevalo izvajanje prodajne strategije.
- (38) Skupni znesek potrebnega kapitala iz ukrepa, opisanega v točki (b) uvodne izjave 36, je bil nižji, kot je bilo sprva načrtovano, in je znašal 25 milijonov LVL namesto 50 milijonov LVL, saj so se latvijski organi odločili, da bo banka delovala brez dovoljenja za opravljanje bančnih storitev, kar je zmanjšalo znesek potrebnega kapitala. Dokapitalizacija v višini 25 milijonov LVL je bila izvedena junija 2012 <sup>(1)</sup>.
- (39) „Stand-by“ likvidnostno posojilo v višini do 250 milijonov LVL, opisano v točki (c) uvodne izjave 36, je bilo začasno odobreno od 1. januarja 2012 in na voljo banki do zaključka prodaje v primeru izrednih dogodkov v zvezi z likvidnostjo. Dne 30. maja 2013 je bil znesek uporabljene likvidnostne podpore bistveno nižji od največjega predvidenega zneska (50 milijonov LVL), saj ni prišlo do navala na banko, proces preoblikovanja pa je potekal neovirano. Trenutno neporavnan saldo znaša 25 milijonov LVL, ki naj bi se po načrtih odplačal do 31. decembra 2013.
- (40) Jamstva v višini do 32 milijonov LVL, opisana v točki (d) uvodne izjave 36, naj bi se zagotovila mednarodnim upnikom banke v zvezi z njenim komercialnim segmentom. Ker bi se prodaja komercialnega segmenta in preoblikovanje banke v razvojno banko lahko štela za neplačilo v skladu z njenimi pogodbami, je bil navedeni ukrep potreben za jamčenje obveznosti, če bi navedeni mednarodni upniki zahtevali predplačilo posojil za banko. Vendar je bil znesek jamstev, potrebnih za komercialni del, nižji od pričakovanega zneska v višini 32 milijonov LVL, saj so le nekateri mednarodni upniki zahtevali dodatne varnostne ukrepe. Na dan 30. maja 2013 so jamstva, ki naj bi bila potrebna glede na napovedi, znašala 12,4 milijona LVL.
- (41) Likvidnostna podpora za družbo HipoNIA, opisana v točki (e) uvodne izjave 36, se je izkazala za višjo od zneska, ki ga je Komisija začasno odobrila, in je znašala 71 milijonov LVL namesto 60 milijonov LVL. Večji znesek je bil potreben, ker del svežnja 3 ni bil prodan na trgu, temveč je bil prenesen družbi HipoNIA, s čimer se je povečal potreben znesek finančnih sredstev. Po pričakovanjih naj bi se navedena likvidnostna podpora odplačala do 31. decembra 2018.

<sup>(1)</sup> Dokapitalizaciji v letih 2010 oziroma 2012 sta torej skupaj znašali 95,2 milijona LVL (70,2 milijona LVL in 25 milijonov LVL).

- (42) Latvija je zato prosila Komisijo, naj odobri zvišanje likvidnostne podpore za 11 milijonov LVL. V tem okviru je Latvija trdila, da je skupni znesek pomoči, potreben za postopno opuščanje komercialnega segmenta banke, nižji od zneska začasno odobrene pomoči.

Preglednica 2

**Pregled odobrene državne pomoči v primerjavi z dodeljeno državno pomočjo**

(stanje maja 2013)

<b>Likvidnostna podpora za banko</b>	
Znesek, ki ga je Komisija začasno odobrila 26. januarja 2012	<b>250 milijonov LVL</b>
Znesek, dodeljen decembra 2011	<b>50 milijonov LVL</b>
<b>Likvidnostna podpora za družbo HipoNIA</b>	
Znesek, ki ga je Komisija začasno odobrila 26. januarja 2012	<b>60 milijonov LVL</b>
Znesek, dodeljen junija 2013	<b>71 milijonov LVL</b>
<b>Jamstva</b>	
Znesek, ki ga je Komisija začasno odobrila 26. januarja 2012	<b>32 milijonov LVL</b>
Znesek, dodeljen junija 2012	<b>12,4 milijona LVL</b>
<b>Kapital</b>	
Znesek, ki ga je Komisija začasno odobrila 26. januarja 2012	<b>70,2 milijona LVL + 50 milijonov LVL</b>
Znesek, dodeljen junija 2012	<b>70,2 milijona LVL + 25 milijonov LVL</b>
<b>Skupni znesek državne pomoči</b>	
<b>Znesek, ki ga je Komisija začasno odobrila 26. januarja 2012</b>	<b>462,2 milijona LVL</b>
<b>Trenutna ocena zneska ukrepov pomoči</b>	<b>228,6 milijona LVL</b>

**2.5 Razlogi za začetek postopka**

- (43) Sporočilo o prestrukturiranju <sup>(1)</sup> določa pravila o državni pomoči, ki se uporabljajo za prestrukturiranje finančnih institucij v sedanji krizi. V skladu s sporočilom o prestrukturiranju je prestrukturiranje finančne institucije v okviru sedanje finančne krize združljivo s členom 107(3)(b) Pogodbe, če:

- vključuje zadosten lastni prispevek upravičenca (porazdelitev bremena),
- vključuje zadostne ukrepe za omejevanje izkrivljanja konkurence,

<sup>(1)</sup> Sporočilo Komisije o ponovni vzpostavitvi uspešnega poslovanja in oceni ukrepov prestrukturiranja v finančnem sektorju v sedanji krizi na podlagi pravil o državni pomoči (UL C 195, 19.8.2009, str. 9).

— povzroči ponovno vzpostavitev uspešnega poslovanja banke ali pojasnjuje, kako bi bilo mogoče izvesti postopek prenehanja v skladu s predpisi.

- (44) V sklepu o začetku postopka je Komisija začasno odobrila pomoč za reševanje, saj je menila, da so ukrepi, opisani v uvodni izjavi 36, ustrezni, ker je njihov cilj odpraviti grožnjo latvijskemu gospodarstvu, ki je izhajala iz težav banke. Komisija je menila tudi, da so bili navedeni ukrepi potrebni in najugodnejša možnost za latvijsko vlado pri postopnem opuščanju komercialnih dejavnosti banke. Kljub temu je imela Komisija pomisleke o tem, ali je pomoč sorazmerna, zato je zahtevala dodatne informacije v zvezi s tem.

Zaščitni ukrepi proti neupravičenemu izkrivljanju konkurence – prenehanje komercialnih dejavnosti

- (45) V skladu s prodajno strategijo naj bi se večina gospodarskih dejavnosti komercialnega segmenta banke prenehala in prodala v svežnjih, odvisni družbi Hipolizings in Hipo Fondi pa naj bi se prodali ločeno od banke, kar je bilo po mnenju Komisije pozitivno.
- (46) V zvezi s prenehanjem dejavnosti v skladu s predpisi je Komisija sklenila, da je potrebnih več informacij o združljivosti pomoči za prenehanje komercialnih dejavnosti banke. Komisija je zlasti prosila latvijske organe, naj navedejo točne mejnike, predvidene za prodajo dejavnosti, in dodatne informacije o dejavnostih, ki jih ni bilo mogoče prodati.
- (47) V zvezi z gospodarskimi dejavnostmi, ki naj bi se nadaljevale, naj bi se le dva subjekta, in sicer Hipolizings in Hipo Fondi, prodala kot samostojna pravna subjekta. Kljub temu je Komisija ob upoštevanju njune omejene prisotnosti na trgu <sup>(1)</sup> in pravočasne prodaje, ki jo je izvedla banka, začasno zaključila, da so bili ukrepi pomoči ustrezni.

Ponovna vzpostavitev dolgoročnega uspešnega poslovanja gospodarskih dejavnosti bančne skupine

- (48) V sklepu o začetku postopka je Komisija prosila latvijske organe, naj predložijo dodatne informacije za zagotovitev, da bodo subjekti, ki bodo ostali samostojni (Hipolizings in Hipo Fondi), uspešno poslovali po prodaji. Podrobneje povedano, Komisija je želela vedeti, kdo bo po prodaji zagotovil zahtevano infrastrukturo ali finančna sredstva namesto banke.

Prenehanje neprodanih komercialnih dejavnosti v skladu s predpisi

- (49) Čeprav so v prodajni strategiji navedene informacije o pogojih za prenehanje komercialnih dejavnosti v skladu s predpisi, je Komisija v sklepu o začetku postopka izrazila pomisleke o vzpostavitvi zadostnih zaščitnih ukrepov proti neupravičenemu izkrivljanju konkurence.
- (50) Komisija je zlasti pozvala latvijske organe, naj pravočasno zaključijo prodajo in predlagajo dodatne ukrepe za zagotovitev, da je banka določila neprivilčne cene svojih komercialnih produktov in zgornjo mejo predplačil za obstoječa posojila.

### 3. PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

- (51) Komisija ni prejela pripomb zainteresiranih strani.

<sup>(1)</sup> Tržni delež družbe Hipolizings na trgu storitev zakupa znaša 5 %, tržni delež družbe Hipo Fondi na trgu upravljanja pokojnin drugega stebra pa 4 %.

#### 4. PRIPOMBE LATVIJE O SKLEPU O ZAČETKU POSTOPKA

- (52) Latvija je 5. aprila 2012 predložila pripombe o sklepu o začetku postopka in pozneje dopolnila svoje stališče tako, da je do junija 2013 večkrat predložila informacije <sup>(1)</sup>.
- (53) Na splošno Latvija meni, da so bila v zvezi z banko izpolnjena vsa merila glede združljivosti državne pomoči, saj (i) je bil komercialni segment likvidiran, (ii) preostali razvojni segment deluje v okviru strogo omejenega razpona produktov (pooblastil) in (iii) preostalim institucijam se bo preklicalo dovoljenje, zato ne bodo mogle konkurirati komercialnim bankam na področju finančnih sredstev.
- (54) V zvezi z *razvojnimi segmentom banke* je Latvija predložila obsežne informacije <sup>(2)</sup>. Kljub temu je Latvija pojasnila, da dokončni dogovor o vzpostavitvi enotne razvojne institucije, ki bi morala prevzeti razvojni segment banke, še ni bil dosežen. Latvija je navedla, da naj bi bil skupni akcijski načrt o vzpostavitvi enotne razvojne institucije zadevnih ministrstev in zunanjega strokovnjaka pripravljen do 2. avgusta 2013, delo pa naj bi se nadaljevalo skozi celotno leto 2013. Vendar končni datum vzpostavitve enotne razvojne institucije še vedno ni določen.
- (55) Zato je Latvija zaprosila, da se ocena državne pomoči za vzpostavitev enotne razvojne institucije obravnava v ločenem postopku in ne v okviru postopka o komercialnem segmentu banke.
- (56) V zvezi z *zaščitnimi ukrepi proti neupravičenemu izkrivljanju konkurence* Latvija meni, da vzpostavljene ureditve preprečujejo neposredno konkurenco med komercialnim segmentom banke in drugimi komercialnimi bankami. Banka je novembra 2009 prenehala izvajati nove dejavnosti na področju dajanja posojil. Na področju vlog je bilo sprva potrebno dejavno upravljanje depozitne osnove, da se prepreči dodatna državna pomoč v obliki likvidnostne podpore do zaključka prodaje. Vloge, povezane s komercialnim segmentom banke, so bile sčasoma prodane kot del svežnjev 1 in 2, poslovne dejavnosti v zvezi s plačilnimi karticami in mreža bankomatov pa so bile ukinjene.
- (57) Družba HipoNIA, ki je od banke pridobila portfelj posojil, ne zagotavlja dodatnega financiranja svojim strankam. Zlasti zaradi stanja navedenih posojil (skoraj vsa so zapadla pred več kot 90 dnevi, prizadevanja za prestrukturiranje pa so že potekala) družba HipoNIA v skoraj vseh primerih zaseže premoženje.
- (58) V zvezi s *komercialnim segmentom* je Latvija predložila celoten časovni načrt za prodajo ali likvidacijo sredstev, določila ključne mejnike procesa ter Komisijo obvestila o napredku in dejanskih datumih pogodb o prodaji. Latvija je predložila dokumentacijo, da bodo vse bilančne pozicije, povezane s komercialnim segmentom, odpravljene do januarja 2014.
- (59) Latvija je predložila podroben pregled zneskov državne pomoči, ki so se dejansko dodelili komercialnemu segmentu banke (in sicer likvidnostna podpora banki v višini 50 milijonov LVL, državna poročstva v višini 12,4 milijona LVL, ukrepi v zvezi s kapitalom v višini 95,2 milijona LVL in likvidnostna podpora družbi HipoNIA v višini 71 milijonov LVL). Latvija je izpostavila, da je skupni znesek pomoči, ki ga banka potrebuje za svoj komercialni del, nižji od predvidenega zneska (ki je bil začasno odobren v sklepu o začetku postopka).
- (60) Po navedbah Latvije noben ukrep pomoči neposredno ne koristi komercialnim dejavnostim, ki jih bosta po prodaji nadalje izvajali družbi Hipolizings in Hipo Fondi. Osnovna dejavnost banke je bila razdeljena v tri svežnje in prodana s prodajo sredstev. Nobeden od navedenih svežnjev ne pomeni podjetja v smislu člena 107(1) Pogodbe, zato Latvija meni, da se gospodarska dejavnost ne bo nadaljevala po prodaji, svežnjem pa državna pomoč, prejeta pred prodajo, ne bo koristila.
- (61) Latvija meni, da lahko le prodaja svežnja 4 (Hipolizings) pomeni nadaljevanje gospodarske dejavnosti. Vendar bo družba Hipolizings le zelo majhen del skupine, v katero spada kupec (manj kot 0,1 %) in [...]. [...]. Prodaja bo zagotovila dolgoročno uspešno poslovanje subjekta in ne bo ogrozila uspešnega poslovanja kupca. Poleg tega

<sup>(1)</sup> Glavna dokumentacija je bila prejeta 15. aprila 2013 in 3. junija 2013.

<sup>(2)</sup> Informacije o razvojnem segmentu niso podrobno opisane, saj se ta sklep ne naša nanj.

tržni delež družbe Hipolizings znaša le 5 %. Pomoč, dodeljena banki, ji je koristila le v omejeni meri in posredno, saj obstoječih pogodbenih dogovorov ni bilo treba nepričakovano prekiniti in kot druga podjetja v lasti banke je ni bilo treba prodati kot družbo, ki jo prodaja lastnik v težavah. Zaradi zelo omejenega zneska pomoči družbi Hipolizings Latvija meni, da ji po prodaji in popolni združitvi s svojim kupcem pomoč ne bo koristila.

- (62) V zvezi z družbo „poštni nabiralnik“ Hipo Fondi, ki je bila prodana zasebnemu vlagatelju, Latvija meni, da [...].
- (63) V zvezi s prenosom sredstev banke družbi HipoNIA in njeno nadaljnjo prodajo se Latvija strinja s predhodnimi ugotovitvami Komisije iz sklepa o začetku postopka, da prenos ne vključuje pomoči.
- (64) V zvezi z dokapitalizacijo komercialnega segmenta leta 2012 je Latvija pojasnila, da je dokapitalizacija potekala v dveh delih, pri čemer je bil prvi del povezan s prodajo svežnjev 1, 2, 3, 5 in 6, drugi del pa s prodajo svežnja 4. Znesek kapitala je bil najmanjši možni znesek in izračunan, da se zagotovi regulativna kapitalska ustreznost komercialnega segmenta po izgubah zaradi prodaje.
- (65) V zvezi s „stand-by“ likvidnostnim posojilom, dodeljenim v okviru prestrukturiranja, je Latvija predložila dokumentacijo, da je bila podpora za komercialni segment začasna, da se zagotovi prodaja v skladu s predpisi. Njen obseg in začasna narava sta po mnenju Latvije zmanjšala morebitna izkrivljanja konkurence na najmanjšo raven.
- (66) Latvija je poleg tega predložila poročila o spremljanju prestrukturiranja banke, vključno s prenehanjem neprodanih komercialnih dejavnosti v skladu s predpisi in naknadnim vrednotenjem likvidacije.

## 5. OCENA UKREPOV

### 5.1 Obstoj pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe

- (67) Kot določa člen 107(1) Pogodbe, je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgov, kolikor prizadene trgovino med državami članicami, razen če Pogodba določa drugače.

#### Upravičenci do pomoči

- (68) Kot je določeno v uvodni izjavi 145 sklepa o začetku postopka, je treba pri ocenjevanju ukrepov, da se ugotovi, ali so državna pomoč, razlikovati med sedanjimi in prihodnjimi razvojnimi bančnimi dejavnosti banke ter preostalimi komercialnimi dejavnostmi banke v prehodnem obdobju (obdobju postopnega opuščanja). Latvijski organi so predložili podatke, ki kažejo, kako so ukrepi koristili enemu ali drugemu segmentu.
- (69) Področje uporabe trenutnega sklepa zajema le ukrepe, dodeljene komercialnemu delu banke. Pogoji poslovanja razvojnega dela banke, ki naj bi ga nadalje izvajala še ne vzpostavljena razvojna institucija, se bodo ocenili v ločenem končnem sklepu.
- (70) Zato se bodo v tem sklepu ocenili le ukrepi, ki jih je dodelila Latvija in koristijo komercialnemu delu banke, če so potrebni za prestrukturiranje komercialnega segmenta banke.

- (71) Opozoriti je treba, da je za ocenjevanje ukrepov, ki koristijo komercialnemu segmentu banke, pomembno, da se ugotovi, ali in v kakšni meri se bo gospodarska dejavnost nadalje izvajala ali ukinila po prodaji sredstev komercialnega segmenta in obveznosti <sup>(1)</sup>. V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da so se gospodarske dejavnosti nekdanjega komercialnega dela banke ukinile s prodajo svežnjev 3A (zasebnemu vlagatelju), 3B in 4 (latvijski agenciji za privatizacijo za postopno razrešitev) do 30. junija 2013. Prav tako je treba omeniti, da je bil velik delež sredstev, ki jih je v preteklosti upravljal družba Hipo Fondi, prodan ločeno od navedene družbe s prodajo sredstev. Komisija meni, da prodaja v svežnjih, ki je omogočila, da so različni kupci predložili ponudbe za ločene dele sredstev komercialnega segmenta in obveznosti banke, učinkovito prispeva k likvidaciji komercialnih dejavnosti banke. Omeniti je treba, da si je banka večkrat prizadevala prodati neprodana sredstva, ki se bodo na koncu prenesla na latvijsko agencijo za privatizacijo, pri čemer je preoblikovala svežnje in se z morebitnimi vlagatelji ponovno pogajala o ponudbah. Zato se zdi, da je banka izčrpala vse razpoložljive možnosti na trgu za prodajo navedenih sredstev najslabše kakovosti po razumni ceni, tj. ceni, ki je višja od njihove dolgoročne ekonomske vrednosti, kot jo je ocenil ugledni zunanji svetovalec.
- (72) Latvija je prav tako predložila zadostne informacije v zvezi s pomožnimi komercialnimi dejavnostmi banke in navedla, da so že bile zaključene ali pa bodo zaključene v bližnji prihodnosti. Družba „poštni nabiralnik“ Hipo Fondi, ki bo ostala po prodaji sredstev, ki jih je upravljal, bo prodana v prihodnjih mesecih, prenehalo se bo poslovanje z vrednostnimi papirji, družba RIS, ki je v celoti holding in ima trenutno v lasti delnice družbe Hipo Fondi in dveh insolventnih družb, pa bo likvidirana. V skladu z načrti naj bi bilo dovoljenje za opravljanje bančnih storitev banke preklicano do 31. decembra 2013.
- (73) Družba Hipolizings je bila z delniškim poslom prodana kot pravni subjekt. Latvija je trdila, da družbi Hipolizings kakršna koli podpora, dodeljena banki, ki je matična družba, ni neposredno koristila <sup>(2)</sup>. V zvezi z morebitnim ukrepom finančne pomoči za oslABLJENA sredstva, opisanim v uvodnih izjavah 165 do 170 sklepa o začetku postopka, je treba opomniti, da so bila pred prodajo družbe Hipolizings najslabša sredstva banke interno prenesena družbi HipoNIA. V sklepu o začetku postopka je Komisija sklenila, da bi tak notranji prenos sredstev lahko pomenil ukrep finančne pomoči za oslABLJENA sredstva v korist družb Hipolizings in Hipo Fondi le, če sta imeli korist od takih prenosov in v kakšni meri sta jo imeli. Ker je Latvija potrdila, da sredstva niso bila prenesena z družbe Hipolizings na družbo HipoNIA, se lahko sprejme sklep, da družba Hipolizings ni prejela finančne pomoči za oslABLJENA sredstva, ki bi neposredno koristila njenim dejavnostim. Vendar, kot priznava Latvija, ni mogoče izključiti, da je družbi Hipolizings v omejeni meri koristila pomoč, dodeljena banki, če obstoječih pogodbenih dogovorov družbe Hipolizings ni bilo treba nepričakovano prekiniti in je ni bilo treba prodati kot družbo, ki jo prodaja lastnik v težavah. Zato je Komisija sprejela sklep, da je družbi Hipolizings koristila pomoč, dodeljena banki, čeprav posredno in v zelo majhni meri.
- (74) V zvezi z družbo Hipo Fondi Komisija opaža, da je bila ob prodaji manjšinskemu delničarju le družba „poštni nabiralnik“. Latvija je potrdila, da so bili preostali zasebni portfelji in zaprti naložbeni skladi, ki jih je upravljal družba Hipo Fondi, že zaprti, so v postopku prenehanja ali pa bodo likvidirani. Poleg tega se je Latvija zavezala, da [...].
- (75) Ob upoštevanju zgoraj navedenega se lahko sklene, da bo družba Hipo Fondi vsaj nekaj časa ostala le družba „poštni nabiralnik“ brez dejanskih poslov, ki bi jih upravljal. Ker je družba „poštni nabiralnik“ zaključila dejavnosti, ki jih je v preteklosti izvajala družba Hipo Fondi kot odvisna družba banke, in ne bo takoj izvajala novih gospodarskih dejavnosti, se lahko sprejme sklep, da poslovanje med družbo Hipo Fondi kot podjetjem, ki je bilo del bančne skupine, in novim subjektom, tj. družbo Hipo Fondi, ki je v lasti novih lastnikov in izvaja nove gospodarske dejavnosti, če jih sploh izvaja, ni bilo neprekinjeno. Zato se za družbo „poštni nabiralnik“ Hipo Fondi ne more šteti, da ji koristi pomoč, ki je bila v preteklosti dodeljena banki.
- (76) Družba HipoNIA bo vsebovala sredstva nekdanjega komercialnega segmenta banke, ki se ukinja, in bo poslovala le nekaj časa. Vendar so v skladu z ustaljeno sodno prakso lahko ukrepi, katerih cilj je prenehanje komercialnih dejavnosti, vseeno pomoč <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Glej uvodno izjavo 153 sklepa o začetku postopka.

<sup>(2)</sup> Glej uvodno izjavo 60.

<sup>(3)</sup> Glej na primer sklepe Komisije z dne 25. oktobra 2010 v zadevi N 560/09, Pomoč za likvidacijo banke Fionia Bank (UL C 76, 10.3.2011, str. 3), z dne 23. aprila 2010 v zadevi N 194/09, Pomoč za likvidacijo za Bradford & Bingley (UL C 143, 2.6.2010, str. 22), in z dne 5. novembra 2008 v zadevi NN 39/08, Pomoč za likvidacijo za banko Roskilde (UL C 12, 17.1.2009, str. 3).

- (77) V zvezi s podjetji, ki so kupci svežnjev, Komisija na podlagi informacij, ki jih je predložila Latvija, ugotavlja, da je bil postopek prodaje izveden na odprt in nediskriminatoren način, pod tržnimi pogoji in s ciljem, da se zagotovi najvišja cena posameznih svežnjev.
- (78) V zvezi s prenosom družbe HipoNIA, ki naj bi bil nižji od tržne vrednosti, Komisija potrjuje predhodno ugotovitev iz sklepa o začetku postopka, da se njen kupec, tj. latvijska agencija za privatizacijo, ne more šteti za upravičenca do pomoči, saj ne izvaja gospodarskih dejavnosti in je zgolj latvijska državna agencija <sup>(1)</sup>.
- (79) Na podlagi navedenega Komisija meni, da pomoč ni bila dodeljena podjetjem, ki so kupci sredstev komercialnega segmenta in obveznosti banke.
- (80) Ugotavlja, da po že zaključeni prodaji vseh svežnjev, ki so sestavljeni iz nekdanjih komercialnih dejavnosti banke, ukrepi pomoči koristijo le tistim komercialnim dejavnostim banke, ki so se nadalje izvajale po prodaji družb HipoNIA in Hipolizings.

#### Ukrepi pomoči

- (81) Kot je navedeno v uvodni izjavi 73, je družbi Hipolizings koristila (čeprav le v omejenem obsegu) pomoč, dodeljena banki. Kot je navedeno zgoraj, ji ni bilo treba nepričakovano prekiniti pogodbenih dogovorov in podjetja ni bilo treba prodati kot družbe, ki jo prodaja lastnik v težavah, kar bi lahko povzročilo nujno prodajo. Omejena prednost ali dejstvo, da je ni mogoče količinsko opredeliti, ne spremeni ocene Komisije v zvezi s tem vprašanjem.
- (82) Ker je družba Hipolizings dejavna v finančnem sektorju, bi kakršna koli prednost v obliki državnih sredstev, ki bi koristila njenim dejavnostim, lahko prizadela trgovino v Uniji in izkrivljala konkurenco. Zato je treba ukrepe, ki koristijo njenim dejavnostim, obravnavati, kot da lahko izkrivljajo konkurenco in prizadenejo trgovino med državami članicami. Prednost je bila dodeljena v obliki državnih sredstev in je selektivna, saj koristi le eni finančni skupini.
- (83) Ob upoštevanju zgoraj navedenega je Komisija sklenila, da posredna prednost, ki jo ukrepi pomoči, dodeljeni banki, dajejo družbi Hipolizings, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.
- (84) Za likvidnostni ukrep, dodeljen družbi HipoNIA, ki se ohrani v fazi prestrukturiranja, čeprav za višji znesek, je v sklepu o začetku postopka že bilo ugotovljeno, da gre za državno pomoč. Komisija nima razloga, da bi spremenila svojo predhodno oceno, pri čemer upošteva večji znesek likvidnostne podpore. Spremenjen znesek ukrepa ne vpliva na njegovo opredelitev kot pomoč. Zato je Komisija sprejela sklep, da je likvidnostna podpora družbi HipoNIA v višini 71 milijonov LVL državna pomoč.
- (85) Prednost, ki izhaja iz drugih ukrepov pomoči, ki so bili dodeljeni matični družbi družbe HipoNIA, tj. banki, ne koristi družbi HipoNIA. Cilj vseh navedenih drugih ukrepov pomoči, dodeljenih banki, je bilo ohraniti dejavnosti banke dlje, kot bi bilo to mogoče v primeru takojšne plačilne nesposobnosti ali likvidacije, kar se je tudi uresničilo. Ko so bili ukrepi pomoči dodeljeni banki, je bila družba HipoNIA družba za upravljanje nedonosnih sredstev znotraj bančne skupine. Ker so bile dejavnosti družbe HipoNIA omejene na takojšno likvidacijo sredstev in brez kakršnih koli predplačil, ki bi se dodelila strankam, je bila sestavni del postopka likvidacije. Zato se lahko posredna pomoč iz drugih ukrepov pomoči, dodeljenih komercialnemu segmentu banke, izključi v primeru družbe HipoNIA.

#### 5.2 Združljivost pomoči z notranjim trgovom

- (86) Ker je bilo v oddelku 5.1 ugotovljeno, da sta likvidnostni ukrep družbi HipoNIA in posredna prednost za družbo Hipolizings, ki je izhajala iz ukrepov pomoči, dodeljenih banki, državna pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe, bi bilo treba oceniti njuno združljivost z notranjim trgovom.

<sup>(1)</sup> Glej uvodno izjavo 158 sklepa o začetku postopka.



### 5.2.1 Pravna podlaga za oceno združljivosti

- (87) V uvodnih izjavah 177 do 180 sklepa o začetku postopka je že bilo ugotovljeno, da se ukrepi pomoči, ki koristijo komercialnim dejavnostim banke, ocenijo v skladu s členom 107(3)(b) Pogodbe in zlasti sporočilom Komisije o prestrukturiranju.

### 5.2.2 Združljivost ukrepa pomoči v skladu s sporočilom o prestrukturiranju

Ponovna vzpostavitev dolgoročnega uspešnega poslovanja gospodarskih dejavnosti banke, ki jih po prodaji nadalje izvaja družba Hipolizings

- (88) V točki 17 sporočila o prestrukturiranju je potrjeno, da lahko prodaja (dela) finančne institucije tretji osebi prispeva k ponovni vzpostavitvi njenega dolgoročnega uspešnega poslovanja.
- (89) Družba Hipolizings je bila prodana družbi Swedbank Lizings, ki je največja liziška družba v Latviji (22-odstotni tržni delež). Tesno je vključena v splošno bančniško poslovanje družbe Swedbank. Dne 31. maja 2013 je bonitetna hiša Moody's zvišala bonitetno oceno družbe Swedbank na A1. Za poslovanje skupine je značilna ustrezna donosnost (s stopnjo donosnosti lastniškega kapitala v višini 16,9 % leta 2012 in 13,8 % v prvem četrtletju 2013 <sup>(1)</sup>) s količnikom navadnega lastniškega temeljnega kapitala, večjim od 15 %. Dejavnosti družbe Hipolizings znašajo zelo majhen delež sredstev skupine Swedbank (približno 0,05 %).
- (90) Ob upoštevanju zgoraj navedenega je Komisija sklenila, da gospodarske dejavnosti banke, ki jih nadalje izvaja družba Hipolizings po prodaji družbi Swedbank Lizings in kot so vključene v skupino Swedbank, uspešno poslujejo.

### Prenehanje neprodanih komercialnih dejavnosti v skladu s predpisi

- (91) Latvija je potrdila, da družba HipoNIA, ki je od banke pridobila portfelj posojil, ne zagotavlja dodatnega financiranja svojim strankam. Poleg tega je predložila poročila o spremljanju prenehanja neprodanih komercialnih dejavnosti v skladu s predpisi in naknadnim vrednotenjem likvidacije.
- (92) Komisija pozitivno obravnava prizadevanja Latvije in banke v zvezi s prodajo vseh komercialnih dejavnosti, ki jih je bilo mogoče prodati, razen če je bila prodaja gospodarsko manj ugodna kot njihovo postopno opuščanje glede na oceno ugledega zunanjega svetovalca.
- (93) Ob upoštevanju zgoraj navedenega je Komisija sklenila, da so bili pomisleki iz sklepa o začetku postopka odpravljeni in da so zahteve iz sporočila o prestrukturiranju v zvezi s prenehanjem poslovanja v skladu s predpisi izpolnjene v tej zadevi.

### Pomoč, omejena na najmanjši možni znesek/lastni prispevek

- (94) Že v sklepu o začetku postopka je bilo ugotovljeno, da osnovni scenarij iz prodajne strategije zagotavlja omejitev potrebne pomoči za postopno opuščanje komercialnih dejavnosti banke na najmanjši možni znesek <sup>(2)</sup>. Dejansko izvajanje navedenega načrta ne spremeni te ocene.
- (95) Poleg tega je bilo v sklepu o začetku postopka ugotovljeno, da se komercialne dejavnosti banke s prodajo prenehajo izvajati, s čimer se zagotovi, da banka v čim večji meri prispeva k prestrukturiranju z lastnimi sredstvi <sup>(3)</sup>.

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

<sup>(2)</sup> Glej uvodno izjavo 210 sklepa o začetku postopka.

<sup>(3)</sup> Glej uvodni izjavi 211 in 212 sklepa o začetku postopka.

### Preprečevanje neupravičenega izkrivljanja konkurence

- (96) Kot je že bilo določeno v sklepu o začetku postopka, pravočasna ločena odsvojitve odvisnih družb banke in razdelitev banke v več svežnjev pred njihovo prodajo zmanjšujeta neupravičeno izkrivljanje konkurence, ki je posledica pomoči. Zato se štejeta za pozitivna ukrepa <sup>(1)</sup>.
- (97) Ker se je prodaja zaključila, so bili odpravljeni pomisleki iz sklepa o začetku postopka v zvezi s hitrostjo prodaje.
- (98) Ker je Latvija potrdila, da se za obstoječa posojila družbe HipoNIA ne bodo dodelila predplačila, so bili ublaženi pomisleki iz sklepa o začetku postopka v zvezi s to zadevo.
- (99) V zvezi z družbo Hipolizings je Komisija v sklepu o začetku postopka predhodno ugotovila, da so bili ukrepi za omejevanje izkrivljanja konkurence, ki je posledica dodeljenih ukrepov, ustrezni. Ker je Latvija potrdila, da družba Hipolizings ni koristila nobene neposredne pomoči, se lahko navedene predhodne ugotovitve Komisije zdaj potrdijo. Poleg tega družba Hipolizings [...]. [...]. Ob upoštevanju omejene prisotnosti družbe Hipolizings na trgu (5-odstotni tržni delež) in omejene pomoči, ki ji je bila dodeljena in je le posredna, so ukrepi za omejevanje izkrivljanja konkurence, ki jih večinoma sestavlja pravočasna prodaja s strani banke, ustrezni.

#### 5.2.3 Sklepne ugotovitve o združljivosti

- (100) Ob upoštevanju zgoraj navedenega je Komisija sklenila, da načrt preoblikovanja banke in njegovo dosedanje izvajanje v zvezi s komercialnimi dejavnostmi banke izpolnjujeta vse pogoje iz sporočila o prestrukturiranju.

## 6. SKLEPNE UGOTOVITVE

- (101) Komisija je sklenila, da gre pri likvidnostni podpori v višini 71 milijonov LVL, ki jo je Latvija junija 2013 dodelila banki (v obliki pravne osebe družbe HipoNIA), in posredni prednosti za družbo Hipolizings, ki izhaja iz ukrepov prestrukturiranja, dodeljenih banki, za državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.
- (102) Komisija je sklenila, da je Latvija nezakonito izvajala dodatno likvidnostno podporo v višini 11 milijonov LVL in s tem kršila člen 108(3) Pogodbe. Vendar je Komisija sklenila, da je ukrep skupaj s prvotno likvidnostno podporo za družbo HipoNIA v višini 60 milijonov LVL združljiv z notranjim trgovom v skladu s členom 107(3)(b) Pogodbe.
- (103) Komisija je sklenila tudi, da je posredna prednost za družbo Hipolizings, ki izhaja iz ukrepov prestrukturiranja, dodeljenih banki, združljiva z notranjim trgovom v skladu s členom 107(3)(b) Pogodbe –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

### Člen 1

Državna pomoč, ki jo je Latvija dodelila banki v obliki likvidnostne podpore za družbo HipoNIA, v višini 71 milijonov LVL in posredna prednost za družbo Hipolizings, ki izhaja iz ukrepov prestrukturiranja, dodeljenih banki, sta združljivi z notranjim trgovom.

<sup>(1)</sup> Glej uvodno izjavo 219 sklepa o začetku postopka.

---

Člen 2

Ta sklep je naslovljen na Republiko Latvijo.

V Bruslju, 17. julija 2013

*Za Komisijo*  
Joaquín ALMUNIA  
*Podpredsednik*

---

**SKLEP KOMISIJE (EU) 2015/1583****z dne 4. avgusta 2014****o shemi pomoči SA.18859 (11/C) (ex 65/10 NN) Združenega kraljestva – Olajšava za dajatev na agregate na Severnem Irskem (ex N 2/04)***(notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 5466)***(Besedilo v angleškem jeziku je edino verodostojno)****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenimi določbami <sup>(1)</sup>, in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

**1. POSTOPEK**

- (1) Združeno kraljestvo je z dopisom z dne 5. januarja 2004, evidentiranim 9. januarja 2004, Komisijo obvestilo o svoji nameri glede uvedbe davčne olajšave na Severnem Irskem, ki bi veljala za neobdelane agregate in predelane proizvode iz neobdelanih agregatov, ki se pridobivajo na Severnem Irskem in se tam tržno izkoriščajo, v obliki olajšave za dajatev na agregate, ki je bila uvedena v Združenem kraljestvu (v nadaljnjem besedilu: ukrep).
- (2) Ukrep je bil priglašen kot sprememba prvotne olajšave za dajatev na agregate na Severnem Irskem <sup>(2)</sup>, ki jo je Komisija odobrila s sklepom z dne 24. aprila 2002 v zadevi N863/01 <sup>(3)</sup> (v nadaljnjem besedilu: sklep N863/01).
- (3) Komisija je 7. maja 2004 sprejela odločbo o nenasprotovanju ukrepu <sup>(4)</sup> (v nadaljnjem besedilu: odločba z dne 7. maja 2004).
- (4) Združenje British Aggregates Association ter podjetji Healy Bros. Ltd in David K. Trotter & Sons Ltd so 30. avgusta 2004 začeli pritožbeni postopek zoper odločbo z dne 7. maja 2004 (tožba je bila vpisana pod opravilno številko T-359/04).
- (5) Splošno sodišče je 9. septembra 2010 razveljavilo odločbo z dne 7. maja 2004 <sup>(5)</sup>. Glede na sodbo Komisija ni imela pravice zakonito sprejeti sklep o nenasprotovanju, saj ni proučila vprašanja o morebitni davčni diskriminaciji med zadevnimi domačimi proizvodi in uvoženimi proizvodi iz Irske. Komisija se ni pritožila zoper navedeno sodbo.
- (6) Združeno kraljestvo je 15. decembra 2010 in 21. decembra 2011 predložilo dodatne informacije o ukrepu, vključno z dokumenti v zvezi s prekinitvijo izvajanja ukrepa 1. decembra 2010 z razveljavitvijo predpisov o dajatvah na agregate (davčne olajšave za Severno Irsko) iz leta 2004 (S.I. 2004/1959).
- (7) Komisija je z dopisom z dne 2. februarja 2011 zaprosila za dodatne informacije. Združeno kraljestvo je z dopisoma z dne 7. marca 2011 in 10. junija 2011 predložilo dodatne informacije.

<sup>(1)</sup> UL C 245, 24.8.2011, str. 10 s popravkom v UL C 328, 11.11.2011, str. 11.

<sup>(2)</sup> Postopna uvedba dajatve na agregate.

<sup>(3)</sup> UL C 133, 5.6.2002, str. 11.

<sup>(4)</sup> UL C 81, 2.4.2005, str. 4.

<sup>(5)</sup> Zadeva T-359/04, British Aggregates a.o. proti Komisiji, sodba z dne 9. septembra 2010, ZOdl. 2010, str. II-04227.

- (8) Komisija je z dopisom z dne 13. julija 2011 obvestila Združeno kraljestvo, da bo začela postopek v skladu s členom 108(2) Pogodbe v zvezi s pomočjo.
- (9) Sklep Komisije o začetku postopka je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* <sup>(6)</sup> (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka). Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo svoje pripombe v zvezi s pomočjo.
- (10) Komisija je 23. septembra 2011 prejela pripombe dveh zainteresiranih strani. 10. novembra 2011 jih je posredovala Združenemu kraljestvu in mu dala možnost odgovora, Združeno kraljestvo pa je svoje pripombe poslalo z dopisom z dne 25. novembra 2011.
- (11) Združeno kraljestvo je 17. septembra 2012 in 10. oktobra 2012 predložilo dodatne informacije. Komisija je 23. januarja 2014 in 7. februarja 2014 zaprosila za dodatne informacije, ki jih je Združeno kraljestvo predložilo 1. aprila 2014 in 4. junija 2014.

## 2. PODROBEN OPIS UKREPA

### 2.1 Dajatev na agregate

- (12) Dajatev na agregate (v nadaljnjem besedilu: dajatev na agregate) je okoljski davek na tržno izkoriščanje agregatov, ki se uporablja za kamenje, pesek in prod. Združeno kraljestvo ga je uvedlo 1. aprila 2002 iz okoljskih razlogov, da bi se čim več uporabljali reciklirani agregati in druge alternative neobdelanim agregatom ter da bi se spodbudila učinkovito pridobivanje in uporaba neobdelanih agregatov, ki so neobnovljiv naravni vir. Škoda za okolje, ki nastaja pri pridobivanju agregatov in naj bi se omejila z dajatvijo na agregate, vključuje hrup, prah ter škodo za biotsko raznolikost in kakovost vidnega okolja.
- (13) Dajatev na agregate se uporablja za neobdelane agregate, pridobljene v Združenem kraljestvu, in uvožene neobdelane agregate ob njihovi prvi uporabi ali prodaji v Združenem kraljestvu <sup>(7)</sup>. V času prvotne priglasitve je znašala 1,60 GBP na tono <sup>(8)</sup>. Dajatev na agregate se uporablja tudi za tržno izkoriščanje neobdelanih agregatov, ki se uporabljajo pri proizvodnji predelanih proizvodov. Ne uporablja se za predelane in reciklirane agregate ter neobdelane agregate, ki se izvažajo iz Združenega kraljestva.

### 2.2 Prvotna olajšava za dajatev na agregate na Severnem Irskem

- (14) Komisija je v sklepu N863/01 menila, da je bila postopna uvedba dajatve na agregate na Severnem Irskem skladna z oddelkom E.3.2 Smernic Skupnosti o državni pomoči za varstvo okolja <sup>(9)</sup> (v nadaljnjem besedilu: smernice o pomoči za varstvo okolja iz leta 2001). Odobrena pomoč je bila uvedena v obliki petletne regresivne sheme davčne olajšave, ki se je začela leta 2002 in končala leta 2007. Prvotna olajšava za dajatev na agregate na Severnem Irskem je zajemala samo tržno izkoriščanje agregatov, ki se uporabljajo pri proizvodnji predelanih proizvodov.

### 2.3 Spremenjena olajšava za dajatev na agregate na Severnem Irskem

- (15) Ta sklep se nanaša izključno na spremenjeno olajšavo za dajatev na agregate na Severnem Irskem, ki se je uporabljala za neobdelane agregate in predelane proizvode iz neobdelanih agregatov, ki se pridobivajo na Severnem Irskem in se tam tržno izkoriščajo.

#### 2.3.1 Sprememba

- (16) Kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 12 do 14 sklepa o začetku postopka, je Združeno kraljestvo menilo, da je treba zaradi posebnih okoliščin na Severnem Irskem razširiti področje uporabe olajšave za dajatev na agregate na Severnem Irskem.

<sup>(6)</sup> Glej opombo 1.

<sup>(7)</sup> Dajatev na agregate se uporablja za uvožene neobdelane agregate, vendar ne za agregate, ki jih vsebujejo uvoženi predelani proizvodi.

<sup>(8)</sup> Dajatev na agregate je 2. aprila 2008, tj. na dan začetka veljavnosti smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2008, znašala 1,95 GBP/tono.

<sup>(9)</sup> UL C 37, 3.2.2001, str. 3.

- (17) Prvotna shema olajšave (postopna uvedba dajatve na agregate) je bila spremenjena. Spremenjena olajšava se je uporabljala za vse vrste neobdelanih agregatov, tj. ne samo za agregate, ki se uporabljajo pri proizvodnji predelanih proizvodov in na katere je bila omejena prvotna olajšava iz sklepa N863/01, ampak tudi za neobdelane agregate, ki se uporabljajo neposredno v neobdelanem stanju <sup>(10)</sup>.
- (18) Olajšava je bila določena na 80 % dajatve na agregate, ki jo je treba običajno plačati, in naj bi bila prehodna ureditev. Ta nova ureditev je začela veljati 1. aprila 2004 in naj bi veljala do 31. marca 2011 (tj. devet let od uvedbe dajatve na agregate 1. aprila 2002).
- (19) Izvajanje sheme olajšave je bilo prekinjeno 1. decembra 2010.

### 2.3.2 Okoljevarstveni sporazumi

- (20) Da bi se zastavljeni okoljski cilji učinkoviteje dosegli, je Združeno kraljestvo za olajšavo določilo pogoj, da podjetja, ki jo želijo uveljavljati, formalno sklenejo in spoštujejo sporazume z Združenim kraljestvom, ki se sklenejo na podlagi pogajanj in podjetja med trajanjem olajšave zavezujejo k sodelovanju pri programu izboljšanja okoljske učinkovitosti.
- (21) Najpomembnejša merila za vključitev v shemo so bila naslednja:
- (a) za vsak upravičeni kamnolom je bilo treba pridobiti potrebno(-a) dovoljenje(-a) za projektiranje in zakonska okoljska dovoljenja itd. ter
- (b) upravljavec kamnoloma se je moral zavezati k režimu okoljske presoje. Prvo okoljsko presojo je bilo treba naročiti in predložiti v 12 mesecih od datuma vključitve v shemo in jo posodobiti vsake 2 leti po tem.
- (22) Vsak sporazum je bil individualno prilagojen okoliščinam kamnoloma, pri čemer so se upoštevali na primer veljavni standardi in možnosti za izboljšave. Zajeta področja učinkovitosti so vključevala kakovost zraka, arheološko vrednost, geološko in biotsko raznovrstnost, razstreljevanje, odgovornost do skupnosti, prah, energetska učinkovitost, podtalnico, vpetost v pokrajino in vizualno vključitev, hrup, skladiščenje nafte in kemikalij ter ravnanje z njimi, obnovo in sanacijo, uporabo alternativ primarnim agregatom, površinsko vodo, učinke prevoza zunaj območja kamnoloma ter ravnanje z odpadki.
- (23) Ministrstvo za okolje (Department of Environment) Severne Irske je bilo odgovorno za spremljanje skladnosti z navedenimi sporazumi, olajšava pa je bila odvzeta podjetjem, pri katerih so bile ugotovljene znatne pomanjkljivosti.

### 2.3.3 Stroški proizvodnje agregatov, prodajna cena in cenovna elastičnost povpraševanja

- (24) V zvezi s stroški proizvodnje agregatov je Združeno kraljestvo pojasnilo, da se od kamnoloma do kamnoloma močno razlikujejo in da enako velja za cene <sup>(11)</sup>. Povprečne prodajne cene franko kamnolom za različne razrede agregatov so povzete v preglednici 1 <sup>(12)</sup>. Stopnje dobička so se prav tako razlikovale, industrija pa je ocenila, da je značilna stopnja znašala od 2 % do 5 %.

#### Preglednica 1

##### Prodajna cena

Vrsta kamnine	Cena franko kamnolom pred davki (GBP/tono)
Bazalt	4,21
Peščenc	4,37

<sup>(10)</sup> Za agregate, pridobljene na Severnem Irskem in poslane v kateri koli namembni kraj v Veliki Britaniji, je veljala polna stopnja dajatve na agregate. Ta je veljala tudi za agregate, pridobljene na Severnem Irskem, ki so se uporabljali pri proizvodnji predelanih proizvodov, poslanih v Veliko Britanijo. To je zagotavljalo, da agregati in predelani proizvodi s Severne Irske niso imeli konkurenčne prednosti na trgu v Veliki Britaniji.

<sup>(11)</sup> Združeno kraljestvo je zagotovilo informacije za oceno ukrepa na podlagi smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2008. Poročilo ministrstva za podjetništvo, trgovino in naložbe DETI Minerals Statement 2009.

<sup>(12)</sup> Stroški distribucije so odvisni od razdalje prevoza blaga, in sicer stroški prevoza znašajo 0,15–0,20 GBP na tono na miljo, agregati pa se dostavljajo na območju do 10–15 milj (16–24 km) od kamnoloma, odvisno od lokalnih okoliščin.

Vrsta kamnine	Cena franko kamnolom pred davki (GBP/tono)
Apnenec	3,72
Pesek in prod	4,80
Drugo	5,57
Tehtana povprečna cena	4,42

- (25) Združeno kraljestvo je po objavi sklepa o začetku postopka predložilo dodatne informacije o stroških proizvodnje agregatov na Severnem Irskem in v Veliki Britaniji. Stroški električne energije in dovoljenj za projektiranje so na Severnem Irskem višji kot v Veliki Britaniji. Malo ali srednje podjetje na Severnem Irskem za električno energijo v povprečju plača približno 14 penijev/kWh, podobno velika podjetja v celotnem Združenem kraljestvu pa 11 penijev/kWh. Veliki in zelo veliki potrošniki električne energije na Severnem Irskem v povprečju plačajo 10 penijev/kWh, medtem ko taki potrošniki v celotnem Združenem kraljestvu plačajo približno 8 penijev/kWh. Ocene, ki jih je predložila industrija, kažejo, da stroški električne energije in goriva znašajo od 30 do 46 penijev na tono proizvedenega agregata. Poleg tega imajo kamnolomi na Severnem Irskem bistveno višje stroške projektiranja kot podobni kamnolomi v Veliki Britaniji in Republiki Irski. Združeno kraljestvo je predložilo primerjave stroškov v podporo navedeni trditvi.
- (26) Glede splošne razlike v ravneh cen med Severno Irsko in Veliko Britanijo je Združeno kraljestvo pojasnilo, da dobavitelji na Severnem Irskem nikoli niso mogli zaračunati enakih cen kot dobavitelji v Veliki Britaniji. To trditev je podprlo s podatki o povprečnih cenah agregatov na Severnem Irskem in v Veliki Britaniji za obdobje 2001–2008. Polna stopnja dajatve bi torej pomenila veliko večji delež prodajne cene na trgu, ki je bil že oslavljen. Ta nezmožnost prenosa stroškov na stranke je bila pomemben zgodovinski dejavnik pri pomanjkanju naložb v izboljšave na področju varstva okolja in jo je mogoče pojasniti z gospodarskimi (razdrobljenost trga) in geološkimi dejavniki.
- (27) Združeno kraljestvo je po objavi sklepa o začetku postopka predložilo podrobnejše informacije v zvezi s povprečnimi cenami agregatov. Razen v primeru posebnih dragocenih agregatnih materialov agregatov očitno ni gospodarno prevažati s Severne Irske v Veliko Britanijo, kar velja tudi za daljše prevoze znotraj Velike Britanije, na primer s Škotske v London. Preglednica 2 prikazuje povprečne cene franko kamnolom na Severnem Irskem za obdobje 2006–2011 in v Veliki Britaniji za obdobje 2006–2012.

Preglednica 2 <sup>(13)</sup>**Povprečne cene franko kamnolom**

Leto	Cena na tono na Severnem Irskem (GBP)		Cena na tono v Veliki Britaniji (GBP)	
	pesek in prod	drobir	pesek in prod	drobir
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

<sup>(13)</sup> Podatki za Severno Irsko iz raziskave Annual Minerals Survey, Department of Enterprise, Trade and Investment Northern Ireland (ministrstvo Severne Irske za podjetništvo, trgovino in naložbe) in podatki za Veliko Britanijo iz zbirke podatkov nacionalnega statističnega urada, zbranih v raziskavi Annual Minerals Raised Survey.

- (28) Podrobnejše informacije o cenah potrjujejo ugotovitev, ki jo je Združeno kraljestvo že navedlo (uvodna izjava 26), tj. da bi polna stopnja dajatve na agregate pomenila veliko večji delež prodajne cene na trgu, ki je bil že oslavljen. Podatki kažejo, da agregati iz peska in proda ali drobirja s Severne Irske ne bi mogli tekmovati s povprečnimi cenami v Veliki Britaniji, če se upoštevajo stroški prevoza po morju v višini [...] (\*) GBP na tono. Nizke cene agregatov na splošno preprečujejo njihovo prodajo na oddaljenih trgih, saj bi potovanje, dolgo [...] milj ( [...] km), tudi ob stroških v višini [...] GBP na tono zvišalo ceno franko tovarna za skoraj [...] %. Verjetno je, da bi manj oddaljen kamnolom v večini primerov lahko ponudil konkurenčnejšo ceno.
- (29) Združeno kraljestvo je pojasnilo, da cenovna elastičnost povpraševanja po agregatih znaša od 0,2 do 0,5. Pregled podatkov o količini in cenah agregatov za Veliko Britanijo in Severno Irsko, ki ga je predložilo Združeno kraljestvo, kaže, da je cenovna elastičnost večine vrst agregatov znašala od skoraj nič do približno 0,52. Združeno kraljestvo je po objavi sklepa o začetku postopka pokazalo, da ocene cenovne elastičnosti povpraševanja za otok Velika Britanija ne veljajo za Severno Irsko zaradi razlik med tema trgovoma. Zato podatki, ki so bili predloženi na začetku, niso pomembni za trg Severne Irske. Združeno kraljestvo je navedlo, da je poskušalo določiti elastičnost izključno za Severno Irsko, vendar ni imelo ustreznih podatkov za izračun.
- (30) Združeno kraljestvo je po objavi sklepa o začetku postopka predložilo informacije, ki kažejo, kako razlike v cenah vplivajo na povpraševanje na trgu Severne Irske. Informacije za te namene so zagotovila štiri od petih največjih podjetij v sektorju upravljanja kamnolomov na Severnem Irskem. Stroški prevoza običajno omejujejo trge, na katere lahko kamnolomi prodajajo proizvode po konkurenčnih cenah, zato je bilo težko določiti neposredno povezavo med cenami in tržnimi deleži. Povpraševanje in tržni delež se pogosteje odzivata na začetek ali konec velikih gradbenih projektov na lokalnem območju kot na nacionalne razlike v cenah. Poleg tega podjetja, ki imajo največje tržne deleže na Severnem Irskem, včasih prodajajo posebne proizvode višje kakovosti, zato primerjava med proizvajalci za določitev trendov na trgu ne bi bila točna. Kljub temu podatki Združenega kraljestva kažejo, da razlike v cenah vplivajo na povpraševanje, vendar na bolj lokalni ravni. Podjetja, ki delujejo blizu meje z Republiko Irsko, tj. so od meje oddaljena največ približno 23 milj (37 km), so zabeležila bistveno zmanjšanje prodaje, ko so zvišala svoje cene. Predloženi so bili podrobni podatki v zvezi s podjetjema [...] in [...]. Preglednica 3 prikazuje vpliv sprememb cen v kamnolomu podjetij [...] in [...] [...] od leta 2009 do leta 2013 ter kaže bistveno zmanjšanje obsega prodaje in prihodkov po opustitvi olajšave leta 2010. Ko sta podjetji [...] in [...] poskušali prenesti celotno dajatev na stranke, se je prodaja proizvodov iz njunega kamnoloma [...] zmanjšala za [...] %, kar je znatno zmanjšanje.

Preglednica 3

**Vpliv sprememb cen v kamnolomu podjetij [...] in [...] [...] od leta 2009 do leta 2013**

Leto	Tone	Prodaja	Povprečna cena
2009	[...]	[...]	[...]
2010	[...]	[...]	[...]
2011	[...]	[...]	[...]
2012	[...]	[...]	[...]
2013	[...]	[...]	[...]

- (31) Obrati za proizvodnjo predelanih proizvodov blizu meje z Republiko Irsko so prav tako zabeležili pomemben upad prodaje, ko so poskušali v celoti prenesti stroške dajatve na agregate. Na primer, obseg proizvodnje podjetja [...] v [...], ki je od meje oddaljeno samo eno miljo (1,6 km), se je po zvišanju cen materialov podjetja zmanjšal z [...] m<sup>3</sup> leta 2005 na samo [...] m<sup>3</sup> leta 2013.

(\*) Poslovna skrivnost.



- (32) Poleg tega je Združeno kraljestvo predložilo informacije, ki kažejo razvoj infrastrukture in drugih del v javnem sektorju od leta 2000 do leta 2012. Ta razvoj kaže, da se je obseg javnih del v obdobju 2007–2009 povečal, nato se je zmanjšal in se leta 2012 spet nekoliko povečal. Vendar Komisija opozarja, da je gospodarska recesija vplivala na gradbena dela na splošno, zato takih trendov ni mogoče upoštevati na samostojni osnovi, saj so lahko posledica gospodarskega okolja in trendov na gradbenem trgu.
- (33) Združeno kraljestvo je predložilo tudi podatke o ponudbenih cenah za javna naročila v obdobju 2007–2013 za agregate, ki jih je kupila služba za ceste Northern Ireland Roads Procurement Department (preglednica 4), vključno s stroški prevoza do lokalnih skladišč službe. Iz podatkov je jasno razvidno, da so se cene po letu 2010, ko je bila opuščena olajšava za dajatev na agregate, bodisi znižale, v nekaterih primerih drastično, bodisi nekoliko zvišale, vendar je bilo to zvišanje veliko nižje od polne stopnje dajatve na agregate, tj. 1,95 GBP. To kaže, da proizvajalci agregatov na Severnem Irskem tudi pri javni prodaji niso mogli prenesti dajatve na agregate na svoje stranke. To je še bolj očitno glede na to, da je gospodarska recesija verjetno manj vplivala na javni sektor in da se je delež splošnega povpraševanja po agregatih za gradbena dela v javnem sektorju, kot so dela službe za ceste Roads Department, povečal.

Preglednica 4

**Ponudbene cene za obdobje 2007–2013 za agregate, ki jih je kupila služba Northern Ireland Roads Procurement Department**

Leto	Drobljenec 10 mm (GBP)	Pesek za beton (GBP)	Kamen tipa 3 (GBP)
2007	8,43	9,52	4,67
2008	8,49	9,52	4,70
2009	[...]	[...]	[...]
2010	[...]	[...]	[...]
2011	[...]	[...]	[...]
2012	[...]	[...]	[...]
2013	[...]	[...]	[...]

2.3.4 Trg agregatov na Severnem Irskem

- (34) Ker so bili do olajšave za dajatev na agregate upravičeni samo kamnolomi na Severnem Irskem, ne pa kamnolomi v preostalem delu Združenega kraljestva, je Združeno kraljestvo predložilo informacije o tem, zakaj sta trg agregatov na Severnem Irskem in splošni trg Združenega kraljestva različna geografska trga ter v čem se razlikujeta.
- (35) Informacije Združenega kraljestva kažejo, da sta trga agregatov na Severnem Irskem in v Veliki Britaniji ločena trga, ki se močno razlikujeta in le malo vplivata eden na drugega. Trgi agregatov so običajno lokalne narave zaradi razmeroma visokih stroškov prevoza materiala glede na njegovo prodajno ceno. Združeno kraljestvo je na podlagi razpoložljivih podatkov ministrstva za promet izračunalo, da povprečni stroški prevoza ene tone agregata po cesti znašajo 0,855 GBP na tono na miljo. Nizke cene agregatnih proizvodov pomenijo, da so v primeru prevoza na dolge razdalje agregatni proizvodi manj konkurenčni kot materiali iz kamnolomov, ki so od stranke manj oddaljeni. Poleg tega so izvozniki agregatnih materialov ocenili, da bi stroški prevoza agregatov po morju s Severne Irske v Veliko Britanijo znašali približno [...] GBP na tono. Prevozu po morju bi se nato dodal potrebni cestni prevoz od kamnoloma do пристanišča in od namembnih pristanišč do kraja uporabe. Podatki Združenega kraljestva nadalje kažejo, da prevoz agregatov med navedenima regijama ni gospodaren, razen v primeru posebnih barvnih kamnin ali dražjih agregatnih materialov. Ocenjuje se, da bi bilo treba tudi za take materiale verjetno prišteti dodatne stroške v višini [...]–[...] GBP na tono za cestni prevoz od pristanišča v Veliki Britaniji do najbližjih obratov za proizvodnjo asfalta.

- (36) Oskrba z agregati se med Severno Irsko in Veliko Britanijo močno razlikuje zaradi razpoložljivosti materialov in števila različnih upravljavcev kamnolomov. Zaradi svoje geološke narave se Severna Irška ponaša z veliko večjo raznolikostjo kamnin kot katera koli regija primerljive velikosti v Združenem kraljestvu. Kamnolomi so razmeroma enakomerno razporejeni po vsej Severni Irski. Medtem ko imajo različne grofije večja nahajališča nekaterih vrst kamnin, so agregati iz drobirja večinoma zamenljivi, zato je na celotnem ozemlju na voljo obilica kamnin, primernih za uporabo v obliki agregatov. V nasprotju s tem otok Velika Britanija nima enake geološke raznolikosti. Zaradi raznolikih in bogatih nahajališč kamnin, ki so enakomerno razporejena po vsej deželi in so v bližini vseh glavnih trgov, ima Severna Irška veliko večjo oskrbo z zamenljivimi proizvodi kot trg v Veliki Britaniji. Zato je konkurenca na Severnem Irskem večja, tamkajšnji proizvajalci agregatov pa imajo manjše možnosti za zvišanje svojih cen.
- (37) Kot je navedlo Združeno kraljestvo, veliko večji delež neodvisnih kamnolomov in veliko število kamnolomov na kvadratni kilometer na Severnem Irskem prav tako pomenita večjo konkurenco med dobavitelji agregatov. V Veliki Britaniji pet glavnih podjetij pokriva več kot 75 % celotne oskrbe z agregati <sup>(14)</sup>. V nasprotju s tem pet največjih podjetij Severne Irske predstavlja samo približno 39 % celotne proizvodnje agregatov na Severnem Irskem.
- (38) Podatki Združenega kraljestva kažejo, da so na obeh navedenih trgih različni trendi povpraševanja, saj je bil upad povpraševanja po agregatih med gospodarsko recesijo in po njej veliko večji na Severnem Irskem kot v Veliki Britaniji. Nadalje, ko se gradbena dejavnost in povpraševanje po agregatih zmanjšata, se poveča tekmovanje upravljavcev kamnolomov za preostalo povpraševanje.
- (39) Na Severnem Irskem so samostojne dejavnosti veliko bolj pogoste, saj je vertikalna integracija med proizvodnjo agregatov, cementa in betona na trgu Severne Irske bistveno manj pogosta kot na trgu Velike Britanije. Kot je navedeno v uvodni izjavi 37, pet največjih podjetij v Veliki Britaniji obvladuje kar 75 % trga agregatov. Ista podjetja obvladujejo tudi 70 % trga pripravljenih mešanic betona in imajo v lasti velik delež vseh obratov za proizvodnjo asfalta, torej obvladujejo tudi dva trga, ki sta ključna za prodajo agregatov. Zato lahko pet največjih podjetij v Veliki Britaniji nadzoruje zmanjšanje svojih zmogljivosti za proizvodnjo agregatov, ko se zmanjšata obseg gradbenih dejavnosti in povpraševanje po betonu in asfaltu. Torej se lahko oskrba z agregati v Veliki Britaniji lažje prilagaja povpraševanju, kar omejuje pritisk na nižanje cen. Severna Irška se od Velike Britanije razlikuje zaradi nezadostne vertikalne integracije trga in dejstva, da se z zmanjšanjem gradbene dejavnosti in povpraševanja po agregatih poveča tekmovanje upravljavcev kamnolomov za preostalo povpraševanje. Zato je trg Severne Irske precej konkurenčnejši od trga Velike Britanije, saj ima Severna Irška več kamnolomov na kvadratni kilometer in na prebivalca ter večji delež neodvisnih kamnolomov, ki poskušajo prodati svoje proizvode neodvisnim, samostojnim obratom za proizvodnjo predelanih proizvodov.
- (40) Poleg tega podatki Združenega kraljestva kažejo, da sta si trga agregatov na Severnem Irskem in v Republiki Irski zelo podobna.

### 2.3.5 Trgovinska izpostavljenost

- (41) Združeno kraljestvo je po objavi sklepa o začetku postopka predložilo informacije o trgovinski izpostavljenosti industrije agregatov na Severnem Irskem v obdobju 2002–2013. Na podlagi uradnih statistik je bilo mogoče pridobiti samo združene dvoletne podatke zaradi pravil davčnega urada Her Majesty's Revenue and Customs (v nadaljnjem besedilu: HMRC) o razkritju. Statistike ne omogočajo razčlenitve trgovinske izpostavljenosti po vrstah agregatov, za nekatera leta pa trgovinske statistike sploh niso na voljo. Nadaljnje težave so se pojavile zaradi pomanjkanja uradnih podatkov o proizvodnji predelanih betonskih in asfaltnih proizvodov. V navedenih primerih je Združeno kraljestvo uporabilo ocene <sup>(15)</sup> v zvezi s trgovino, ki jih je zagotovilo združenje Quarry

<sup>(14)</sup> Ko je urad za pošteno trgovino (Office of Fair Trading) avgusta 2011 komisiji za konkurenco prijavil trge agregatov, cementa in betona, je kot razloge za to med drugim navedel koncentracijo majhnega števila velikih podjetij in vertikalno integracijo njihovega poslovanja. V isti prijavi je razlikoval med trgovino Severne Irske in splošnim trgovim Združenega kraljestva zaradi njunih različnih značilnosti. Poleg tega je urad za pošteno trgovino menil, da trg agregatov na Severnem Irskem ne vzbuja enakih pomislekov glede konkurence kot splošni trg Združenega kraljestva.

<sup>(15)</sup> Te večinoma temeljijo na podatkih iz poročila InterTradeIreland podjetja Grant Thornton, ki je bilo objavljeno leta 2012, in kažejo na podatke za prihodnost in preteklost glede na letne spremembe v odstotkih skupnega obsega gradbenih dejavnosti na Severnem Irskem. Poleg tega so glavni gospodarski subjekti v industriji potrdili, da so ti podatki poštene ocene.

Products Association Northern Ireland (v nadaljnjem besedilu: QPANI). Zaradi odsotnosti nacionalnih statistik za druge kategorije proizvodov je Združeno kraljestvo predložilo najboljše ocene trgovinske izpostavljenosti za drobir, predelane betonske proizvode, pesek in asfalt. Kljub temu in kljub navedenim omejitvam Združeno kraljestvo meni, da je iz podatkov o trgovinski izpostavljenosti razvidna raven trgovine med Republiko Irsko in Severno Irsko. Podrobni podatki o trgovinski izpostavljenosti so prikazani v preglednici 5. Podatki temeljijo na letnih ali dvoletnih podatkih za uvoz in izvoz ter za letno proizvodnjo, ki so bili prav tako predloženi Komisiji.

Preglednica 5

**Trgovinska izpostavljenost**

Agregat iz drobirja (GBP)						
	2006–2007	2008–2009				
Uvoz	13 699 717	5 986 891				
Izvoz	28 519 715	19 938 824				
Ocenjena vrednost domače prodaje	160 426 000	143 524 581				
Trgovinska izpostavljenost (uvoz + izvoz)/(uvoz + prodaja)	24,25 %	17,34 %				

Predelani betonski proizvodi (GBP)						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Uvoz	10	10	9	7	7,5	7,5
Izvoz	70	35	28	21	16	15
Ocenjena vrednost domače prodaje	325	276	210	210	216	226
Trgovinska izpostavljenost (uvoz + izvoz)/(uvoz + prodaja)	23,9 %	15,7 %	16,9 %	12,9 %	10,5 %	9,6 %

Predelani asfaltni proizvodi in pesek <sup>(1)</sup> (GBP)			
	2007–2008	2009–2010	2011–2012
Uvoz – asfaltni proizvodi in pesek	1 540 633	1 909 210	4 489 366
Izvoz – asfaltni proizvodi in pesek	12 382 394	6 220 782	4 670 559
Ocenjena vrednost domače prodaje proizvodov za asfalt in peska	384 518 301	310 666 790	293 343 700
Trgovinska izpostavljenost (uvoz + izvoz)/(uvoz + prodaja)	3,61 %	2,60 %	3,08 %

<sup>(1)</sup> Podatki Združenega kraljestva kažejo, da se je uvoz asfaltnih proizvodov in peska v letih 2011 in 2012, tj. po opustitvi dajatve na agregate leta 2010, močno povečal. Vendar je zaradi pravil HMRC o razkritju težko ugotoviti, kakšen delež tega povečanja je mogoče pripisati pesku in kakšen delež predelanim asfaltnim proizvodom. Kljub temu je velik delež navedenega povečanja verjetno mogoče pripisati predelanim asfaltnim proizvodom, uvoženim iz Republike Irske. Medtem ko je treba za pesek, ko se uvozi v Veliko Britanijo, še vedno plačati dajatev na agregate, te ni treba plačati za predelane asfaltno proizvode, ki bi zato lahko prinesli koristi v obliki nižjih stroškov proizvodnje in bi bili lahko konkurenčnejši od lokalnega asfalta na istem trgu na Severnem Irskem.

- (42) Številke v preglednici 5 kažejo, da je v industriji agregatov na Severnem Irskem prisotna visoka stopnja trgovinske izpostavljenosti pri prodaji drobirja. Podatki Združenega kraljestva kažejo, da se je neprijavljen uvoz agregatov na Severno Irsko po uvedbi dajatve na agregate leta 2002 močno povečal. Ta raven neprijavljenega uvoza se je po opustitvi olajšave za dajatev na agregate leta 2010 verjetno spet zvišala. Raziskava, ki jo je leta 2002 začela Univerza v Ulsterju, je vključevala beleženje števila tovornih vozil, ki so prevažala agregate na Severno Irsko, na osmih pomembnejših mejnih prehodih. Rezultati raziskave so pokazali, da je mejo prečkalo do 89 tovornih vozil, ki so prevažala agregate, na dan. Za skupni letni obseg uradno prijavljenega uvoza bi bilo potrebnih samo 243 tovornih vozil na leto. To kaže, da bi lahko bil dejanski obseg uvoza agregatov do 133-krat večji od obsega, zabeleženega v uradnih statistikah za leto 2002, kar pomeni, da ocene trgovinske izpostavljenosti verjetno močno podcenjujejo dejansko stopnjo trgovinske izpostavljenosti.

#### 2.3.6 Prenos stroškov in zmanjšanje prodaje

- (43) V zvezi s prenosom zvišanih stroškov proizvodnje na končne stranke in morebitnim zmanjšanjem prodaje je Združeno kraljestvo predložilo informacije, ki kažejo, da se je povprečna cena agregatov na Severnem Irskem po uvedbi dajatve leta 2002 zvišala za veliko manj, kot bi bilo pričakovati, če bi se dajatev na agregate v celoti prenesla na stranke, in da je bilo to povezano z upadom zakonite prodaje, ki je bil sorazmerno veliko večji od upada prodaje, zabeleženega v Veliki Britaniji.
- (44) Združeno kraljestvo je pojasnilo tudi, da se je prodaja agregatov nižjega kakovostnega razreda in nasipnega materiala v enoletnem obdobju pred 31. marcem 2003 zmanjšala v primerjavi z obsegom prodaje iz dveh let pred uvedbo dajatve na agregate. Obseg proizvodnje zakonito delujočih kamnolomov v koledarskem letu 2002 je bil precej pod uveljavljenim trendom prodaje agregatov (prodaja agregatov na Severnem Irskem se je v zadnjih 30 letih na splošno povečevala). Proizvodnja agregatov v Veliki Britaniji se je leta 2002 zmanjšala za 5,7 %, medtem ko se je leto poprej nekoliko povečala (vendar je analiza trendov pokazala, da se je proizvodnja v Veliki Britaniji v zadnjih 10 letih na splošno zmanjševala).
- (45) Združeno kraljestvo je pojasnilo tudi, da se je povprečna cena agregatov na Severnem Irskem po uvedbi dajatve v višini 1,60 GBP/tono leta 2002 zvišala za približno 0,25–0,30 GBP/tono v primerjavi z letom 2001, v Veliki Britaniji pa se je zvišala za 1–1,40 GBP/tono. Tudi če bi se upoštevalo dejstvo, da so agregati v predelanih proizvodih, ki so na podlagi prvotne regresivne sheme davčne olajšave na Severnem Irskem iz leta 2002 upravičeni do 80-odstotne olajšave, vključeni v navedeno povprečje, to pomeni, da so morali upravljavci kamnolomov na Severnem Irskem absorbirati velik delež dajatve. Tudi ob predpostavki, da se je za predelane proizvode porabila polovica agregatov, proizvedenih na Severnem Irskem, in da dajatev iz leta 2002 ni vplivala na njihovo ceno, to po mnenju Združenega kraljestva še vedno pomeni, da je bilo treba v povprečju absorbirati več kot 1 GBP/tono dajatve za vsako tonno agregata, prodanega za uporabo v neobdelanem stanju.
- (46) Združeno kraljestvo je po objavi sklepa o začetku postopka predložilo dodatna pojasnila v zvezi s svojo trditvijo v uvodni izjavi 45, da se je povprečna cena na Severnem Irskem po uvedbi dajatve na agregate zvišala za znesek, ki je veliko nižji od dajatve, v Veliki Britaniji pa se je zvišala za 1–1,40 GBP/tono, saj proizvajalci predelanih proizvodov iz agregatov niso nikoli plačali polne stopnje dajatve na agregate. Ocene Združenega kraljestva kažejo, da se tretjina do polovica vseh agregatov, proizvedenih na Severnem Irskem, uporabi za proizvodnjo predelanih proizvodov. Tudi če bi se zaradi utemeljitve upoštevala višja številka in uporabila 100-odstotna olajšava, ki je veljala za predelane proizvode v prvem letu po uvedbi dajatve, ter bi se v skladu s tem domnevalo, da dajatev, ki se je plačevala za 50 % agregatov, ni zvišala stroškov proizvodnje, se s tem samo podvoji zvišanje cene za preostalih 50 % agregatov. Taka podvojitve bi pomenila, da bi se cena zvišala za 0,50–0,60 GBP/tono, kar je še vedno bistveno nižje od zvišanja cene v Veliki Britaniji in nikakor ne zadostuje za prenos celotnega dodatnega stroška v višini 1,60 GBP/tono, nastalega zaradi dajatve v prvem letu uporabe.
- (47) Poleg tega je Združeno kraljestvo predložilo podatke, zbrane iz reprezentativnih vzorcev industrije agregatov na Severnem Irskem, v zvezi s trendi proizvodnje agregatov, prometa in dobička. Vendar so prikazani trendi povezani in jih ni mogoče ločiti od trendov na gradbenem trgu in od gospodarske recesije, ki se je začela leta 2008.
- (48) Podatki so pokazali, da so bile dobičkonosnost in cene pred prekinitvijo izvajanja sheme olajšave že tako nizke, da popolna absorpcija davka ne bi bila finančno izvedljiva. Podjetja so namesto tega prenesla davek in so zato morala sprejeti dodatno zmanjšanje obsega prodaje poleg zmanjšanja, ki so ga že povzročile težke gospodarske okoliščine. Da bi podjetja lahko še naprej delovala, so odlašala s pomembnimi kapitalskimi naložbami in odpuščala zaposlene. Rezultati raziskave kažejo, da je bil prenos dajatve v višini 1,95 GBP na tonno težko izvedljiv,

saj bi se cene za stranke zvišale za 50 % do 66 %. Stranke tudi zaradi gospodarskih razmer nerade plačajo višje cene in raje preložijo naložbo ali pa poiščejo alternativne materiale ali konkurenčnejše cene pri konkurentih. To škoduje podjetjem na trgu agregatov na Severnem Irskem, saj zato izgubijo stranke, zmanjša se njihov obseg prodaje in zaradi pritiska morajo dodatno znižati stopnje dobička.

- (49) Čeprav so podatki, zbrani iz reprezentativnih vzorcev industrije agregatov na Severnem Irskem, dober pokazatelj razvoja prometa in dobičkov te industrije, jih ni mogoče ločiti od gospodarskega okvira in niso ustrezni za oceno učinkov polne stopnje dajatve na agregate na samostojni osnovi.

### 2.3.7 Druge informacije

- (50) Ocenjeni letni proračun sheme olajšave (izpad državnih sredstev) je v času prvotne priglasitve znašal od 15 milijonov GBP (2004–2005) do 35 milijonov GBP (2010–2011).
- (51) Glede na ocene števila upravičencev naj bi bilo do olajšave upravičenih približno 170 upravljavcev kamnolomov.
- (52) Organ za dodelitev olajšave za dajatev na agregate na Severnem Irskem je bil davčni urad Her Majesty's Revenue and Customs (HMRC).

### 2.3.8 Razlogi za začetek formalnega postopka preiskave

- (53) Kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 47 do 54 sklepa o začetku postopka, je Komisija dvomila, da je spremenjena olajšava za dajatev na agregate na Severnem Irskem v skladu s Pogodbo, zlasti s členom 110 Pogodbe. Zaradi navedenih dvomov Komisija ukrepa takrat ni mogla razglasiti za združljivega z notranjim trgov.
- (54) Komisija je menila, da je dajatev na agregate notranji davek v smislu člena 110 Pogodbe. Nato je ugotovila, da se uporaba dajatve na agregate za proizvajalce na Severnem Irskem razlikuje od uporabe te dajatve za proizvajalce iz drugih držav članic ter da te razlike ni mogoče upravičiti.
- (55) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 56 sklepa o začetku postopka, je Komisija na podlagi ustrezne sodne prakse in zaradi razveljavitve sklepa z dne 7. maja 2004 menila, da je treba ukrep, kot se je uporabljal od navedenega datuma (in do njegove opustitve 1. decembra 2010), obravnavati kot nezakonitega. Poleg tega je Komisija navedla, da bo združljivost nezakonite državne pomoči z notranjim trgov vedno ocenjevala v skladu z vsebinskimi merili, določenimi v katerem koli instrumentu, veljavnem v času odobritve pomoči <sup>(16)</sup>. Ker je treba pomoč obravnavati kot nezakonito in ker je bila dodeljena v obdobju veljavnosti smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2001 ter po objavi smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2008 <sup>(17)</sup>, je Komisija združljivost sheme olajšave za dajatev na agregate ocenila na podlagi instrumenta, veljavnega v času dodelitve pomoči, in sicer na podlagi:
- (a) smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2001 in
- (b) smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2008 za pomoč, dodeljeno po 2. aprilu 2008.
- (56) Na podlagi ocene ukrepa v skladu s smernicami o pomoči za varstvo okolja iz leta 2001 je Komisija ugotovila, da se lahko šteje, da so bili pogoji za združljivost iz navedenih smernic izpolnjeni. Vendar je opozorila, da ukrepa zaradi dvomov v zvezi s členom 110 Pogodbe takrat ni mogla razglasiti za združljivega z notranjim trgov na podlagi smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2001.
- (57) Komisija je v zvezi z združljivostjo ukrepa na podlagi smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2008 ugotovila:
- (a) da olajšava za dajatev na agregate na Severnem Irskem vsaj posredno prispeva k izboljšanju varstva okolja in da ne ogroža splošnega cilja dajatve na agregate v skladu s točko 151 smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2008;

<sup>(16)</sup> Obvestilo Komisije o določitvi veljavnih pravil za ocenjevanje nezakonite državne pomoči (UL C 119, 22.5.2002, str. 22).

<sup>(17)</sup> Smernice Skupnosti o državni pomoči za varstvo okolja iz leta 2008 (UL C 82, 1.4.2008, str. 1).

- (b) da so upravičenci do olajšave določeni na podlagi objektivnih in preglednih meril v skladu s točko 158(a) smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2008;
- (c) da davek brez znižanja privede do precejšnjega povišanja stroškov proizvodnje, kot zahteva točka 158(b) smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2008; ter
- (d) da je pogoj v zvezi s sorazmernostjo pomoči iz točke 159 smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2008 izpolnjen, saj upravičenci do olajšave za dajatve na agregate na Severnem Irskem še vedno plačajo 20 % davka.
- (58) Čeprav so podatki, ki jih je predložilo Združeno kraljestvo, kazali bistveno zvišanje stroškov proizvodnje zaradi dajatve na agregate, ki ga običajno verjetno ne bi bilo mogoče prenesti na stranke brez pomembnega zmanjšanja obsega prodaje, Komisija na podlagi informacij, zlasti premalo podrobnih informacij, takrat ni mogla skleniti, da je izpolnjen pogoj za združljivost iz točke 158(c) smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2008.
- (59) V skladu s točko 158(c) smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2008 ukrep izpolnjuje merila potrebnosti, če precejšnjega zvišanja stroškov proizvodnje, navedenega v uvodni izjavi 58, ni mogoče prenesti na stranke, ne da bi to privedlo do znatnega zmanjšanja obsega prodaje. V zvezi s tem lahko države članice med drugim zagotovijo ocene cenovne elastičnosti proizvodov za zadevni sektor na upoštevem geografskem trgu ter predvidene izgube prodaje in/ali znižanja dobičkov za podjetja iz zadevnega sektorja ali kategorije.
- (60) Komisija je v zvezi s tem ugotovila, da so trditve Združenega kraljestva, da zvišanja stroškov proizvodnje ni bilo mogoče prenesti na stranke, ne da bi to povzročilo znatno zmanjšanje obsega prodaje, temeljile na primerjavi med povišanji cene zaradi uvedbe dajatve na agregate (približno 0,25–0,30 GBP/tono leta 2002 v primerjavi z letom 2001 na Severnem Irskem, medtem ko se je cena v Veliki Britaniji zvišala za 1–1,40 GBP/tono). V zvezi z zmanjšanjem obsega (zakonite) prodaje na Severnem Irskem je Komisija ugotovila, da se je skupna prodaja vseh vrst agregatov zmanjšala za od 17,6 % (2001–2003) do 22,8 % (2002–2003) in da so ta zmanjšanja sorazmerno veliko večja od tistih, zabeleženih v Veliki Britaniji. Menila je, da se lahko šteje, da navedene trditve kažejo na težave pri prenosu zvišanja stroškov proizvodnje na Severnem Irskem.
- (61) Komisija je kljub temu opozorila, da Združeno kraljestvo ni predložilo dovolj podrobnih podatkov, ki bi v zvezi z navedenimi trditvami dokazali in količinsko opredelili učinke dejstva, da proizvajalci predelanih proizvodov iz agregatov niso nikoli plačali polne stopnje dajatve na agregate, saj je bila njena uvedba na Severnem Irskem postopna.
- (62) Nadalje, kar zadeva dokaze v zvezi z zmanjšanjem obsega prodaje, Združeno kraljestvo ni predložilo pojasnil glede razvoja trgov agregatov na Severnem Irskem po letu 2002. Slika 2 v poročilu združenja Quarry Products Association Northern Ireland uradu za pošteno trgovino (Office of Fair Trading) o tržni raziskavi o industriji agregatov v Združenem kraljestvu <sup>(18)</sup>, ki ga je predložilo Združeno kraljestvo, kaže povečanje proizvodnje od leta 2004 do leta 2007.
- (63) Združeno kraljestvo je v svojem dopisu navedlo, da je „zvišanje stroškov vplivalo na promet gospodarskih subjektov in znižalo njihove dobičke“. Kljub temu ni predložilo nobenih podatkov, ki bi podprli to trditev.
- (64) Da bi Združeno kraljestvo dokazalo skladnost s pogojem za združljivost iz točke 158(c) smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2008, je predložilo samo podatke na ravni celotne industrije, ne pa reprezentativnih vzorcev posameznih upravičencev, na primer na podlagi njihove velikosti.
- (65) Komisija je poleg tega opozorila, da ugotovitve Združenega kraljestva kažejo, da je cenovna elastičnost večine vrst agregatov znašala od skoraj nič do približno 0,52, torej se zdi, da je bila razmeroma neelastična. Načeloma bi to pomenilo, da bi se lahko zvišanje stroškov proizvodnje preneslo na končne stranke. Združeno kraljestvo ni zagotovilo nobenih dodatnih pojasnil ali izračunov v zvezi z učinkom relativne neelastičnosti, ugotovljene na podlagi trditev v zvezi s prenosom (nezmožnostjo prenosa) zvišanja stroškov proizvodnje na končne stranke.

<sup>(18)</sup> Glej: <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20140402142426/http://www.oft.gov.uk/OFTwork/markets-work/aggregates/>, datum dostopa: 18. julij 2014.

### 3. PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

#### 3.1 Pripombe združenja QPANI, prejete 23. septembra 2011

- (66) Združenje QPANI je trdilo, da so proizvajalci agregatov na Severnem Irskem v dobri veri vstopili v shemo olajšave in se pri tem zanašali na dejstvo, da je Združeno kraljestvo Komisijo zaprosilo za odobritev in da je ta izdala pozitivno odločitev. Poleg tega so proizvajalci sklenili okoljevarstvene sporazume, kar je pomenilo velike naložbe na njihovi strani.
- (67) Vlagatelji, ki so izpodbijali odločbo Komisije o odobritvi sheme olajšave, niso nikoli predložili primerov, s katerimi bi dokazali, da je shema dejansko diskriminirala uvožene agregate.
- (68) QPANI trdi, da bi kakršno koli vračilo državne pomoči kršilo legitimna pričakovanja upravljavcev na Severnem Irskem, da je bila pomoč zakonita. Upravljavci kamnolomov so že opravili naložbe za izboljšave na področju varstva okolja, zato bi odreditev vračila pomoči dejansko pomenila, da bodo ta podjetja dvakrat plačala stroške. Poleg tega bi bilo vračilo v nasprotju z načelom pravne varnosti.
- (69) Nato je združenje QPANI navedlo, da je bil uvoz agregatov na Severno Irsko vedno minimalen. Pokazalo je, da se je uvoz po uvedbi dajatve na agregate dejansko povečal, saj sta se povečali zasebna stanovanjska gradnja in poraba za gradnjo v javnem sektorju.
- (70) Glede nezmožnosti prenosa dajatve na agregate na stranke združenje QPANI trdi, da bistvenega zvišanja stroškov proizvodnje, ki ga je Komisija že priznala, ni bilo mogoče prenesti na stranke zaradi presežka zmogljivosti industrije agregatov in veliko večje konkurenčnosti trga na Severnem Irskem. Poleg tega je na Severnem Irskem velika količina materialov, ki so izvzeti od plačila dajatve na agregate, na primer skrilavec, ki se uporablja v javnih in zasebnih gradbenih projektih ter ga uporabljajo tudi kmetje. Raziskava združenja QPANI o mesečni zasebni prodaji proizvodov iz kamna (september 2001–september 2002) je pokazala precejšen upad poslovanja po aprilu 2002 v primerjavi s predhodnim letom. Oddelek za statistiko ministrstva za podjetništvo, trgovino in naložbe je v letnem poročilu Minerals Statement za leto 2002 poročal, da se je proizvodnja agregatov na Severnem Irskem zmanjšala za približno 2,7 milijona ton, kar pomeni približno 11 % proizvodnje.
- (71) Združenje QPANI trdi, da poročilo odbora za zadeve Severne Irske (Northern Ireland Affairs Committee) „Introduction of the Aggregates Levy – One Year On, third report of session 2003–2004“ vsebuje jasne dokaze o vplivu uvedbe dajatve na agregate na prodajo agregatov in stopnje zaposlenosti.
- (72) Združenje QPANI trdi, da se je proizvodnja agregatov na Severnem Irskem od leta 2004 do leta 2007 povečala zaradi povečane gradbene dejavnosti v pokrajini.
- (73) Združenje QPANI poleg tega trdi, da je zvišanje stroškov vplivalo na stopnje dobička gospodarskih subjektov, kar je razvidno iz dejstva, da so se cene zvišale le za 0,25–0,30 GBP, kot je navedeno v uvodni izjavi 81 sklepa o začetku postopka. Zato so absorbirali velik del povečanja stroškov proizvodnje zaradi dajatve na agregate, ob upoštevanju dejstva, da je ta industrija kapitalsko intenzivna in ima visoke režijske stroške, pa je bilo jasno, da so se nizke stopnje dobička gospodarskih subjektov še dodatno znižale.
- (74) Združenje QPANI trdi, da se podatki o cenovni elastičnosti nanašajo na trg agregatov v Veliki Britaniji in ne kažejo stanja na Severnem Irskem.

#### 3.2 Pripombe združenja British Aggregates Association, prejete 23. septembra 2011

- (75) Združenje British Aggregates Association (v nadaljnjem besedilu: BAA) trdi, da Združeno kraljestvo ne more popraviti davčne diskriminacije proizvodov, uvoženih iz drugih držav članic, z učinkom za nazaj. Trdi, da tudi če bi Združeno kraljestvo vrnilo vse zneske, plačane v obliki dajatve na agregate za proizvode, uvožene na Severno Irsko iz drugih držav članic, to ne bi odpravilo močnih odvrtačilnih učinkov davčne diskriminacije. Zato odobritev sheme olajšave z učinkom za nazaj ne bi bila mogoča.

- (76) Združenje BAA trdi, da shema olajšave za dajatev na agregate ni v skladu s smernicami o pomoči za varstvo okolja iz leta 2001. Po mnenju združenja BAA dajatev na agregate nima pomembnega vpliva na varstvo okolja, ki ga zahteva točka 51(2)(a) smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2001, shema olajšave iz leta 2004 ni bila odobrena, ko je bila sprejeta dajatev na agregate, kot zahteva točka 51(2)(b) teh smernic, in 20 % ni pomemben del davka, ki ga zahteva točka 51(1)(b) istih smernic.
- (77) BAA trdi tudi, da shema olajšave ni v skladu niti s smernicami o pomoči za varstvo okolja iz leta 2008. Olajšava za dajatev na agregate ogroža okoljski cilj dajatve na agregate in je v nasprotju s točko 151 smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2008, saj je povzročila znatno povečanje „uvoza“ agregatov s Severne Irske v Veliko Britanijo po letu 2004. To bi pomenilo, da so se zaobšla pravila, ki zahtevajo, da se agregati, ki se pridobivajo na Severnem Irskem in uporabljajo v Veliki Britaniji, obdavčijo po polni stopnji.
- (78) Poleg tega združenje BAA trdi, da olajšava za dajatev na agregate ni skladna s točko 158(c) smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2008, saj nezmožnost prenosa precejšnjega zvišanja stroškov proizvodnje ni bila dokazana. Natančneje, gospodarski podatki, ki jih je predložilo Združeno kraljestvo in so navedeni v uvodnih izjavah 21 do 23 sklepa o začetku postopka, naj bi bili neverjetni in morda zavajajoči. Povprečne cene, ki jih je predložilo Združeno kraljestvo, so domnevno brez pomena, saj obstaja veliko različnih vrst agregatov in temu ustrezno veliko število različnih cen. Poleg tega je cena franko kamnolom odvisna tudi od lokacije kamnoloma in razdalje od gradbišč. Zato primerjava med povprečno ceno na Severnem Irskem (ki je razmeroma majhno in podeželsko področje) in povprečno ceno za celotno Veliko Britanijo ne bi bila pomembna. Po mnenju BAA bi bilo povpraševanje po agregatih s Severne Irske v Veliki Britaniji zelo veliko, če bi bile cene franko kamnolom na Severnem Irskem res 50 % nižje od cen v Veliki Britaniji. BAA trdi, da stroški prevoza s Severne Irske v London niso višji od stroškov prevoza s Škotske v London.

#### 4. PRIPOMBE ZDRUŽENEGA KRALJESTVA, PREJETE 25. NOVEMBRA 2011

- (79) Združeno kraljestvo trdi, da se pomoč ne bi smela obravnavati kot nezakonita pomoč in da bi bilo treba pri oceni združljivosti ukrepa z notranjim trgov uporabiti samo smernice o pomoči za varstvo okolja iz leta 2001.
- (80) Združeno kraljestvo trdi, da bi morala Komisija upoštevati dejstvo, da je bila njena odločba z dne 7. maja 2004 o odobritvi pomoči razglašena za nično, ker je ravnala nezakonito, ko ni začela formalnega postopka preiskave. Ukrep je bil priglasišen Komisiji in odobren pred dodelitvijo kakršne koli davčne olajšave. Ko je bila pomoč dodeljena, ni bila nezakonita.
- (81) Združeno kraljestvo trdi, da glede na to, da je bila odločba z dne 7. maja 2004 razveljavljena, Komisija dejansko ni sprejela odločbe v skladu s členom 4 Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 <sup>(19)</sup> (v nadaljnjem besedilu: postopkovna uredba) v dveh mesecih. Zato bi bilo treba za ukrep šteti, da je bil odobren. Če se za prvo priglasitev uporabi člen 4(6) postopkovne uredbe, se za pomoč šteje, da je bila odobrena leta 2004, in Komisija nima pristojnosti za sprejetje nove odločbe na podlagi člena 4. Namesto tega je treba ukrep obravnavati kot obstoječo pomoč, ki se lahko pregleduje samo v zvezi z njenimi prihodnjimi učinki in zanjo ni mogoče odrediti vračila z učinkom za nazaj. Vendar je bila odločba v skladu s členom 4(3) sprejeta, čeprav nezakonito in čeprav je bila pozneje razglašena za nično, in v tem primeru člen 4(6) postopkovne uredbe ne velja več. Združeno kraljestvo trdi, da bi moralo imeti tudi pravico, da se sklicuje na dejstvo, da je bila odločba o odobritvi v skladu s členom 4(3) postopkovne uredbe sprejeta pred dodelitvijo davčne olajšave, in da zato dodelitev pomoči ni bila nezakonita v smislu dodelitve brez odobritve Komisije.
- (82) Združeno kraljestvo trdi, da se v tem primeru pomoč šteje za nezakonito samo zaradi dejstva, da je bila odločba z dne 7. maja 2004 razglašena za nično, ker Komisija leta 2004 ni začela formalnega postopka raziskave. Ni pa res, da je Združeno kraljestvo kršilo člen 108(3) Pogodbe, ko je ukrep začel veljati. Po mnenju Združenega kraljestva bi bilo treba pri oceni združljivosti ukrepa z notranjim trgov uporabiti samo smernice o pomoči za varstvo okolja iz leta 2001. Komisija bi morala oceniti pomoč na podlagi priglasitve iz leta 2004 in uporabiti pravila, ki so takrat veljala.

<sup>(19)</sup> Uredba Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 [zdaj člena 108] Pogodbe ES (UL L 83, 27.3.1999, str. 1).



- (83) Združeno kraljestvo trdi, da pomoč ni nezakonita, zato meni, da Komisija dodeljene pomoči ne sme razdeliti med dve obdobji, tj. obdobje veljavnosti smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2001 in obdobje veljavnosti smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2008. Iz tega sledi, da bi bilo treba vso pomoč, dodeljeno v okviru sheme, razglasiti za združljivo z notranjim trgov, saj je Komisija ugotovila, da je ukrep skladen s smernicami o pomoči za varstvo okolja iz leta 2001.
- (84) Združeno kraljestvo zavrača trditve, ki jih je združenje BAA navedlo v svojih pripombah na sklep o začetku postopka, v katerih je združenje trdilo, da ukrep, kot je bil priglašen leta 2004, ni bil skladen s smernicami o pomoči za varstvo okolja iz leta 2001. Združeno kraljestvo poudarja, da je Komisija že ugotovila, da ima dajatev na agregate pomemben vpliv na varstvo okolja, kot je navedeno v uvodni izjavi 63 sklepa o začetku postopka, in da združenje BAA ne nasprotuje ugotovitvi Komisije, da okoljevarstveni sporazumi, sklenjeni s podjetji na Severnem Irskem, ki se ukvarjajo z agregati in so uživala 80-odstotno olajšavo za dajatev na agregate, pozitivno vplivajo na varstvo okolja in ne ogrožajo ciljev dajatve na agregate. Poleg tega je Združeno kraljestvo dokazalo, da je bil ukrep, ki ga je Komisija odobrila leta 2004, razširitev sheme olajšave, ki je bila prvotno uvedena ob istem času kot davek. Točka 51(2)(b) smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2001 ne zahteva, da so vsi vidiki odstopanja določeni ali sprejeti, ko je sprejet davek. Če bi to zahtevala, ne bi bilo nikoli mogoče uvesti spremenjenih odstopanj in točka 51(2) bi bila brezpredmetna določba. Nadalje, Združeno kraljestvo trdi, da so izpolnjeni pogoji iz točke 51(1)(b) smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2001 in da zahtevano plačilo 20 % dajatve na agregate pomeni plačilo pomembnega dela davka, kot je Komisija že priznala v uvodni izjavi 67 sklepa o začetku postopka. Pri presoji, ali je navedeni delež pomemben, je treba upoštevati tudi dejstvo, da morajo upravljavci kamnolomov, ki so upravičeni do olajšave, kriti stroške izboljšav na področju okoljske učinkovitosti, in da so cene agregatov na Severnem Irskem na splošno nižje od cen v preostalem delu Združenega kraljestva. V absolutnem smislu je denarna vrednost 20-odstotnega deleža državnega davka zato večja kot v preostalem delu Združenega kraljestva.
- (85) Združeno kraljestvo trdi, da je domneva, da bi lahko shema olajšave pomenila diskriminatorno obdavčitev v nasprotju s členom 110 Pogodbe, napačna. Uvoz z Irske v Združeno kraljestvo je obdavčen na enak način kot proizvodnja v Združenem kraljestvu, vključno s proizvodnjo na Severnem Irskem, kjer pogoji za olajšavo niso izpolnjeni. Zato ni diskriminacije med proizvodi, uvoženimi z Irske v Združeno kraljestvo, in proizvodi, proizvedenimi v Združenem kraljestvu. Severna Irsko ni država članica, zato uporaba člena 110 Pogodbe ni primerna za presojo, ali posebna davčna obravnava nekaterih proizvajalcev na navedenem območju pomeni diskriminacijo proizvodov, uvoženih iz drugih držav članic in prodanih na tem območju. Združeno kraljestvo trdi, da bi bilo treba diskriminacijo proučiti ob upoštevanju nacionalnih proizvodov in da diskriminacija ni mogoča, saj so nacionalni proizvodi v Združenem kraljestvu obdavčeni po polni stopnji dajatve na agregate. Poleg tega je dejstvo, da so nekateri proizvajalci na določenem območju države članice upravičeni do davčne olajšave, stvar nadzora državne pomoči na podlagi člena 107 Pogodbe in ne člena 110. Za ukrepe davčne pomoči, dodeljene proizvajalcem, bi bilo treba uporabiti samo člen 107(3) Pogodbe, ne pa člen 110. V nasprotnem primeru bi bilo treba vse davčne pomoči za proizvajalce razširiti na proizvode iz drugih držav članic. Poleg tega v pravo Unije ni pravila, ki bi zahtevalo, da se pomoč, dodeljena proizvajalcem v določenem delu države članice v obliki davčne olajšave, da na razpolago tudi uvoznikom podobnih proizvodov iz drugih držav članic.
- (86) Združeno kraljestvo se ne strinja, da je pomoč nezakonita, vendar meni, da v primeru ugotovitve Komisije, da je pomoč nezakonita, nalog za vračilo ne bi bil primeren. Nalog za vračilo bi kršil legitimna pričakovanja prejemnikov in bi bil nesorazmeren.

## 5. OCENA UKREPA

### 5.1 Državna pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe (nekdanji člen 87(1) Pogodbe ES)

- (87) Člen 107(1) Pogodbe opredeljuje državno pomoč kot vsako pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršno koli vrsto pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, kolikor prizadene trgovino med državami članicami.

- (88) Olajšava za dajatev na agregate je bila dodeljena prek državnih sredstev v obliki znižanja davčne stopnje, upravičenci pa so bili podjetja na določenem delu ozemlja Združenega kraljestva (Severna Irsko), ki so z olajšavo prejela prednost v smislu znižanja stroškov, ki bi jih običajno morala kriti. Prejemniki pomoči se ukvarjajo s pridobivanjem agregatov ali proizvodnjo predelanih proizvodov, ki sta gospodarski dejavnosti, ki vključujeta trgovino med državami članicami.
- (89) V skladu s tem je Komisija v uvodni izjavi 39 sklepa o začetku postopka ugotovila, da priglašeni ukrep pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe (nekdanji člen 87(1) Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti).

## 5.2 Ocena državne pomoči

### 5.2.1 Pravna podlaga

- (90) Kot je navedeno v uvodni izjavi 55, je Komisija sklenila, da je treba pomoč obravnavati kot nezakonito pomoč, glede na okoljski cilj ukrepa pa bi morala Komisija oceniti združljivost ukrepa v skladu s členom 107(3)(c) Pogodbe na podlagi pravne podlage, ki je veljala, ko je bila pomoč dodeljena, in sicer na podlagi:
- (a) smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2001 in
- (b) smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2008 za pomoč, dodeljeno po 2. aprilu 2008.
- (91) Združeno kraljestvo zaradi razlogov, navedenih v uvodnih izjavah 79 do 83, meni, da se pomoč ne bi smela šteti za nezakonito in da bi jo bilo treba oceniti samo na podlagi smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2001.
- (92) Glede na stališče, ki ga je izrazilo Združeno kraljestvo, Komisija poleg svojih ugotovitev v zvezi s tem, navedenih v sklepu o začetku postopka, poudarja, da je Sodišče dosledno menilo, da če se pozitivna odločitev Komisije izpodbija v predpisanem roku in jo Sodišče razveljavi, splošna načela prava Unije ter zlasti načela pravne varnosti in zaščite legitimnih pričakovanj Komisiji ne preprečujejo, da zadevni ukrep pomoči razglasi za nezakonito in nezdružljivo pomoč ter odredi vračilo. Sodišče je v sodbi CELF I <sup>(20)</sup> navedlo, da se za „pomoči, izvajane po pozitivni odločitvi Komisije, domneva, da so zakonite do odločbe sodišča Skupnosti o razglasitvi ničnosti. Potem pa z dnem te odločbe za zadevne pomoči v skladu s členom 231(1) ES velja, da z nično odločbo niso bile razglašene za združljive s skupnim trgom, tako da je treba njihovo izvajanje obravnavati kot nezakonito“. V sodbi CELF II <sup>(21)</sup> je Sodišče potrdilo svojo ugotovitev, da „legitimno pričakovanje prejemnika pomoči ne more nastati zaradi pozitivne odločbe Komisije, prvič, kadar je bila ta odločba izpodbijana v rokih za tožbo in jo je Sodišče nato razglasilo za nično niti, drugič, dokler rok za vložitev tožbe ni potekel ali – v primeru tožbe – dokler se sodišče Skupnosti o tem dokončno ne izreče“.
- (93) Komisija zato vztraja pri svojem mnenju, da bi bilo treba olajšavo za dajatev na agregate obravnavati kot nezakonito pomoč. Zato za pomoč, dodeljeno po 2. aprilu 2008, veljajo smernice o pomoči za varstvo okolja iz leta 2008. Kljub temu in tudi če bi bilo treba olajšavo za dajatev na agregate obravnavati kot obstoječo pomoč, kot trdi Združeno kraljestvo, bi bilo treba pomoč še vedno prilagoditi smernicam o pomoči za varstvo okolja iz leta 2008 v skladu s točko 200 smernic.

### 5.2.2 Kršitev člena 110 Pogodbe

- (94) Kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 53 in 54, je Komisija menila, da bi lahko dejstvo, da olajšava za dajatev na agregate ni bila dodeljena za proizvode, ki se uvažajo na Severno Irsko iz drugih držav članic, pomenilo kršitev člena 110 Pogodbe.
- (95) Zdi se, da prvi odstavek člena 110 Pogodbe prepoveduje nacionalne sheme, kot je shema olajšave za dajatev na agregate, ki se uporablja na Severnem Irskem in omogoča znižanje stopnje dajatve na agregate za neobdelane agregate, ki jih na Severnem Irskem pridobivajo proizvajalci, ki so sklenili okoljevarstvene sporazume, medtem ko so enaki proizvodi, uvoženi iz drugih držav članic, izključeni iz sheme olajšave in so zato obdavčeni po polni

<sup>(20)</sup> Zadeva C-199/06, CELF in Ministre de la Culture et de la Communication, točka 63, ZOdl. 2008, str. I-00469.

<sup>(21)</sup> Zadeva C-1/09, CELF in Ministre de la Culture et de la Communication, točka 45, ZOdl. 2010, str. I-02099. Glej tudi zadevo T-116/01, P & O European Ferries (Vizcaya) proti Komisiji, točka 205, Recueil 2003, str. II-02957.

stopnji dajatve na agregate <sup>(22)</sup>. V nasprotju s trditvijo Združenega kraljestva, opisano v uvodni izjavi 85, dejstvo, da shema olajšave velja samo za določeno območje, ne spremeni te razlage. Če bi bile ureditve, kot je shema olajšave Združenega kraljestva, dovoljene, bi lahko države članice dejansko zlahka zaobšle načelo prepovedi diskriminacije iz člena 110 Pogodbe.

- (96) Sodišče je menilo <sup>(23)</sup>, da „pravo Skupnosti ne omejuje svobode vsake države članice, da vzpostavi davčni sistem, ki razlikuje med določenimi izdelki, kljub temu da so enakovrstni v smislu člena 90, prvi odstavek, ES,“ kar trdi tudi Združeno kraljestvo. Vendar so take razlike v skladu s pravom Unije „le, če sledijo ciljem, ki so tudi združljivi z zahtevami Pogodbe in sekundarne zakonodaje, in če so podrobna pravila taka, da nikakor ne pomenijo neposredne ali posredne diskriminacije glede uvoza iz drugih držav članic ali zaščite v korist konkurenčne nacionalne proizvodnje“. Kar zadeva olajšavo za dajatev na agregate, drugačna obravnava uvoženih agregatov očitno ne izpolnjuje zahtev za razlikovanje, ki jih je določilo Sodišče.
- (97) Vodilno načelo v zvezi s pravom Unije je, da je treba načela iz Pogodbe razlagati in uporabljati na način, ki omogoča doseganje njihovih ciljev. Člen 110 Pogodbe določa posebne določbe o mednarodnih davkih, ki državam članicam preprečujejo, da bi uvedle diskriminatorne notranje davke. Da bi bil davčni ukrep, ki pomeni pomoč, veljaven, mora Komisija zato potrditi, da zadevni ukrep ne krši člena 110 Pogodbe in da izpolnjuje vse ustrezne pogoje iz členov 107 in 108 <sup>(24)</sup>. Ni razloga za mnenje, da bi moral biti ukrep pomoči v obliki davčne olajšave, ki se uporablja samo v delu države članice, izvzet iz te razlage.
- (98) Kljub temu Komisija ugotavlja, da se je Združeno kraljestvo v svojem dopisu z dne 1. aprila 2014 zavezalo k odpravi nezdružljivosti olajšave za dajatev na agregate s členom 110 pogodbe prek vračila prejetih zneskov, ki so nezdružljivi z notranjim trgov v skladu z merili, opisanimi v uvodnih izjavah 99 do 103. Obseg popravnega ukrepa mora omogočiti, da bo za nakup agregatov na Severnem Irskem od drugih držav članic, za katerega se je od leta 2004 do leta 2010, ko se je izvajala shema olajšave za dajatev na agregate, plačevala polna stopnja dajatve na agregate, mogoče uveljavljati 80-odstotno olajšavo za agregate, ki je bila na voljo upravljavcem kamnolomov na Severnem Irskem, ki so bili vključeni v to shemo olajšave. Cilj uvedbe predlagane sheme bi bil odpraviti vse morebitne neenakosti.
- (99) Komisija ugotavlja, kot je Združeno kraljestvo trdilo v svojem dopisu z dne 17. septembra 2012, da ni mogoče določiti tujih kamnolomov, ki so prodajali agregate, obdavčene z dajatvijo na agregate, ki so bili uvoženi na Severno Irsko in tam uporabljeni. Komisija poleg tega ugotavlja, da subjekti, ki so dejansko plačevali dajatev na agregate, niso bili tuji kamnolomi, ampak uvozniki, registrirani kot davčni zavezanci. Zato se zdi primerno in skladno s prakso Komisije <sup>(25)</sup>, da so do povračila upravičeni tisti subjekti, ki so dejansko plačevali davek in pri katerih je nastala davčna obveznost plačila dajatve na agregate. Predlagana shema z učinkom za nazaj zagotavlja, da bo vsak subjekt, ki bo dokazal, da je davčnemu uradu HMRC izkazal plačilo dajatve na agregate po polni stopnji za nakup agregatov, uvoženih na Severno Irsko iz drugih držav članic od 1. aprila 2004 do 30. novembra 2010 (v nadaljnjem besedilu: zadevno obdobje), ter izpolnil določena okoljska merila in določene pogoje, lahko uveljavljal 80-odstotni odbitek od plačane dajatve.
- (100) Združeno kraljestvo je moralo zagotoviti mehanizem za preverjanje, saj mora shema z učinkom za nazaj zagotoviti, da se lahko mehanizem vračila uveljavlja samo za uvoz agregatov iz kamnolomov, ki izpolnjujejo enake okoljske standarde kot kamnolomi na Severnem Irskem, ki so bili upravičeni do olajšave. Komisija se zaveda, da Združeno kraljestvo, da bi se shema z učinkom za nazaj dejansko lahko uporabljala in ne bi bila po nepotrebnem obremenjujoča, ne bo preverjalo, ali tuji kamnolomi izpolnjujejo enake standarde, kot so naloženi kamnolomom na Severnem Irskem, saj v resnici ne bi imelo spodbude za to, preverjalo pa bo vsaj skladnost z veljavnimi okoljskimi standardi, ki so določeni v ustrezni zakonodaji Unije, preneseni v nacionalno zakonodajo. Ministrstvo za okolje Severne Irske bo potrdilo okoljske standarde vsakega morebitnega vlagatelja zahtevka in določilo enoletni rok za registracijo, ki bo začel teči na dan objave zakonodajnega osnutka o olajšavi z učinkom za nazaj v Združenem kraljestvu.

<sup>(22)</sup> Glej zadevo C-221/06, Stadtgemeinde Frohnleiten in Gemeindebetriebe Frohnleiten, točke 56–73, ZOdl. 2007, str. I-09643.

<sup>(23)</sup> Glej opombo 22.

<sup>(24)</sup> E. Szyszczak, Research Handbook on European State Aid Law, Edward Elgar Publishing Limited, Združeno kraljestvo, 2011, str. 287.

<sup>(25)</sup> Zadeve C-43/02 (ex NN 75/ 01) –Luksemburg, C-7/05 – Slovenija, NN 162/A/2003 in N 317/A/2006 – Avstrija, C-4/09 (ex N 679/97) – Francija.

- (101) Vlagatelj zahtevka bo upravičen do olajšave, če bo dokazal, v katerem kamnolomu zunaj Združenega kraljestva je bil agregat pridobljen, in zaprosil ministrstvo za okolje Severne Irske za potrdilo, da je kamnolom takrat izpolnjeval okoljske standarde, skladne z zakonodajo Unije. Ministrstvo za okolje se bo nato obrnilo na organe drugih držav članic za potrditev veljavnih standardov in skladnosti z njimi. Če bo skladnost potrjena, bo ministrstvo nato izdalo potrdilo o skladnosti, ki bo na voljo uradu HMRC <sup>(26)</sup>, s tem pa se mu bodo zagotovili potrebni podatki za obravnavo zahtevkov za vračilo dajatve. Za zahtevke v zvezi z istim kamnolomom bo veljalo isto dovoljenje.
- (102) Zahtevki za vračilo bodo morali vsebovati dokumentarna dokazila, iz katerih je razvidno, da so bili agregati pridobljeni v kamnolomu v drugi državi članici v zadevnem obdobju, da je ministrstvo za okolje izdalo potrdilo za ta kamnolom, da je bila plačana polna stopnja dajatve na agregate in da se ni uveljavljala nobena olajšava za druge namene. Dokazilo o nakupu bi lahko vključevalo ustrezno trgovinsko dokumentacijo, iz katere je razviden datum transakcije in poreklo agregatov. Davčni izkazi registriranih davkoplačevalcev za dajatev na agregate bi lahko veljali kot dokaz, da je bila plačana polna stopnja dajatve na agregate in da se ni uveljavljala nobena druga olajšava. Ti izkazi so del lastnih evidenc davkoplačevalcev, saj se organom zagotovijo samo podatki o skupnem znesku dajatve, ki jo je bilo treba plačati za obdavčljive agregate, ki se tržno izkoriščajo. Komisija se zaveda, da bi lahko imeli morebitni vlagatelji zahtevkov težave pri zagotovitvi take dokumentacije, saj je od uvedbe olajšave za dajatev na agregate preteklo veliko časa <sup>(27)</sup>. Vendar ugotavlja, da Združeno kraljestvo zahteva le razumne dokaze, ki so na voljo za olajšavo z učinkom za nazaj, glede na to, da ni javnih evidenc, ki bi vsebovale take informacije.
- (103) Popravni ukrep z učinkom za nazaj, ki ga je predlagalo Združeno kraljestvo, ima naslednje glavne značilnosti:
- (a) o njem bo obveščena širša javnost, vključno z objavami v nacionalnih časopisih na Severnem Irskem in v Republiki Irski. Ker obveznost plačila dajatve na agregate, ki izvirajo iz kamnoloma zunaj Združenega kraljestva, nastane, ko se agregati začnejo tržno izkoriščati, tj. ko postanejo predmet dogovora o dobavi v Združenem kraljestvu, ko se začnejo uporabljati za gradbene namene ali ko se zmešajo s katero koli snovjo, ki ni voda, bi se lahko morebitni upravičeni subjekti najnatančneje določili na podlagi informacij o registraciji zavezancev za dajatev na agregate na Severnem Irskem. Zato bo obveščanje o shemi z učinkom za nazaj med drugim vključevalo pošiljanje obvestil vsem podjetjem, ki so na Severnem Irskem registrirana kot zavezanci za dajatev na agregate, vključno s podjetji, ki so bila registrirana v zadevnem obdobju, vendar so se že odjavila;
  - (b) uzakonjen bo v prvem možnem finančnem zakonu, sprejetem po sprejetju sklepa Komisije. Združeno kraljestvo je Komisijo obvestilo, da se je priprava zakonodajnega osnutka že začela aprila 2014, in ji hkrati že predložilo vzorec obrazca za zahtevek za vračilo dajatve na agregate. Predvideva se, da bi lahko shema z učinkom za nazaj začela veljati aprila ali maja 2015;
  - (c) za registracijo pri ministrstvu za okolje bo veljal enoletni rok, ki bo začel teči na dan objave zakonodajnega osnutka in bo zagotavljal, da ima ministrstvo dovolj časa za preveritev ustreznih kamnolomov;
  - (d) ukrep bo trajal 4 leta od datuma sprejetja zakonodaje (tj. po uradni kraljevi potrditvi ustreznega finančnega zakona);
  - (e) ne bo omejen v smislu velikosti sklada;
  - (f) vključeval bo plačila obresti v okviru povračila dajatve za nazaj. Obrestna mera se bo izračunala v skladu s členom 9 Uredbe Komisije (ES) št. 794/2004 <sup>(28)</sup>;
  - (g) zagotovil bo, da bodo plačila obdelana v čim krajšem času (natančno trajanje bo odvisno od časa, ki ga organi drugih držav članic potrebujejo za preveritev skladnosti kamnolomov, iz katerih so bili agregati uvoženi na Severno Irsko, z okoljskimi standardi).
- (104) Komisija zato meni, da se je Združeno kraljestvo zavezalo k vzpostavitvi primerne instrumenta za odpravo morebitne diskriminacije, do katere je morda prišlo v preteklosti.

<sup>(26)</sup> Davčni urad HMRC je upravljal dajatev in shemo olajšave.

<sup>(27)</sup> Od podjetij v Združenem kraljestvu se običajno zahteva, da davčne evidence za namene dajatve na agregate hranijo šest let.

<sup>(28)</sup> Uredba Komisije (ES) št. 794/2004 z dne 21. aprila 2004 o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 140, 30.4.2004, str. 1).

### 5.2.3 Ocena na podlagi smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2001

- (105) Kot je navedeno v uvodni izjavi 56, Komisija v okviru svoje ocene olajšave za dajatev na agregate na podlagi smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2001 ni mogla sprejeti pozitivnega sklepa zaradi dvomov v zvezi s členom 110 Pogodbe. Ker bo Združeno kraljestvo uvedlo ustrezen instrument za odpravo kakršne koli diskriminacije, ki izvira iz ukrepa, lahko Komisija zdaj zaključi, da je ukrep združljiv z notranjim trgovom na podlagi smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2001.
- (106) Komisija je seznanjena s pripombami združenja BAA v zvezi z oceno ukrepa v sklepu o začetku postopka in pripombami Združenega kraljestva v zvezi s tem. Ugotavlja, da niso bili predloženi nobeni novi argumenti, ki jih še ni upoštevala, in da ni nobenih razlogov za spremembo ocene iz sklepa o začetku postopka.

### 5.2.4 Ocena na podlagi smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2008

- (107) Komisija je v sklepu o začetku postopka ocenila združljivost ukrepa z notranjim trgovom na podlagi smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2008. Ocena Komisije je bila pozitivna v vseh pogledih, razen glede skladnosti s točko 158(c) smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2008, tj. z merili potrebnosti, ki zahtevajo, da precejšnjega zvišanja stroškov proizvodnje, ki ga je povzročila dajatev na agregate, ni bilo mogoče prenesti na stranke, ne da bi to privedlo do znatnega zmanjšanja prodaje upravičencev do olajšave za dajatev na agregate na Severnem Irskem.
- (108) Komisija je v sklepu o začetku postopka opozorila, da Združeno kraljestvo ni ustrezno upoštevalo vpliva dejstva, da proizvajalci predelanih proizvodov iz agregatov nikoli niso plačali polne stopnje dajatve na agregate, na zvišanja povprečnih cen na Severnem Irskem v primerjavi z zvišanjem cen v Veliki Britaniji v letih 2001 in 2002, tj. po uvedbi dajatve na agregate. Združeno kraljestvo je zdaj predložilo oceno vpliva takih predelanih proizvodov na podatke, ki kaže, da raven zvišanja cen res kaže na nezmožnost prenosa dajatve na agregate na stranke (glej uvodno izjavo 46).
- (109) Poleg tega je Komisija glede dokazov v zvezi z zmanjšanjem obsega prodaje opozorila, da Združeno kraljestvo ni predložilo pojasnil glede razvoja trgov agregatov na Severnem Irskem po letu 2002. Podatki, ki jih je predložilo, kažejo povečanje proizvodnje od leta 2004 do leta 2007. Kot je navedeno v uvodnih izjavah 47 do 49, je Združeno kraljestvo predložilo podatke iz reprezentativnega vzorca proizvajalcev agregatov na Severnem Irskem, vključno s trendi proizvodnje. Vendar se zdi, da so ti trendi tesno sledili trendom gradbene dejavnosti in da je nanje močno vplivala gospodarska recesija, ki se je začela leta 2008, zato niso povsem ustrezni za prikaz zmanjšanja prodaje zaradi uvedbe dajatve na agregate.
- (110) Komisija je v sklepu o začetku postopka ugotovila tudi, da niso bili predloženi nobeni podatki v podporo trditvi, da je povišanje stroškov vplivalo na promet gospodarskih subjektov in zmanjšalo njihove dobičke. Združeno kraljestvo je kljub velikim težavam pri zbiranju ustreznih informacij predložilo informacije v podporo navedeni trditvi, ki so navedene v oddelkih 2.3.4 do 2.3.7. Poleg tega je predložilo informacije, ki kažejo, da so proizvajalci agregatov na Severnem Irskem izpostavljeni hudi konkurenci in da so njihove možnosti za zvišanje cen majhne zaradi večje oskrbe z zamenljivimi proizvodi, nezadostne vertikalne integracije trga in velikega števila proizvajalcev z majhnimi tržnimi deleži (glej uvodne izjave 34 do 40).
- (111) Komisija je v sklepu o začetku postopka navedla tudi, da podatki o cenovni elastičnosti povpraševanja kažejo na neelastično povpraševanje. Združeno kraljestvo je zdaj pokazalo, da so se zadevni podatki nanašali na celotno Združeno kraljestvo in da ne morejo biti pomembni za samo Severno Irsko. Komisija priznava, da elastičnosti ni mogoče izračunati posebej za trg Severne Irske, kot je pojasnilo Združeno kraljestvo.
- (112) Komisija ugotavlja, da je Združeno kraljestvo po tem, ko je združenje BAA predložilo pripombo, da so gospodarski podatki, ki jih je predložilo Združeno kraljestvo in so navedeni v uvodnih izjavah 21 do 23 sklepa o začetku postopka, neverjetni in morda zavajajoči, predložilo dodatne podrobnejše podatke (uvodna izjava 27) v zvezi s cenami agregatov na Severnem Irskem in v Veliki Britaniji. Podatki kažejo, da bi polna stopnja dajatve na agregate res pomenila veliko večji delež prodajne cene na trgu, ki je bil že oslavljen.

- (113) Komisija se je poleg tega spraševala, zakaj je bilo mogoče dajatev na agregate v Veliki Britaniji prenesti na stranke, na Severnem Irskem pa ne. Komisija v zvezi s tem priznava ugotovitev Združenega kraljestva, ki je opisana v uvodnih izjavah 34 do 40 in jo je urad za pošteno trgovino potrdil v svojem poročilu o agregatih <sup>(29)</sup>, da sta trga agregatov na Severnem Irskem in v Veliki Britaniji dva različna geografska trga in da imajo proizvajalci agregatov na Severnem Irskem morda manj maneverskega prostora za prenos celotne dajatve na svoje stranke.
- (114) Komisija ugotavlja tudi, da so možnosti za zvišanje cen na Severnem Irskem očitno zelo omejene zaradi višjih stroškov proizvodnje, ki lahko nastanejo na številnih področjih. Združeno kraljestvo je pokazalo, da podatki, ki so jih predložila štiri od petih največjih podjetij v industriji, kažejo, da so stopnje dobička zelo nizke, in da veliko kamnolomov že nekaj let posluje z izgubo, delno zaradi višjih stroškov električne energije in dovoljenj za projektiranje (glej uvodno izjavo 25).
- (115) Komisija ugotavlja, da podatki, ki jih je predložilo Združeno kraljestvo in so navedeni v oddelku 2.3.6, čeprav niso razporejeni po letih in vrstah agregatov, res kažejo, da je bila trgovinska izpostavljenost industrije agregatov na Severnem Irskem visoka, saj je na splošno presegala 10 % in dosegla celo 24,25 %. Kot je poudarilo Združeno kraljestvo, bi lahko bila trgovinska izpostavljenost še večja zaradi neprijavljenega izvoza s Severne Irske. Komisija je v svoji pretekli praksi <sup>(30)</sup> menila, da bi že trgovinska izpostavljenost, ki presega 10 %, pomenila tveganje za konkurenčnost posamezne industrije. Poleg tega je Komisija priznala, da velika trgovinska izpostavljenost v kombinaciji z majhnimi tržnimi deleži onemogoča prenos visokih dodatnih stroškov na stranke <sup>(31)</sup>, ne da bi se zmanjšal obseg prodaje.
- (116) Vendar Komisija ugotavlja, da podatki za asfalt in pesek ne sledijo istemu trendu ter imajo precej manjšo trgovinsko izpostavljenost. Vendar pesek in asfalt ne sledita istim trendom kot drugi neobdelani ali predelani agregati. Podatki na splošno kažejo zmanjšanje uvoza in izvoza. Vendar se zdi, da se je izvoz peska in asfalta v zadnjih letih podvojil. To seveda vpliva na izračun trgovinske izpostavljenosti. Omeniti je treba, da uvoženi predelani agregati niso bili nikoli obdavčeni z dajatvijo na agregate, kar pomeni, da se je uvoženi asfalt po opustitvi olajšave za dajatev na agregate, ko je severnoirski asfalt postal obdavčen po polni stopnji dajatve na agregate, samodejno močno pocenil. Zato bi lahko navedena razlika v cenah vplivala na trend obsega uvoza.
- (117) Poleg tega Komisija ugotavlja, da je trg agregatov za vse vrste neobdelanih agregatov enoten proizvodni trg. To dejstvo je posledica zamenljivosti različnih neobdelanih agregatov in ga je potrdil urad za pošteno trgovino v svojem poročilu iz leta 2012 <sup>(32)</sup>, v katerem je proučil trge agregatov (neobdelanih agregatov), cementa in pripravljenih mešanic betona, pri čemer ni razdelil trga agregatov. Zato Komisija ugotavlja, da različne ravni trgovinske izpostavljenosti peska in asfalta v primerjavi z drugimi vrstami agregatov niso pomembne za njeno oceno, saj se pesek in asfalt obravnavata skupaj, čeprav sta na različnih proizvodnih trgih, in sicer pesek spada v prvo kategorijo agregatov iz drobirja, asfalt pa je predelani agregat, in ker so podatki pod vplivom trendov obsega uvoza, ki so verjetno povezani z asfaltom.
- (118) Komisija na koncu ugotavlja, da je Združeno kraljestvo zdaj dokazalo, da bistvenega zvišanja stroškov proizvodnje, ki je bilo posledica dajatve na agregate, ni bilo mogoče prenesti na stranke, ne da bi se pomembno zmanjšala prodaja, in da je pogoj za združljivost iz točke 158(c) smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2008 izpolnjen.
- (119) Komisija lahko zato sprejme pozitiven sklep glede ocene združljivosti ukrepa s členom 107(3)(c) Pogodbe na podlagi smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2008.

## 6. SKLEPNE UGOTOVITVE

- (120) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 40 sklepa o začetku postopka, je Komisija ugotovila, da je Združeno kraljestvo nezakonito izvajalo spremenjeno shemo olajšave za dajatev na agregate na Severnem Irskem in s tem kršilo člen 108(3) Pogodbe. Vendar je ob upoštevanju zavez glede popravnega ukrepa z učinkom za nazaj, ki jih je sprejelo Združeno kraljestvo, ugotovila, da je spremenjena olajšava za dajatev na agregate skladna s členom 107(3)(c) Pogodbe na podlagi smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2001 in smernic o pomoči za varstvo okolja iz leta 2008 –

<sup>(29)</sup> Aggregates – The OFT's reason for making a market investigation reference to the Competition Commission (Agregati – razlogi urada za pošteno trgovino za predložitev predloga za uvedbo preiskave trga komisiji za konkurenco), januar 2012.

<sup>(30)</sup> Zadeva N 327/08 – Danska, uvodna izjava 64.

<sup>(31)</sup> Glej opombo 30, uvodna izjava 66.

<sup>(32)</sup> Glej opombo 28.

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

#### Člen 1

Spremenjena olajšava za dajatev na agregate, ki jo je Združeno kraljestvo izvajalo od 1. aprila 2004 do 30. novembra 2010, je združljiva z notranjim trgovom v smislu člena 107(3)(c) Pogodbe o delovanju Evropske unije, če bo Združeno kraljestvo izpolnilo zaveze iz člena 2.

#### Člen 2

1. Da bi se odpravila diskriminacija podjetij, ki so uvažala agregate na Severno Irsko in plačevala polno stopnjo dajatve na agregate brez možnosti uveljavljanja spremenjene olajšave za navedeno dajatev, ki je veljala na Severnem Irskem, organi Združenega kraljestva vzpostavijo mehanizem z učinkom za nazaj za vračilo 80 % skupnega zneska dajatve, ki so jo uvozniki agregatov na Severno Irsko plačevali od 1. aprila 2004 do 30. novembra 2010.
2. Mehanizem vračila zagotavlja enoletni rok za registracijo pri ministrstvu za okolje Severne Irske (Department of the Environment Northern Ireland), ki začne teči na dan objave zakonodajnega osnutka. Mehanizem vračila velja štiri leta od datuma začetka njegove veljavnosti.
3. Vračilo se uzakoni v prvem možnem finančnem zakonu, sprejetem po sprejetju sklepa Komisije.
4. Mehanizem vračila ni omejen v smislu velikosti sklada in vključuje plačila obresti, pri čemer se obrestna mera izračuna v skladu s členom 9 Uredbe (ES) št. 794/2004 z dne 21. aprila 2004 o izvajanju Uredbe (ES) št. 659/1999.
5. Združeno kraljestvo obvesti širšo javnost o mehanizmu vračila, vključno z objavami v nacionalnih časopisih na Severnem Irskem in v Republiki Irski.

#### Člen 3

Združeno kraljestvo obvesti Komisijo o ukrepih, ki jih je sprejelo za uskladitev s tem sklepom, v enem letu od datuma uradnega obvestila o tem sklepu.

Komisiji pošlje letna poročila o postopku vračila iz člena 2, in sicer od datuma uradnega obvestila o tem sklepu do konca štiriletnega obdobja iz člena 2(2).

#### Člen 4

Ta sklep je naslovljen na Združeno kraljestvo Velika Britanija in Severna Irska.

V Bruslju, 4. avgusta 2014

Za Komisijo  
Joaquín ALMUNIA  
Podpredsednik

---

**SKLEP KOMISIJE (EU) 2015/1584****z dne 1. oktobra 2014****o državni pomoči SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), ki jo je Italija izvedla za Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. in več letalskih prevoznikov, ki delujejo na letališču Alghero***(notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 6838)***(Besedilo v angleškem jeziku je edino verodostojno)****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima določbama <sup>(1)</sup>, in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

**1. POSTOPEK**

- (1) Komisija je 22. decembra 2003 prejela pritožbo italijanskega letalskega prevoznika Air One S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: družba Air One), v kateri ta zatrjuje, da so upravljavci več italijanskih letališč dodelili nezakonito pomoč družbi Ryanair Ltd. (v nadaljnjem besedilu: družba Ryanair) z več sporazumi, ki določajo pogoje poslovanja na letališčih. Zadevna letališča so bila Alghero, Pescara in Rome, s katerimi upravljajo družbe Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: družba So.Ge.A.AL), SAGA S.p.A. oziroma Aeroporti di Roma S.p.A, ter letališča Pisa, Treviso in Bergamo.
- (2) Družba Air One je z dopisom z dne 11. junija 2004 Komisijo pozvala, naj v skladu s členom 265 Pogodbe oblikuje svoje stališče glede pritožbe zadevne družbe in pri Splošnem sodišču vložila tožbo zaradi opustitve ukrepanja. Sodišče je tožbo zavrnilo <sup>(2)</sup>.
- (3) Komisija je nezaupno različico pritožbe Italiji posredovala z dopisom z dne 9. julija 2004. Potem ko se je Komisija strinjala s podaljšanjem roka, je Italija pripombe glede pritožbe predložila z dopisoma z dne 5. oktobra 2004 in 5. novembra 2004.
- (4) Komisija je za dodatne informacije zaprosila z dopisom z dne 14. marca 2005. Potem ko se je Komisija strinjala s podaljšanjem roka, je Italija zahtevane informacije predložila z dopisom z dne 17. junija 2005. Italija je z dopisom z dne 30. junija 2005 Komisiji predložila dodatne informacije.
- (5) Družba Air One je Komisijo z dopisom z dne 21. novembra 2005 zaprosila, naj v preiskavo vključi letališči Bari in Brindisi. Družba Air One je z dopisom z dne 18. maja 2006 Komisijo uradno pozvala, naj v skladu s členom 265 Pogodbe oblikuje svoje stališče. Komisija je odgovorila z dopisom z dne 14. julija 2006.
- (6) Družba Air One je z dopisoma z dne 26. oktobra 2006 in 10. januarja 2007 svoje ugovore omejila na domnevno pomoč, dodeljeno na podlagi sporazumov, ki sta jih podpisala upravljavec letališča Alghero, tj. družba So.Ge.A.AL, in družba Ryanair. Družba Air One je 12. februarja 2007 uradno pozvala Komisijo, naj ravna v skladu s členom 265 Pogodbe.

<sup>(1)</sup> UL C 38, 12.2.2008, str. 19, in UL C 40, 12.2.2013, str. 15.<sup>(2)</sup> Sodba z dne 10. maja 2006 v zadevi T-395/04, Air One SpA proti Komisiji Evropskih skupnosti, ZOdl. 2006, str. II-1343.



- (7) Komisija je z dopisoma z dne 27. junija 2006 in 30. novembra 2006 Italijo zaprosila za dodatne informacije. Italija je navedeno zahtevo delno izpolnila z dopisom z dne 17. januarja 2007. Komisija je Italijo za dodatne informacije zaprosila z dopisom z dne 19. februarja 2007. Italija je na navedeno zahtevo odgovorila z dopisoma z dne 16. marca 2007 in 26. marca 2007.
- (8) Komisija je proučila informacije, ki jih je predložila Italija, nato pa se je 12. septembra 2007 odločila, da bo začela formalni postopek preiskave iz člena 108(2) Pogodbe (v nadaljnjem besedilu: odločba iz leta 2007). Odločba iz leta 2007 je bila objavljena v *Uradnem listu Evropske unije* <sup>(3)</sup>. Komisija je pozvala zainteresirane strani, naj predložijo svoje pripombe glede ukrepov, ki so predmet preiskave.
- (9) Italija je z dopisoma z dne 15. oktobra 2007 in 22. oktobra 2007 Komisijo zaprosila za podaljšanje roka za predložitev pripomb glede presoje v odločbi iz leta 2007. Komisija je rok podaljšala z dopisom z dne 23. oktobra 2007. Italija je svoje pripombe glede odločbe iz leta 2007 predložila 14. novembra 2007.
- (10) Komisija je popravek odločbe iz leta 2007 objavila 12. februarja 2008 <sup>(4)</sup>.
- (11) Družba Ryanair je svoje pripombe glede presoje v odločbi iz leta 2007 predložila 18. februarja 2008. Družba So. Ge.A.AL je svoje pripombe predložila na isti datum. Dodatne informacije je predložila z dopisom z dne 16. junija 2008. Italija je 20. februarja 2008 Komisiji posredovala pripombe regije Sardinije.
- (12) Komisija je pripombe družb Ryanair in So.Ge.A.AL Italiji posredovala z dopisom z dne 28. februarja 2008.
- (13) Družba Air One je z dopisom z dne 20. junija 2008 dopolnila svojo prvotno pritožbo. Komisija je navedeni dopis 10. decembra 2008 poslala Italiji, da bi ta lahko predložila pripombe. Italijanski organi so z dopisom z dne 15. januarja 2009 zaprosili za podaljšanje roka za predložitev pripomb glede dopisa družbe Air One. Komisija je rok podaljšala z dopisom z dne 20. januarja 2009. Italija je svoje pripombe Komisiji predložila 13. februarja 2009.
- (14) Komisija je 1. septembra 2008 najela družbo Ecorys Netherlands BV (v nadaljnjem besedilu: družba Ecorys), da bi izvedla ekonomsko oceno v zvezi z več tekočimi preiskavami državnih pomoči, vključno s preiskavo v zvezi z letališčem Alghero. V analizi sta bila med drugim obravnavana ravnanje upravljavca letališča, tj. družbe So.Ge.A. AL, in lokalnih organov glede sporazumov, sklenjenih med družbo So.Ge.A.AL in letalskimi prevozniki, ter obseg, v katerem so bili dogovori z letalskimi prevozniki, ki delujejo na letališču Alghero, v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Družba Ecorys je svoje končno poročilo predložila 30. marca 2011 (v nadaljnjem besedilu: poročilo družbe Ecorys).
- (15) Družba Ryanair je z dopisom z dne 5. marca 2010 Komisiji predložila dodatne informacije o vseh tekočih preiskavah državne pomoči, ki so se nanašale na družbo Ryanair, tudi tiste v zvezi z letališčem Alghero.
- (16) Komisija je 30. marca 2011 Italiji poslala zahtevo po dodatnih informacijah. Komisija je z istim dopisom Italiji poslala poročilo družbe Ecorys v angleškem jeziku.
- (17) Komisija je družbi Ryanair 8. aprila 2011 poslala zahtevo po dodatnih informacijah. Družba Ryanair je na navedeno zahtevo odgovorila z dopisom z dne 22. julija 2011.
- (18) Italija je z dopisoma z dne 23. maja 2011 in 30. maja 2011 zaprosila za podaljšanje roka za predložitev informacij, ki jih je Komisija zahtevala 30. marca 2011. Italija je z istim dopisom zaprosila za prevod poročila družbe Ecorys v italijanski jezik. Italija je 1. junija 2011 potrdila prošnjo za prevod. Komisija je 1. avgusta 2011 Italiji poslala prevod poročila družbe Ecorys v italijanski jezik.
- (19) Italija (regija Sardinija in italijansko ministrstvo za promet) je z dopisoma z dne 31. avgusta 2011 in 9. septembra 2011 odgovorila na zahtevo Komisije po informacijah z dne 30. marca 2011.
- (20) Komisija je z dopisom z dne 19. oktobra 2011 Italiji posredovala odgovor družbe Ryanair z dne 22. julija 2011. Italija je z dopisom z dne 16. novembra 2011 zaprosila za podaljšanje roka za predložitev pripomb. Italija je z

<sup>(3)</sup> UL C 12, 17.1.2008, str. 7.

<sup>(4)</sup> Glej opombo 1.

istim dopisom zaprosila za prevod ekonomskega poročila o oceni načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu (v nadaljnjem besedilu: poročilo o načelu udeleženca v tržnem gospodarstvu iz leta 2011), ki je bilo priloženo odgovoru družbe Ryanair, v italijanski jezik. Komisija se je z dopisom z dne 17. novembra 2011 strinjala s podaljšanjem roka. Komisija je 23. januarja 2012 Italiji poslala poročilo o načelu udeleženca v tržnem gospodarstvu iz leta 2011 v italijanskem jeziku. Italija je 15. februarja 2012 predložila pripombe glede dopisa družbe Ryanair, zlasti glede poročila o načelu udeleženca v tržnem gospodarstvu iz leta 2011.

- (21) Komisija je 17. februarja 2012 družbo Ryanair zaprosila za informacije o več tekočih preiskavah državnih pomoči, tudi tiste v zvezi z letališčem Alghero. Družba Ryanair je na to zahtevo odgovorila z dopisom z dne 16. aprila 2012.
- (22) Komisija je 27. junija 2012 v formalni postopek preiskave vključila dodatne ukrepe, ki jih je sprejela Italija in niso bili zajeti v pritožbi družbe One Air (v nadaljnjem besedilu: sklep iz leta 2012) <sup>(5)</sup>. Sklep iz leta 2012 je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije*. Komisija je pozvala zainteresirane strani, naj predložijo svoje pripombe glede ukrepov, ki so predmet preiskave.
- (23) Italija je svoje pripombe glede sklepa iz leta 2012 predložila 31. avgusta 2012, 3. oktobra 2012, 19. oktobra 2012, 22. oktobra 2012 in 20. februarja 2013. Komisija je prejela pripombe štirih zainteresiranih strani: družb So.Ge.A.AL, Ryanair, Airport Marketing Services Ltd. (v nadaljnjem besedilu: družba AMS) in Unioncamere. Družba Ryanair je pripombam priložila posodobljeno poročilo o načelu udeleženca v tržnem gospodarstvu (v nadaljnjem besedilu: poročilo o načelu udeleženca v tržnem gospodarstvu iz leta 2013). Komisija je pripombe zainteresiranih strani posredovala Italiji in ji dala možnost odgovora. Pripombe Italije glede pripomb, ki so jih predložile zainteresirane strani, je prejela 6. septembra 2013 in 13. novembra 2013.
- (24) Komisija je 20. decembra 2013 ter 17., 24. in 31. januarja 2014 prejela pripombe družbe Ryanair. Vse predložitve, ki so se nanašale na letališče Alghero, je Italiji posredovala 9. januarja 2014 in 5. februarja 2014. Italija je 24. februarja 2014 zaprosila za prevod pripomb družbe Ryanair, ki jih je prejela z dopisom Komisije z dne 5. februarja 2014, v italijanski jezik. Komisija je Italiji pripombe družbe Ryanair v italijanskem jeziku, kot je zanje zaprosila, posredovala z dopisom z dne 8. aprila 2014.
- (25) Komisija je z dopisom z dne 23. decembra 2013 Italijo zaprosila za dodatne informacije o ukrepih, ki so predmet preiskave. Italija je po podaljšanju prvotnega roka 18. februarja 2014 predložila delni odgovor na zahtevo Komisije. Komisija je 4. marca 2014 Italijo spomnila, da mora v celoti odgovoriti na vsa vprašanja, ki so bila nanjo naslovljena v dopisu Komisije z dne 23. decembra 2013. Italija je zahtevane informacije predložila z dopisom z dne 25. marca 2014.
- (26) Komisija je 14. marca 2014 Italijo in zadevne zainteresirane strani obvestila, da so bile 20. februarja 2014 sprejete smernice Komisije o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (v nadaljnjem besedilu: smernice za letalski sektor iz leta 2014) <sup>(6)</sup> in Italijo pozvala, naj v 20 delovnih dneh po objavi smernic za letalski sektor iz leta 2014 predloži pripombe. Italija na dopis Komisije z dne 14. marca 2014 ni odgovorila.
- (27) Komisija je Italijo za dodatne informacije zaprosila z dopisom z dne 21. marca 2014. Italija je po podaljšanju prvotnega roka zahtevane informacije predložila 25. aprila 2014 in 8. maja 2014.
- (28) Smernice za letalski sektor iz leta 2014 so bile v *Uradnem listu Evropske unije* objavljene 4. aprila 2014. Zamenjale so smernice o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč iz leta 2005 (v nadaljnjem besedilu: smernice za letalski sektor iz leta 2005) <sup>(7)</sup>.
- (29) Komisija je 15. aprila 2014 v *Uradnem listu Evropske unije* objavila obvestilo, v katerem je države članice in zainteresirane strani pozvala, naj v enem mesecu od objave smernic za letalski sektor iz leta 2014 predložijo pripombe o njihovi uporabi v tem primeru. Družba So.Ge.A.AL je pripombe predložila 8. maja 2014. Komisija je pripombe družbe So.Ge.A.AL Italiji posredovala 22. maja 2014.
- (30) Komisija je Italijo za dodatne informacije zaprosila z dopisom z dne 26. maja 2014. Italija je zahtevane informacije predložila 10. junija 2014, 28. julija 2014, 20. in 27. avgusta 2014 ter 1. in 19. septembra 2014.

<sup>(5)</sup> Glej opombo 1.

<sup>(6)</sup> UL C 99, 4.4.2014, str. 3.

<sup>(7)</sup> UL C 312, 9.12.2005, str. 1.

- (31) Italija je z dopisom z dne 11. septembra 2014 Komisijo obvestila, da se izjemoma strinja, da se ta sklep sprejme v angleškem jeziku.

## 2. SPLOŠNE INFORMACIJE O LETALIŠČU ALGHERO

- (32) Letališče Alghero je na severozahodu italijanskega otoka Sardinije. Najprej je bilo vojaško letališče, za civilni promet pa se je odprlo leta 1974. Lastnik letališke infrastrukture in zmogljivosti je država prek *Ente Nazionale Aviazione Civile* (v nadaljnjem besedilu: organ ENAC), italijanskega organa za civilno letalstvo.
- (33) Kar zadeva razdaljo med letališčem Alghero in drugimi letališči na Sardiniji, je letališče Alghero oddaljeno 128 km od letališča Olbia, 133 km od letališča Oristano, 225 km od letališča Tortolì-Arbatax in 235 km od letališča Cagliari<sup>(8)</sup>. Po navedbah Italije letališča Alghero zaradi njegovega geografskega položaja in posebnosti prometnega omrežja (cestni in železniški prevoz) ni mogoče nadomestiti z nobenim od sosednjih letališč.
- (34) Potniški promet na navedenem letališču se je s 663 570 potnikov leta 2000 povečal na več kot 1 milijon potnikov leta 2005 in skoraj 1,6 milijona potnikov leta 2013.

### Preglednica 1

#### Potniški promet na letališču Alghero

Leto	Potniki
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) Družba Ryanair je glavni letalski prevoznik, ki letališče uporablja od leta 2000. Letališče so od leta 2000 uporabljali tudi drugi letalski prevozniki, vključno z drugimi nizkocenovnimi prevozniki (Germanwings, Air Italy, Air Dolomiti, Air Vallée, Meridiana, Alpi Eagles, bmibaby, easyJet, Air One, Volare in Alitalia)<sup>(9)</sup>.

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

<sup>(9)</sup> Italija je med preiskavo obvestila Komisijo, da je pravni naslednik družbe Volare družba CAI Second S.p.A., podružnica družbe Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.A. Tudi družba Air One S.p.A se je združila z družbo Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.A.

- (36) Pristojbine, ki jih na letališču Alghero plačujejo letalski prevozniki, se običajno določijo na podlagi objavljenega seznama letaliških pristojbin, ki vključuje naslednje postavke: pristojbino za vzletanje in pristajanje, potniško pristojbino, pristojbino za varovanje, pristojbino za varnostne preglede prtljage in pristojbino za zemeljsko oskrbo.

### 3. UPRAVLJANJE LETALIŠČA ALGHERO

#### 3.1 DRUŽBA So.Ge.A.AL

- (37) Družba So.Ge.A.AL je bila ustanovljena leta 1994 kot upravljavec letališča Alghero. Ustanovni kapital družbe je znašal 200 milijonov ITL (103 291,4 EUR), ki so ga v celoti vplačali lokalni javni organi. Večina kapitala je bila (neposredno ali posredno prek družbe Società Finanziaria Industriale Regione Sardegna – SFIRS S.p.A (v nadaljnjem besedilu: družba SFIRS)) v lasti regije Sardinije. Družba SFIRS je bila ustanovljena kot investicijska družba regije Sardinije <sup>(10)</sup>.
- (38) Čprav je bila sestava kapitala družbe So.Ge.A.AL v letih njenega delovanja različna, je bila družba od leta 1994 vedno v 100-odstotni lasti javnih organov: gospodarske zbornice Sassari, province Sassari, občine Sassari, občine Alghero, regije Sardinije in družbe SFIRS S.p.A.
- (39) Leta 2010 je imela regija Sardinija v lasti 80,20 % delnic družbe So.Ge.A.AL, družba SFIRS pa 19,80 %.

#### 3.2 KONCESIJA ZA UPRAVLJANJE

- (40) Družba So.Ge.A.AL je 28. maja 2007 z organom ENAC podpisala konvencijo o štiridesetletni „celoviti“ koncesiji za upravljanje <sup>(11)</sup> letališča Alghero (v nadaljnjem besedilu: konvencija) <sup>(12)</sup>. Pred letom 2007 je družba So.Ge.A.AL z letališčem Alghero upravljala na podlagi „začasne“ koncesije za upravljanje, ki ji je bila dodeljena 11. februarja 1999.
- (41) V Italiji koncesijo za upravljanje letališča dodeli organ ENAC na podlagi ocene vzdržnosti poslovnega načrta, ki vključuje akcijski načrt, naložbeni načrt in gospodarsko-finančni načrt. V akcijskem načrtu upravljavec letališča začrta svoje strategije gospodarskega načrtovanja in organizacijsko strukturo. Naložbeni načrt zajema kratko poročilo o načrtovanih ukrepih ter njihovi tehnični, gospodarski in upravni izvedljivosti. V gospodarsko-finančnem načrtu je prikazana finančna bilanca upravljanja letališča.
- (42) V skladu s členom 8 konvencije prihodke družbe So.Ge.A.AL sestavljajo:
- (a) pristojbine za uporabo letališč v skladu z italijanskim zakonom št. 324 z dne 5. maja 1976 in nadaljnjimi spremembami;
  - (b) pristojbine za natovarjanje in raztovarjanje blaga, ki je potovalo po zraku, v skladu z italijanskim zakonom št. 117 z dne 16. aprila 1974;

<sup>(10)</sup> Osnovni kapital družbe SFIRS je v 100-odstotni lasti regije Sardinije. Družba SFIRS pripravlja načrte in programe ter osnutke smernic za gospodarski in socialni razvoj regije.

<sup>(11)</sup> Letališka infrastruktura je v lasti organa ENAC, ki z njo upravlja neposredno ali pa upravljanje prek koncesij prenese na tretje strani. V Italiji so se običajno uporabljali štirje modeli upravljanja letališč: (i) letališča, s katerimi je neposredno upravljala država, ki je bila odgovorna za izgradnjo in vzdrževanje vse letališke infrastrukture, je nosila vse stroške in zadržala ves prihodek; (ii) letališča, s katerimi se je upravljalo na podlagi *začasne* koncesije; v tem primeru je lahko upravljavec letališča na podlagi začasnega dovoljenja upravljal z letališko infrastrukturo in zadržal ves prihodek od poslovnih dejavnosti; (iii) letališča, s katerimi se je upravljalo na podlagi *delne* koncesije; v tem primeru je upravljavec letališča zadržal vse prihodke od uporabe potniških in tovornih terminalov in glavnih letaliških storitev (npr. oskrbe), država pa je prek organa ENAC zadržala ves prihodek od letaliških pristojbin (pristojbine za pristanek in vzlet, pristojbine za parkiranje letala in pristojbine za vkrcanje potnikov); (iv) letališča, s katerimi se je upravljalo na podlagi *celovite* koncesije; v tem primeru je bil upravljavec letališča do 40 let odgovoren za upravljanje vse infrastrukture (vključno z nadzorovanim delom letališča) in zagotavljanje vseh letaliških storitev, pobral pa je tudi ves prihodek od letaliških dejavnosti. Organ ENAC lahko od leta 2007 imetnike *delne* koncesije (vključno s tistimi, ki so le *začasno* pooblaščen za upravljanje infrastrukture) pooblasti za upravljanje letališča na podlagi *celovitega* upravljanja, pri čemer omeji pravico do uporabe prihodkov od pravic uporabnikov na nujne ukrepe, ki so potrebni, da lahko upravljavec letališča opravlja svojo dejavnost, kot je določeno v akcijskem načrtu (*Piano di interventi*).

<sup>(12)</sup> Medministrski odlok št. 1 25 T za dodelitev koncesije družbi So.Ge.A.AL je bil objavljen 3. avgusta 2007.

- (c) koncesijske dajatve za storitve varovanja, ki so določene v skladu z italijanskim zakonom št. 248/2005 in nadaljnjimi spremembami, in
- (d) prihodki, ki neposredno ali posredno izhajajo iz upravljanja letališča ter prihodki od uporabe območij na letališču in letaliških objektov, ki jih uporabljajo tretje strani, v skladu z italijansko zakonsko uredbo št. 18/1999.
- (43) Upravljalci letališč morajo organu ENAC plačati letno koncesijsko dajatev za pravico do upravljanja letališča v znesku in v skladu s postopki, ki so določeni z zadevnimi veljavnimi zakoni (za podrobnosti o določanju koncesijskih dajatev glej uvodne izjave 155 do 157).
- (44) Na podlagi člena 12 konvencije mora upravljavec letališča vsako leto, prvič pa tistega leta, ko mu je bila dodeljena koncesija, organu ENAC predložiti poročilo o napredku pri izvajanju akcijskega načrta. Poleg tega mora upravljavec letališča največ šest mesecev pred iztekom vsakega štiriletnega obdobja koncesije organu ENAC predložiti v odobritev poslovni načrt (vključno z naložbenim načrtom in akcijskim načrtom) za naslednje štiriletno obdobje. Če upravljavec letališča navedenih obveznosti ne izpolni, se mu naložijo sankcije.
- (45) V skladu s členom 14a konvencije se koncesija prekliche in konvencija pravno prekine v primeru: (i) neizvajanja ukrepov, opisanih v uvodni izjavi 44, v določenih rokih, (ii) več kot 12-mesečne zamude pri plačilu koncesijske dajatve, ki jo dolguje upravljavec letališča, (iii) bankrota ali (iv) nedoseganja gospodarsko-finančne bilance ob koncu prvega štiriletnega obdobja.

### 3.3 PODROČJE JAVNE POLITIKE

- (46) Italija je v dopisu z dne 18. februarja 2014 trdila, da družba So.Ge.A.AL ne opravlja dejavnosti, ki spadajo v obseg področja javne politike <sup>(13)</sup>.
- (47) Vendar bi družba So.Ge.A.AL državi dala na voljo letališke prostore za zagotavljanje nekaterih storitev pri izvajanju javnih pooblastil ter nosila stroške za vzdrževanje in upravljanje zadevnih območij.
- (48) Italija je v dopisu z dne 10. junija 2014 <sup>(14)</sup> ponovno proučila svoje stališče in trdila, da bi stroški, ki bi nastali pri upravljanju navedenih letaliških prostorov, sodili na področje javne politike. Glede pravnega okvira je Italija trdila, da pravna pravila navedene stroške strogo nalagajo upravljavcem letališč. Upravljavec letališča mora zlasti organu ENAC in drugim javnim subjektom (zračni enoti mejne policije, carinskemu organu, finančni straži, uradu za zdravje na morju, v zraku in na meji, italijanskemu Rdečemu križu, gasilcem in policiji) dati na voljo nekatera območja na letališču ter nositi s tem povezane stroške upravljanja in vzdrževanja <sup>(15)</sup>. Obveznost upravljavcev letališč, da dajo javnim subjektom na voljo letališke prostore in nosijo zadevne stroške, je bila določena z okvirno konvencijo o dodelitvi upravljanja italijanskih letališč, ki je navedena v italijanski uredbi ministrstva za promet in plovbo št. 12479 z dne 20. oktobra 1999, sprejeti pri uporabi ministrskega odloka št. 521 iz leta 1997. Zadevne določbe so bile prenesene v konvencijo, ki v členu 4(1)(c) določa, da mora upravljavec letališča „opravljati dejavnosti, ki so potrebne za podporo dejavnostim v pristojnosti države ter nujnih in zdravstvenih služb v letaliških prostorih“. Po navedbah Italije so skupni stroški poslovanja, ki jih je imela družba So.Ge.A.AL zaradi vzdrževanja navedenih območij v obdobju 2000–2010, znašali 2 776 073 EUR <sup>(16)</sup>.
- (49) Poleg tega je Italija navedla, da bi 1 284 133 EUR od skupnih stroškov naložbe v nov terminal predstavljalo stroške izgradnje območij, ki jih mora družba So.Ge.A.AL dati na voljo javnim subjektom, zato bi se navedeni znesek prav tako štel za stroške, nastale pri zagotavljanju dejavnosti, ki sodijo na področje javne politike (glej tudi uvodno izjavo 86).

<sup>(13)</sup> V zvezi s tem Komisija opozarja, da v skladu s sodbo Sodišča dejavnosti, ki običajno spadajo v pristojnost države pri izvrševanju njenih uradnih pooblastil kot javnega organa, niso gospodarske narave in na splošno ne spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči. Glej v tem smislu sodbo v zadevi C-118/85, Komisija proti Italiji, Recueil 1987, str. 2599, točki 7 in 8, sodbo v zadevi C-30/87, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, Recueil 1988, str. I-2479, točka 18, sodbo v zadevi C-364/92, SAT/Eurocontrol, Recueil 1994, str. I-43, točka 30 in sodbo v zadevi C-113/07 P, Selex Sistemi Integrati proti Komisiji, ZOdl. 2009, str. I-2207, točka 71.

<sup>(14)</sup> V odgovor na zahtevo Komisije po informacijah z dne 26. maja 2014.

<sup>(15)</sup> Odstavka 7 in 8 člena 4 in člen 11 konvencije iz leta 2007.

<sup>(16)</sup> Priloga 22 k dopisu Italije z dne 10. junija 2014.

## 3.4 KONCESIJSKE DAJATVE, KI JIH JE PLAČALA DRUŽBA SO.GE.A.AL

- (50) Koncesijske dajatve (za upravljanje in varovanje), ki jih je družba So.Ge.A.AL plačala med letoma 2000 in 2010, so prikazane v preglednici 2 <sup>(17)</sup>.

Preglednica 2

**Koncesijske dajatve, ki jih je družba So.Ge.A.AL plačala v obdobju 1998–2010 (v EUR)**

Opis	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Koncesijska dajatev za upravljanje, ki ga je plačala ministrstvu	139 572	166 505	243 880	266 205	312 950	371 912	418 358
Koncesijska dajatev za varovanje	—	—	—	—	—	—	—
<b>Skupaj</b>	<b>139 572</b>	<b>166 505</b>	<b>243 880</b>	<b>266 205</b>	<b>312 950</b>	<b>371 912</b>	<b>418 358</b>
Opis	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Skupaj
Koncesijska dajatev za upravljanje	473 836	119 197	171 019	232 130	267 009	171 005	2 643 514
Koncesijska dajatev za varovanje	7 092	37 324	45 439	48 205	52 618	48 571	239 249
<b>Skupaj</b>	<b>480 928</b>	<b>156 539</b>	<b>216 458</b>	<b>280 335</b>	<b>319 627</b>	<b>219 575</b>	<b>2 882 763</b>

## 3.5 FINANČNI POLOŽAJ DRUŽBE So.Ge.A.AL

- (51) Finančni rezultati družbe So.Ge.A.AL v obdobju 2000–2010 so bili negativni. Po navedbah Italije družba ni bila uspešna zaradi zamude pri dodelitvi „celovite“ koncesije za upravljanje letališča. Po dodelitvi koncesije je gospodarska kriza prinesla velik upad števila potnikov, kar je negativno vplivalo na dejavnost letališča.
- (52) Italija je avgusta 2011 Komisiji predložila poročilo, v katerem je bil ocenjen finančni položaj letališča Alghero v obdobju 2000–2010 (v nadaljnjem besedilu: poročilo družbe Accuracy) <sup>(18)</sup>. Finančni rezultati družbe So.Ge.A.AL na podlagi poročila družbe Accuracy so bili:

Preglednica 3

**Finančni rezultati družbe So.Ge.A.AL v obdobju 2000–2010 (v tisoč EUR)**

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

<sup>(17)</sup> Družba So.Ge.A.AL je poleg koncesijske dajatve za upravljanje letališča od leta 2005 plačevala tudi „koncesijsko dajatev za varovanje“, in sicer za pravico do zagotavljanja varnostnih storitev na letališču in zaračunavanja pristojbin za varnostne storitve.

<sup>(18)</sup> „Project Nuraghe – Il caso So.Ge.A.AL“, 29. avgust 2011, pripravila družba Accuracy, Komisiji predloženo z dopisom Italije z dne 31. avgusta 2011, Priloga 1.

Leto	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) Italija je Komisiji med preiskavo predložila letna poročila družbe So.Ge.A.AL („Relazione sulla gestione del bilancio“) za obdobje 2000–2010 <sup>(19)</sup>.
- (54) Družba So.Ge.A.AL je leta 2001 poročala o izgubi v višini 1 530 960 048 ITL. Tudi v letih 2002 in 2003 je poročala o negativnih številkah.
- (55) Družba So.Ge.A.AL je leto 2004 zaključila z izgubo v višini 2 981 688 EUR. Izgubo je beležila tudi v letih 2005 in 2006. Leta 2007 je zabeležila nadaljnjo izgubo v višini 1 801 000 EUR, čeprav ji je bila 3. avgusta 2007 dodeljena „celovita“ koncesija za upravljanje letališča. Iz letnega poročila za leto 2007 je razvidno, da so na finančno uspešnost družbe So.Ge.A.AL v letu 2007 vplivali nepredvideni dogodki.
- (56) Družba So.Ge.A.AL je leta 2008 poročala o izgubi v višini 4 577 000 EUR, leta 2009 pa o izgubi v višini 12 404 126 EUR.
- (57) V svojem letnem poročilu za leto 2009 je družba So.Ge.A.AL ugotovila, da mora na podlagi konvencije iz leta 2007 v štirih letih od dodelitve koncesije doseči prag dobička. Ob upoštevanju svojega slabega finančnega položaja leta 2009 je predlagala pripravo in sprejetje posodobljenega poslovnega načrta, ki ga je opisala kot nujnega za večjo skladnost napovedi z razvojem trga. V tem smislu se poslovni načrt, ki ga je pripravila družba Roland Berger (glej uvodne izjave 64 do 70), ni štel za dovolj zanesljivega.
- (58) Za leto 2010 se je poročalo o nadaljnji izgubi v višini 1 847 165 EUR. Podatki o prometu so se po poročanjih še naprej gibali v pozitivno smer kljub težavnemu gospodarskemu okolju, na katerega je vplivala kriza z vulkanskim pepelom, zaradi katere se je začasno zaprl evropski zračni prostor.

#### 4. POSLOVNI NAČRTI

- (59) Družba So.Ge.A.AL je od leta 1999 pripravila več poslovnih načrtov, ki so na kratko povzeti v uvodnih izjavah 60 do 75.

##### 4.1 POSLOVNI NAČRT IZ LETA 1999

- (60) Poslovni načrt iz leta 1999 zajema obdobje 1999–2007 v dveh zaporednih fazah:
- (a) 1999–2001: družba So.Ge.A.AL je v navedenem obdobju načrtovala zlasti povečanje kapitala, začetek privatizacije, dodelitev „celovite“ koncesije, naložbe v letališko infrastrukturo, uvedbo novih rednih letov dveh letalskih prevoznikov ter opredelitev načrta trženja in poslovnega razvoja;
- (b) 2002–2007: ta faza naj bi bila namenjena razvoju poslovanja na podlagi izboljšane letališke infrastrukture.
- (61) V poslovnem načrtu je bila predvidena dodelitev „celovite“ koncesije leta 1999 po povečanju kapitala družbe So. Ge.A.AL na 6 milijard ITL.

<sup>(19)</sup> Dopisa Italije z dne 26. oktobra 2012 in 18. februarja 2014.

- (62) V poslovnem načrtu je bila predvidena diverzifikacija letalskih povezav s privabljanjem dveh hitro rastočih nizkocenovnih letalskih prevoznikov kot glavnih gonil rasti. En letalski prevoznik naj bi z opravljanjem dejavnosti na letališču Alghero začel leta 1999 na ruti Alghero–Milano, drugi pa naj bi ruto Alghero–London s tremi leti na teden, ki bi jih prvo leto opravljal po nižjih promocijskih pristojbinah, uvedel leta 2000.
- (63) V skladu z napovedmi glede prometa naj bi letališče Alghero zaradi uvedbe novih rut obeh letalskih prevoznikov iz uvodne izjave 62, ki sta se v času priprave poslovnega načrta z družbo So.Ge.A.AL pogajala glede sporazumov o letaliških storitvah, leta 2004 doseglo 1 milijon potnikov in leta 2007 do 1,1 milijona potnikov.

#### 4.2 NAČRT DRUŽBE ROLAND BERGER

- (64) Načrt iz leta 2004, ki jo je za družbo So.Ge.A.AL pripravila svetovalna družba Roland Berger (v nadaljnjem besedilu: načrt družbe Roland Berger), je vseboval podrobno napoved za obdobje 2004–2008. Glavni elementi poslovnega načrta so bili:
- (a) povečanje nizkocenovnega prometa z 20 % na 44 % skupnega prometa na letališču, do 620 000 potnikov leta 2008;
- (b) rast prihodkov iz neletalskih dejavnosti, z 2,2 EUR/potnika na 5 EUR/potnika <sup>(20)</sup>;
- (c) rast prihodkov iz letalskih dejavnosti, s 6,8 EUR/potnika leta 2003 na 7,47/7,75 EUR/potnika leta 2008, in
- (d) naložbe v infrastrukturo in opremo v višini 42,6 milijona EUR, od tega bi bilo 41,3 milijona EUR kritega z javnim financiranjem.
- (65) Da bi razumeli, kako uspešno je bilo letališče Alghero glede na trg, so se njegovi rezultati primerjali z rezultati primerljivih letališč:
- (a) prihodek od oskrbe in prihodek iz neletalskih virov, kot so parkiranje, najem vozil, pretok goriva ter koncesije za prodajo na drobno in hrano so bili po poročilih pod povprečjem sektorja, potrošnja na potnika pa je znašala med polovico in tretjino potrošnje, zabeležene na malih letališčih, in je bila manjša od petine potrošnje na večjih letališčih;
- (b) kako slabi so bili rezultati na področju prihodkov, je pokazala potrošnja na potnika, ki je bila podobna potrošnji na letališču Puglia, to pa je zabeležilo negativni neto rezultat poslovanja, in
- (c) stroški poslovanja so bili podobni stroškom najuspešnejših italijanskih letališč.
- (66) V napovedih iz načrta družbe Roland Berger so bili prihodnji prihodki in odhodki iz poslovanja upravljavca letališča prikazani na podlagi dveh scenarijev: razvoja letališča na podlagi scenarija z „začasno“ koncesijo in razvoja letališča na podlagi scenarija s „celovito“ koncesijo. na podlagi prvega scenarija naj bi letališče še naprej beležilo izgube do leta 2008, na podlagi drugega scenarija pa bi letališče prag dobička doseglo že leta 2005 zaradi letnih prihodkov, ki bi bili v scenariju s „celovito“ koncesijo v povprečju za 7 % višji kot v scenariju z „začasno“ koncesijo (zlasti zaradi višjih prihodkov iz neletalskih dejavnosti – poslovni prihodki naj bi se povečali zaradi učinkovitejšega oglaševanja, delovanja parkirišč in prodaje goriva). Finančni rezultati letalske dejavnosti, naj bi bili negativni tudi v scenariju s „celovito“ koncesijo.
- (67) Iz načrta družbe Roland Berger je razviden slab prihodek od oskrbe zlasti zaradi nizkocenovnega prometa. Z oskrbo naj bi se srednjeročno še naprej ustvarjala izguba tudi pri optimističnem pristopu. Izpadli prihodki od oskrbe v okviru nizkocenovnega prometa naj bi leta 2008 po ocenah znašali 3,2 milijona EUR.

<sup>(20)</sup> Prihodek letališč sestavljata dva glavna elementa: prihodek iz letalskih dejavnosti, ki izhaja iz dajatev, zaračunanih letalskim prevoznikom za zmogljivosti, ki jih uporabljajo zrakoplovi in potniki, in poslovni prihodek, ki izhaja iz poslovnih dejavnosti na letališču, vključno s prodajo na drobno, avtomobilskimi parkirišči, storitvami priprave in dostave hrane ter oddajanjem prostorov/nepremičnin.



- (68) Na podlagi načrta družbe Roland Berger je bilo letališče, da bi obrnilo pretekli trend upadanja, osredotočeno zlasti na povečanje poslovnega prihodka do točke, ko bi bila potrošnja na potnika v skladu s tisto na primerljivih letališčih (z 2,2 EUR na 5 EUR na potnika). Z nizkocenovnim prometom naj bi se v obdobju 2004–2008 ustvarila večina prihodkov iz neletalskih dejavnosti in ublažile izgube v letalskih dejavnostih. V skladu z napovedmi naj bi število potnikov leta 2008 doseglo 620 000.
- (69) V načrtu družbe Roland Berger je bilo ugotovljeno tudi, da bi bila z nadaljnjim upravljanjem letališča na podlagi „začasne“ koncesije morda potrebna dokapitalizacija družbe So.Ge.A.AL, da bi se pokrile izgube iz poslovanja.
- (70) Načrt družbe Roland Berger je bil posodobljen dvakrat, leta 2007 in leta 2008, da bi se upošteval razvoj v zadevnem sektorju. V posodobljenih načrtih so bili predlagani konkretni ukrepi za razvoj letališča v obdobju 2008–2011 s povečanjem prihodkov iz letalskih dejavnosti, zlasti dejavnosti oskrbe, in prihodkov iz neletalskih dejavnosti.

#### 4.3 POSLOVNI NAČRT ZA DODELITEV KONCESIJE

- (71) Poslovni načrt družbe So.Ge.A.AL, ki je bil pripravljen zaradi dodelitve celovite koncesije, je bil odobren septembra 2005, v njem pa je bila podana napoved prihodkov in stroškov za štiridesetletno trajanje koncesije za upravljanje letališča ob predpostavki, da bo koncesija družbi So.Ge.A.AL dodeljena leta 2006.
- (72) V skladu z napovedjo letnega prometa naj bi se ta do leta 2010 na letni ravni povečal za 4,5 %, v obdobju 2011–2025 za 2,6 % in v obdobju 2006–2025 za 3,78 %, proti letu 2045 pa bi število potnikov znašalo 2 800 000 milijona. Prihodki iz neletalskih dejavnosti naj bi se z letnih 2 929 000 EUR leta 2006 predvidoma povečali na 8 814 000 EUR leta 2045. Podobno naj bi se prihodki iz letalskih dejavnosti z 9 288 000 EUR leta 2006 ob koncu štiridesetletnega obdobja povečali na 29 587 000 EUR. V napovedih je bilo predvideno 20-odstotno zmanjšanje prihodkov iz letalskih dejavnosti, do katerega bi prišlo, ko bi letališče doseglo mejo 2 milijona potnikov in bi v skladu s pravili EU o zemeljski oskrbi na evropskih letališčih <sup>(21)</sup> posledično na trg vstopil dodatni ponudnik storitev zemeljske oskrbe.
- (73) V letih od 2006 do 2045 so bile predvidene naložbe v osnovna sredstva v višini 143,3 milijona EUR. Načrt je vključeval podroben program kapitalskih naložb na leto v obdobju 2006–2045, navedeni pa so bili tudi viri financiranja (zasebni ali javni) za te naložbe.

#### 4.4 NAČRT REORGANIZACIJE IN PRESTRUKTURIRANJA IZ LETA 2010

- (74) Načrt reorganizacije in prestrukturiranja iz leta 2010 je regija Sardinija potrdila septembra 2010. V načrtu sta bili podani celovita analiza gospodarskega položaja družbe So.Ge.A.AL za obdobje 2000–2010 in napoved, da bo družba ponovno dosegla rentabilnost leta 2012, pri čemer se je upoštevala tudi dokapitalizacija, predvidena za leto 2010.
- (75) Po navedbah iz načrta reorganizacije in prestrukturiranja iz leta 2010 je bil slab uspeh družbe So.Ge.A.AL do leta 2010 posledica neustreznega upravljanja, neučinkovite dejavnosti zemeljske oskrbe, pomanjkljive infrastrukture ter nezadostnih prihodkov iz letalskih in neletalskih dejavnosti.

### 5. UKREPI, KI SO PREDMET PREISKAVE

- (76) Predmet preiskave, ki se je začela z odločbo iz leta 2007 in razširila s sklepom iz leta 2012, so naslednji ukrepi:
- (a) ukrepi v korist upravljavca letališča, družbe So.Ge.A.AL:
- kapitalske injekcije regije Sardinije in drugih javnih delničarjev,
  - prispevki regije Sardinije za „obrtniška in gradbena dela“ ter
  - državno financiranje letališke infrastrukture in opreme;
- (b) morebitna pomoč v več sporazumih, sklenjenih z letalskimi prevozniki, ki letališče uporabljajo od leta 2000.

<sup>(21)</sup> Direktiva Sveta 96/67/ES z dne 15. oktobra 1996 o dostopu do trga storitev zemeljske oskrbe na letališčih Skupnosti (UL L 272, 25.10.1996, str. 36).

## 5.1 UKREPI V KORIST DRUŽBE SO.GE.A.AL

## 5.1.1 Ukrep 1 – kapitalske injekcije

- (77) Upravljalci letališč morajo v skladu z italijansko zakonodajo vzdrževati minimalno stopnjo kapitala, ki je odvisna od obsega prometa <sup>(22)</sup>; za letališča s prometom od 300 000 do 1 milijona potnikov je bil minimalni zahtevani kapital določen na 3 milijone EUR, za promet od 1 milijona do 2 milijonov potnikov pa je bil prag določen na 7,5 milijona EUR. Italija je med preiskavo trdila, da so bile kapitalske injekcije javnih delničarjev družbe So.Ge.A.AL namenjene zlasti za obnovo kapitala družbe, ki se je zmanjšal zaradi izgub, na stopnjo, določeno z nacionalno zakonodajo.
- (78) Na podlagi informacij, ki jih je predložila Italija, so v obdobju 2000–2010 javni delničarji družbe So.Ge.A.AL vanjo večkrat vložili svež kapital <sup>(23)</sup>:

Preglednica 4

## Dejavnosti, povezane s kapitalom družbe So.Ge.A.AL

Leto	Opis	Skupščina delničarjev družbe So.Ge.A.AL	Kapitalska injekcija (v EUR)
2003	Injekcija za obnovo kapitala, ki se je zmanjšal zaradi izgub, in povečanje kapitala na 7 754 000 EUR	9. maj 2003	5 198 000
2005	Injekcija v višini 3 933 372,17 EUR za obnovo kapitala, ki se je zmanjšal zaradi izgub	29. april 2005	3 933 372,17
2007	Injekcija v višini 3 797 185 EUR za obnovo kapitala, ki se je zmanjšal zaradi izgub	31. oktober 2007	3 797 185
2009	Injekcija v višini 5 649 535 EUR za obnovo kapitala, ki se je zmanjšal zaradi izgub	26. januar 2009	5 649 535
2010	Injekcija v višini 12 508 306 EUR za obnovo kapitala, ki se je zmanjšal zaradi izgub	21. maj 2010	12 508 306

## 5.1.2 Ukrep 2 – financiranje „obrtniških in gradbenih del“

- (79) V skladu z informacijami, ki jih je predložila Italija, je družba So.Ge.A.AL v letih od 1998 do 2009 od regije Sardinije prejela prispevke za „obrtniška in gradbena dela“ v skupnem znesku 6 540 269 EUR.
- (80) Italija je v pripombah na sklep iz leta 2012 pojasnila, da je glavni cilj ukrepov za „obrtniška in gradbena dela“ izboljšanje letališke infrastrukture. Italija je navedla splošno opredelitev javnih del („lavoro pubblico“) iz odstavka 1 člena 2 italijanskega zakona št. 109 z dne 11. februarja 1994 („Legge quadro in materia di lavori pubblici“) <sup>(24)</sup>, tj. „dejavnosti gradnje, rušenja, obnavljanja, prenavljanja in vzdrževanja gradenj in inštalacij, vključno z zaščito okolja in bioinženiringom“ <sup>(25)</sup>. Italija je pojasnila, da so bila zadevna sredstva na koncu porabljena za financiranje del na potniškem terminalu, izboljšanje zunanjih cestnih povezav, izboljšanje območij za parkiranje letal in opremo, potrebno za delovanje letališča.

<sup>(22)</sup> Glej zlasti člen 3 ministrskega odloka št. 521/1997.

<sup>(23)</sup> Dopis Italije z dne 31. avgusta 2011, prilogi 7 in 23. Za razčlenitev javnega financiranja po javnih delničarjih, vključno s prispevki družbe SFIRS za leta 2007, 2009 in 2010, glej Prilogo 1 (poročilo družbe Accuracy) k navedenemu dopisu, str. 40.

<sup>(24)</sup> Dopis Italije z dne 22. oktobra 2012.

<sup>(25)</sup> Ta opredelitev je bila prenesena z odstavkom 8 člena 3 zakonske uredbe št. 163 z dne 12. aprila 2006 („Codice dei contratti pubblici relativi ai lavori, servizi e forniture“).

- (81) Komisija je v presoji, opravljeni v temu sklepu, financiranje „obrtniških in gradbenih del“ (ukrep 2) in subvencije za naložbe v infrastrukturo (ukrep 3) na podlagi navedenih pojasnil analizirala skupaj, kot sklop ukrepov za financiranje vzpostavitve in izboljšanja infrastrukture in opreme.

### 5.1.3 Ukrep 3 – financiranje letališke infrastrukture in opreme

- (82) V preglednici 5 so podrobno navedene naložbe v infrastrukturo, ki so bile izvedene v obdobju 2000–2010 in delno financirane z javnimi sredstvi <sup>(26)</sup>.

Preglednica 5

#### Naložbe v infrastrukturo v obdobju 2000–2010

Naložbe	Datum zavezujoče zaveze za javno financiranje	Stroški naložb (v EUR)	Javno financiranje (v EUR)	Vir javnega financiranja
Nov odhodni del	1994	109 773,59	109 774	Regija Sardinija
Obnova prihodnega dela („Ristrutturazione zona arrivi“)	1996	1 442 990,23	1 350 812	Regija Sardinija
Novi terminal	1997	17 325 483,05	15 012 344,72	Organ ENAC
Izboljšanje tlakovane površine vozne steze	1997	4 175 608,09	3 861 392	Organ ENAC
Bočna varnostna območja	1998	429 894,54	417 102	Regija Sardinija
<b>SKUPAJ</b>	<b>n.r.</b>	<b>23 483 749,5</b>	<b>20 751 424,72</b>	<b>Organ ENAC</b>
Rentgenski sistem za nadzor prtljage	2003	208 782,99	191 082,99	Organ ENAC
Obnova starega potniškega terminala („Ristrutturazione vecchia aerostazione passeggeri“)	2003	2 406 862,57	1 623 967	Organ ENAC
Izboljšanje ploščadi	2003	7 499 177,02	6 905 599	Organ ENAC
Izboljšanje vozne steze	2003	7 287 065,75	6 755 162	Organ ENAC
Izboljšanje vzletno-pristajalne steze	2003	6 702 055,64	6 323 883	Organ ENAC
Zunanji nadzorni sistem	2003	6 073 054,61	5 951 919	Organ ENAC
Protieksplzivna oprema („Carrello antideflagrante“)	2004	76 001,29	76 000	Organ ENAC
<b>SKUPAJ</b>	<b>n.r.</b>	<b>53 736 749,37</b>	<b>48 579 036,23</b>	<b>n.r.</b>

<sup>(26)</sup> Dopis Italije z dne 8. maja 2014.

- (83) Poleg tega je regija Sardinija družbi So.Ge.A.AL v obdobju 2000–2010 dodelila neposredna nepovratna sredstva za nabavo opreme (notranje naprave za komunikacijo, programska oprema, vozila itd.) v skupnem znesku 4 680 281,44 EUR.
- (84) Po navedbah Italije <sup>(27)</sup> je bilo pred letom 2000, tj. datumom sodbe v zadevi *Aéroports de Paris* <sup>(28)</sup>, pravno odobreno javno financiranje v višini 25 431 706,16 EUR. Zlasti:
- (a) državna sredstva, določena v odločbi organa CIPE <sup>(29)</sup> z dne 29. avgusta 1997: sredstva so bila porabljena za izgradnjo novega potniškega terminala in izboljšanje vozne steze;
- (b) regionalna sredstva, ki so bila družbi So.Ge.A.AL dodeljena na podlagi okvirnega sporazuma med regijo Sardinijo in ministrstvom za promet z dne 5. avgusta 1996 ter italijanskih regionalnih zakonov št. 2 z dne 29. januarja 1994 in št. 9 z dne 15. februarja 1996: sredstva so bila namenjena za obnovo starega terminala in izgradnjo bočnih varnostnih območij. Poleg tega so bila v skladu z navedenima regionalnima zakonoma družbi So.Ge.A.AL dodeljena regionalna sredstva za financiranje opreme.
- (85) Po navedbah Italije je pred dodelitvijo „celovite“ koncesije leta 2007 država ostala odgovorna za naložbe v infrastrukturo, upravljavec letališča pa je bil le izvajalec del na infrastrukturi, ki jih je odobrila država.
- (86) Italija je v dopisu z dne 10. junija 2014 <sup>(30)</sup> navedla tudi, da bi se od skupnih stroškov naložbe v novi terminal 1 284 133 EUR štelo za stroške, ki so nastali pri zagotavljanju dejavnosti, ki sodijo na področje javne politike, saj je ta znesek ustrežal stroškom izgradnje delov terminala, ki jih mora družba So.Ge.A.AL dati na voljo javnim subjektom (glej tudi uvodno izjavo 49).

## 5.2 UKREPI V KORIST LETALSKIM PREVOZNIKOM, KI UPORABLJAJO LETALIŠČE

- (87) V preiskavi je zajetih več sporazumov, sklenjenih med družbo So.Ge.A.AL in več letalskimi prevozniki, ki opravljajo lete z letališča Alghero, za katere je Komisija v odločbi iz leta 2007 in sklepu iz leta 2012 menila, da morda pomenijo državno pomoč zadevnim letalskim prevoznikom.
- (88) Po navedbah Italije se je o sporazumih z letalskimi prevozniki pogajal generalni direktor družbe So.Ge.A.AL, ki je upravnemu odboru poročal o stanju pogajanj in vsebini sporazumov. Upravni odbor družbe So.Ge.A.AL je pogoje sporazumov odobril pred njihovim podpisom <sup>(31)</sup>.

### 5.2.1 Ukrep 4 – sporazumi, ki jih je družba So.Ge.A.AL podpisala z družbama Ryanair in AMS

- (89) Družba Ryanair je od leta 2000 glavni letalski prevoznik, ki deluje na letališču Alghero. Družba Ryanair in njena podružnica AMS sta z družbo So.Ge.A.AL podpisali dve vrsti sporazumov.

#### (i) Sporazumi o letaliških storitvah

- (90) V sporazumih o letaliških storitvah, ki sta jih družbi Ryanair in So.Ge.A.AL podpisali od leta 2000, so bili določeni pogoji delovanja družbe Ryanair na letališču Alghero in višina letaliških pristojbin, ki jih mora plačati zadevni letalski prevoznik. Družba Ryanair se je zavezala, da bo za nagrado za uspešnost, ki jo bo plačala družba So.Ge.A.AL, izpolnila vnaprej določene cilje glede števila letov in potnikov. Za primere, če takšni cilji niso bili v celoti izpolnjeni, so bile določene sankcije.

#### (ii) Sporazumi o tržnih storitvah

- (91) Sporazumi o tržnih storitvah so povezani z oglaševanjem namembnega kraja Alghero na uradnem spletnem mestu družbe Ryanair. Od leta 2006 so bili podpisani z družbo AMS, podružnico v 100-odstotni lasti družbe Ryanair, in sklenjeni na iste datume, kot so bili podpisani sporazumi o letaliških storitvah z družbo Ryanair.

<sup>(27)</sup> Dopis Italije z dne 8. maja 2014.

<sup>(28)</sup> Sodba v zadevi T-128/98, *Aéroports de Paris* proti Komisiji, Recueil 2000, str. II-3929.

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

<sup>(30)</sup> V odgovor na zahtevo Komisije po informacijah z dne 26. maja 2014.

<sup>(31)</sup> Dopis Italije z dne 18. februarja 2014, Priloga A.

- (92) Komisija je v uvodnih izjavah 93 do 109 povzela glavne določbe sporazumov (o letaliških in o tržnih storitvah), ki so jih podpisale družbe So.Ge.A.AL, Ryanair in AMS.

5.2.1.1 *Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2000, sklenjen z družbo Ryanair*

- (93) Prvi sporazum o letaliških storitvah med družbama Ryanair in So.Ge.A.AL je bil dogovorjen 22. junija 2000 za obdobje desetih let.
- (94) Družba Ryanair bi morala na podlagi sporazuma o letaliških storitvah iz leta 2000 med letališčema London in Alghero opraviti vsaj en povratni let dnevno ter družbi So.Ge.A.AL plačati znesek v višini [...] (\*) ITL na obračanje. Družba Ryanair bi morala tudi letno predložiti načrt prodaje in trženja, prikazati rezultate, ki jih je prineslo obratovanje rute, in navesti razvojne možnosti.
- (95) Družba So.Ge.A.AL se je zavezala, da bo družbi Ryanair zagotovila storitve na terminalih in storitve oskrbe. Upravljavca letališča bi moral „plačati ali knjižiti v dobro“ mesečni znesek, enakovreden znesku, ki ga je morala plačati družba Ryanair za pristojbine za oskrbo, pri čemer je bila za prvo leto sporazuma določena omejitev. Družba So.Ge.A.AL se je zavezala tudi, da bo družbi Ryanair letno plačala stalni znesek in dodatni znesek, če bo na svoj raspored dodala drugi povratni let.

5.2.1.2 *Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2002 in sporazum o trženju, sklenjen z družbo Ryanair*

- (96) Družba Ryanair je drugi sporazum o letaliških storitvah, ki je nasledil sporazum o letaliških storitvah iz leta 2000 in zajemal obdobje od 1. januarja 2002 do 31. decembra 2012, z družbo So.Ge.A.AL podpisala 25. januarja 2002. Družba Ryanair bi morala na podlagi navedenega sporazuma družbi So.Ge.A.AL plačati [...] EUR na obračanje za storitve oskrbe. Letališke pristojbine in pristojbine za varovanje bi morala plačati v skladu z objavljenim seznamom pristojbin.
- (97) Družbi So.Ge.A.AL in Ryanair sta na isti datum podpisali sporazum o trženju, ki je zajemal isto obdobje kot sporazum o letaliških storitvah iz leta 2002. Družba Ryanair se je zavezala, da bo na svoji spletni strani in drugih medijih po posvetovanju z družbo So.Ge.A.AL po lastni presoji izvajala dejavnosti oglaševanja in promocijske dejavnosti za promocijo povezave Alghero–London. Družba So.Ge.A.AL bi morala na podlagi tega sporazuma plačati prispevke za trženje v višini [...] EUR za prvo vsakodnevno rotacijo na posamezni ruti, ki bi se izvajala vse leto, in [...] EUR za drugo vsakodnevno rotacijo na posamezni ruti, ki bi se izvajala le poleti.

5.2.1.3 *Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2003 in sporazum o trženju, sklenjen z družbo Ryanair*

- (98) Družba So.Ge.A.AL je 1. septembra 2003 z družbo Ryanair podpisala nov sporazum o letaliških storitvah za obdobje enajstih let (z možnostjo podaljšanja za dodatnih deset let), ki je nasledil sporazum o letaliških storitvah iz leta 2002.
- (99) Družba Ryanair bi morala na podlagi sporazuma o letaliških storitvah iz leta 2003 še naprej opravljati lete v London, odvisno od uspeha prejšnjih sporazumov v smislu pretoka prometa pa bi morala uvesti nov vsakodnevni let na letališče Frankfurt-Hahn ali katero drugo točko v mreži družbe Ryanair. Družba Ryanair bi morala družbi So.Ge.A.AL plačati [...] EUR na obračanje za storitve oskrbe. Letališke pristojbine in pristojbine za varovanje bi morala plačati v skladu z objavljenim seznamom pristojbin.
- (100) Dne 1. septembra 2003 je bil podpisan tudi sporazum o tržnih storitvah, ki je zajemal isto obdobje kot sporazum o letaliških storitvah iz leta 2003. Družba So.Ge.A.AL bi morala na podlagi navedenega sporazuma plačati prispevke za trženje v višini (i) [...] EUR letno za prvo vsakodnevno rotacijo na posamezni mednarodni ruti, ki bi potekala vse leto, in v višini (ii) [...] EUR za drugo vsakodnevno rotacijo na posamezni ruti, ki bi potekala le poleti, ter (iii) enkratni uvodni prispevek za trženje v višini [...] EUR za prvo leto obratovanja posamezne mednarodne rute, razen rute za London, in dodatnih [...] EUR za drugo in za tretje leto obratovanja takšne nove rute.
- (101) Družba Ryanair bi morala še naprej izvajati dnevne redne potniške zračne povezave med letališčema Alghero in London ter začeti z izvajanjem dodatnih dnevniških potniških zračnih povezav med letališčema Alghero in

(\*) Velja obveznost varovanja poslovne skrivnosti.

Frankfurt Hahn in/ali katero drugo točko v mreži družbe Ryanair (v nadaljnjem besedilu: storitve). Družba Ryanair bi morala po posvetovanju z družbo So.Ge.A.AL izvajati tudi vse storitve in dejavnosti, ki jih običajno nudijo družbe za oglaševanje, spodbujanje prodaje in odnose z javnostjo, ki delujejo na istem področju, kot so (vendar ne omejeno na):

- oblikovanje, urejanje, postavitve, razvoj, preskušanje, izvajanje, vzdrževanje in posodabljanje spletnih povezav in spletnega mesta družbe Ryanair ter sprejetje vseh drugih ukrepov, s katerimi se lahko po mnenju družbe Ryanair ustvarijo, ohranjajo in/ali spodbujajo oglaševalska prizadevanja v zvezi z rezervacijami letov na letališče Alghero in z njega, ki jih stranke opravijo prek interneta,
- oblikovanje oglasov v angleškem ali katerem drugem jeziku (po potrebi), ki so prilagojeni internetu in s katerimi se lahko prek interneta s spodbujanjem prodaje in odnosi z javnostjo ustvari, ohranja in/ali spodbuja ozaveščenost strank o storitvah,
- oblikovanje, urejanje in izdelava oglaševalskega materiala ali kateri drugi ustrezn način za promocijo storitev,
- oblikovanje, urejanje in izdelava oglaševalskega materiala ali kateri drugi ustrezn način za promocijo letališča Alghero v Združenem kraljestvu in v drugih državah, v katerih začne družba Ryanair izvajati ruto storitev,
- obveščanje medijev o storitvah in s tem vplivanje na javnost, seznanjanje z regijo, v kateri leži letališče Alghero in spodbujanje k letenju na zadevnih rutah, ter
- ureditev povezave enega spletnega mesta, ki ga predlaga družba So.Ge.A.A in se z njo strinja družba Ryanair, na spletno mesto družbe Ryanair, če takšno spletno mesto ne vsebuje nobenih neposrednih spletnih funkcij za rezervacijo hotela ali najem avtomobila.

#### 5.2.1.4 Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2006, sklenjen z družbo Ryanair in sporazum o trženju, sklenjen z družbo AMS

- (102) Družbi So.Ge.A.AL in Ryanair sta se 3. aprila 2006 dogovorili o novem sporazumu o letaliških storitvah, ki je zamenjal sporazum o letaliških storitvah iz leta 2003 in je veljal od 1. januarja 2006 do 31. decembra 2010 z možnostjo petletnega podaljšanja.
- (103) S tem sporazumom je bil povezan dopolnilni sporazum, ki je bil podpisan 3. aprila 2006 za obdobje od 1. januarja 2006 do 31. decembra 2010, v njem pa so bili določeni splošni cilji glede števila potnikov, ki naj bi jih dosegla družba Ryanair, in nagrada za uspešnost, ki jo bi morala plačati družba So.Ge.A.AL. V njem so bile določene tudi sankcije za družbo Ryanair, če ta ne bi izpolnila ciljev glede števila potnikov.
- (104) Sporazum o trženju iz leta 2006 se je podpisal z družbo AMS (namesto z družbo Ryanair) 3. aprila 2006 in je zajemal isto obdobje kot sporazum o letaliških storitvah. Navedeni sporazum je temeljil na zavezi družbe Ryanair glede obratovanja nekaterih rut v EU in izpolnjevanja nekaterih ciljev glede števila potnikov. Družba AMS je družbi So.Ge.A.AL nudila storitve spletnega oglaševanja v zameno za [...] EUR letno.

#### 5.2.1.5 Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2010, sklenjen z družbo Ryanair in sporazum o trženju, sklenjen z družbo AMS

- (105) Družbi So.Ge.A.AL in Ryanair sta na začetku leta 2010 napovedali, da bosta pogoje njunega obstoječega odnosa prenovili s pogajanjem o novem sporazumu in 10. marca 2010 podpisali memorandum o soglasju. V memorandumu o soglasju je navedeno, da bosta „družbi Ryanair in So.Ge.A.AL [...] marca 2010 začeli pogajanja v dobri veri z namenom, da na novo opredelita pogoje in določbe njunega partnerstva“.
- (106) Družbi So.Ge.A.AL in Ryanair sta na tej podlagi 20. oktobra 2010 podpisali nov sporazum o letaliških storitvah, ki je nadomestil sporazum o letaliških storitvah iz leta 2006. V tem sporazumu so bile določene nove pristojbine in strukturna spodbuda za obdobje od 1. januarja 2010 do 31. decembra 2013, z možnostjo petletnega podaljšanja po izteku prvotnega trajanja sporazuma.
- (107) Družba So.Ge.A.AL se je zavezala, da bo plačala nagrade za uspešnost za ciljno število letov in določeno stopnjo potniškega prometa, družba Ryanair pa se je zavezala, da bo plačala pristojbine za oskrbo in letališke pristojbine ter izvajala dejavnosti spodbujanja prodaje in odnosov z javnostjo.

- (108) Istega dne je bil podpisan sporazum o trženju za obdobje štirih let z možnostjo podaljšanja za nadaljnja štiri leta. Družba AMS je družbi So.Ge.A.AL nudila sklop storitev spletnega oglaševanja v zameno za naslednje letne tarife: [...] EUR za leto 2010, [...] EUR za leto 2011, [...] EUR za leto 2012 in [...] EUR za leto 2013. Sporazum o trženju je tako kot tisti iz leta 2006 temeljil na zavezi družbe Ryanair glede obratovanja nekaterih rut v EU in izpolnjevanja nekaterih ciljev glede števila potnikov.
- (109) Italija je na zahtevo Komisije rekonstruirala predhodno analizo donosnosti sporazumov z družbo Ryanair na podlagi dodatnih stroškov in prihodkov, ki bi jih udeleženec v tržnem gospodarstvu na mestu družbe So.Ge.A.AL ob sklenitvi vsakega od teh sporazumov v preiskovanem obdobju, tj. obdobju 2000–2010, lahko razumno pričakoval (v nadaljnjem besedilu: poročilo o načelu udeleženca v tržnem gospodarstvu iz leta 2014) <sup>(32)</sup>. Po trditvah Italije je družba So.Ge.A.AL v času sklenitve sporazumov z družbo Ryanair pričakovala, da bodo letališču prinesli dobiček.

### 5.2.2 Ukrep 5 – sporazumi z drugimi prevozniki

- (110) Komisija je v času sprejetja sklepa iz leta 2012 ugotovila, da je družba So.Ge.A.AL popuste na letališke pristojbine dodelila tudi drugim prevoznikom, ne le družbi Ryanair. Čeprav je bila seznanjena s tem, da je družba So.Ge.A.AL sporazume o trženju sklenila tudi z drugimi prevozniki, takrat ni prejela dovolj informacij o navedenih sporazumih.
- (111) Italija je Komisiji z dopisom z dne 18. februarja 2014 predložila analizo donosnosti na podlagi naknadnih podatkov o dogovorih z družbami Alitalia, Meridiana in Volare, da bi dokazala, da je bilo sklepanje sporazumov s temi letalskimi prevozniki z vidika letališča gospodarsko upravičeno. Takrat ni bila predložena nobena analiza sporazuma z družbo Germanwings.
- (112) Italija je nato Komisiji z dopisom z dne 25. marca 2014 predložila analizo donosnosti sporazumov, ki jih je družba So.Ge.A.AL sklenila z družbami Air One/Alitalia, Meridiana, Volare in Germanwings, s katero naj bi dokazala, da je družba So.Ge.A.AL predhodno pričakovala, da bodo ti sporazumi donosni.
- (113) Italija je Komisiji 10. junija 2014 predložila še analizo pričakovane donosnosti sporazumov o oskrbi, ki jih je družba So.Ge.A.AL sklenila z družbami bmibaby, Air Vallée in Air Italy.
- (114) Sporazumi, ki jih je družba So.Ge.A.AL sklenila s prevozniki razen družbe Ryanair in so predmet preiskave v tej zadevi, so predstavljeni v uvodnih izjavah 115 do 132.

#### 5.2.2.1 Sporazumi z družbami Germanwings, Volare, Meridiana in Alitalia

- (115) Družba So.Ge.A.AL je sklenila sporazume o oskrbi in trženju z družbami Germanwings, Volare, Meridiana in Alitalia.
- (i) Družba Germanwings
- (116) Družbi Germanwings in So.Ge.A.AL sta sporazum o oskrbi podpisali 19. marca 2007, veljati pa naj bi začel 25. marca 2007. Družba Germanwings bi morala na podlagi tega sporazuma družbi So.Ge.A.AL plačati [...] EUR na obračanje za storitve oskrbe.
- (117) Družbi Germanwings in So.Ge.A.AL sta 25. marca 2007 podpisali sporazum o trženju, s katerim se je prevoznik zavezal, da bo obratoval nekatere rute v EU in izpolnil nekatere cilje glede števila potnikov in pogostosti letov. Sporazum naj bi veljal od 25. marca 2007 do 31. oktobra 2009. Vendar je družba Germanwings letališče Alghero uporabljala le leta 2007. Po navedbah Italije se je prevoznik odločil, da prekine opravljanje dejavnosti z letališča Alghero, saj ni ustvaril dovolj prometa, da bi s finančnega vidika dosegel prag dobička.
- (118) V sporazumu o trženju je bil določen „zagonski“ prispevek v višini [...] EUR, ki bi ga družba So.Ge.A.AL družbi Germanwings plačala za „promocijo letališča Alghero in povečanje števila odhajajočih potnikov z odprtjem nove rute“.

<sup>(32)</sup> Dopis Italije z dne 18. februarja 2014.

(119) V sporazumu o trženju so bile določene tudi nagrade za uspešnost, ki bi jih družba So.Ge.A.AL plačala družbi Germanwings, če bi letalski prevoznik dosegel dogovorjene cilje glede prometa. V njem so bile določene tudi sankcije, ki bi jih družba Germanwings plačala družbi So.Ge.A.AL, če bi letalski prevoznik ukinitel več kot 10 % svojih letov ali ne bi dosegel dogovorjenih ciljev glede prometa.

(ii) Družba Volare

(120) Družba Volare je 29. novembra 2007 podpisala sporazuma o oskrbi in o trženju z družbo So.Ge.A.AL.

(121) V sporazumu o oskrbi so bili določeni cilji, ki bi jih moral prevoznik letno izpolniti glede števila potnikov in letov, in ustrezne nagrade za uspešnost, ki bi jih plačala družba So.Ge.A.AL.

(122) V sporazumu o trženju je bila določena letna pristojbina za trženje v višini [...] EUR, ki bi jo upravljavec letališča plačal kot „podpora za oglaševanje v prvem letu dejavnosti“. Sporazum o trženju je veljal od 28. oktobra 2007 do 31. oktobra 2010.

(iii) Družba Meridiana

(123) Družba Meridiana je letališče Alghero uporabljala v letih 2000, 2001 in 2010.

(124) Družba Meridiana v letih 2000 in 2001 ni opravljala rednih storitev z letališča Alghero, ampak je lete zagotavljala le na podlagi povpraševanj po čarterskih letih. Zato družbi So.Ge.A.AL in Meridiana nista podpisali nobenega uradnega sporazuma o oskrbi. Prevoznik je družbi So.Ge.A.AL plačal objavljene letališke pristojbine za vse letališke storitve.

(125) Družba Meridiana med letoma 2002 in 2010 letališča ni uporabljala. Leta 2010 je začela z izvajanjem dejavnosti z letališča in z družbo So.Ge.A.AL podpisala sporazuma o trženju in o oskrbi.

(126) Sporazum o oskrbi je podpisala 28. aprila 2010, zajemal pa je obdobje od aprila 2010 do aprila 2011. Družba Meridiana bi morala na podlagi tega sporazuma družbi So.Ge.A.AL plačati [...] EUR na obračanje za storitve oskrbe.

(127) Sporazum o trženju je podpisala 20. oktobra 2010, zajemal pa je obdobje od junija 2010 do oktobra 2010. V sporazumu je bilo določeno enkratno plačilo v višini [...] EUR (brez DDV), ki bi jih družba So.Ge.A.AL plačala družbi Meridiana ob uvedbi rut v Milano, Verono in Bari poleti 2010 ter iz njih. Plačilo bi se izvršilo pod pogojem, da družba Meridiana doseže nekatere cilje glede prometa. Po navedbah Italije se je družba So.Ge.A.AL v obdobju, za katerega je sporazum z družbo Meridiana veljal za nazaj, s prevoznikom pogajala o podobnih pogojih, kot so bili nato vključeni v podpisani sporazum. Italija je v zvezi s tem Komisiji predložila osnutek sporazuma, o katerem sta se takrat pogajali družbi Meridiana in So.Ge.A.AL, z dne 7. junija 2010.

(iv) Družba Air One/Alitalia

(128) Družba Air One/Alitalia z družbo So.Ge.A.AL do leta 2010 ni podpisala nobenega uradnega sporazuma in je družbi So.Ge.A.AL plačala objavljene letališke pristojbine za vse letališke storitve. Družba So.Ge.A.AL do leta 2010 družbi Air One/Alitalia ni zagotavljala storitev zemeljske oskrbe.

(129) Družba So.Ge.A.AL je leta 2010 začela z zagotavljanjem storitev zemeljske oskrbe družbi Air One/Alitalia. Družba Air One/Alitalia je zato z družbo So.Ge.A.AL podpisala sporazum o oskrbi. Obe stranki sta sklenili tudi sporazum o trženju, ki je bil povezan z začetkom obratovanja mednarodnih rut družbe Air One/Alitalia z letališča Alghero.

(130) Sporazum o trženju sta podpisali 20. oktobra 2010, zajemal pa je obdobje od 7. junija 2010 do 30. septembra 2010. Italija je Komisiji predložila osnutek sporazuma, o katerem sta se takrat pogajali družbi Alitalia in So.Ge.A. AL maja 2010. V podpisanem sporazumu je bilo določeno enkratno plačilo za trženje v višini [...] EUR, ki bi jih prejela družba Air One/Alitalia za zagotavljanje tržnih storitev družbi So.Ge.A.AL v navedenem obdobju, z možnostjo podaljšanja sporazuma do leta 2011 in 2012.



- (131) Družbi Air One/Alitalia in So.Ge.A.AL sta sporazum o oskrbi podpisali 30. novembra 2010 za obdobje šestih let, v njem pa so bile določene pristojbine za oskrbo, ki bi jih družba Air One/Alitalia plačevala družbi So.Ge.A.AL za notranje in mednarodne rute.

#### 5.2.2.2 Sporazumi o oskrbi z drugimi prevozniki

- (132) Komisija je proučila tudi sporazume o zemeljski oskrbi, ki jo je družba So.Ge.A.AL sklenila z družbami Air Italy, Bmibaby in Air Vallée. Sporazumi so bili sklenjeni za trajanje od enega meseca (Air Vallée) do več kot dve leti (Air Italy), v njih pa so bile določene pristojbine za oskrbo, ki jih plačajo prevozniki.

#### Preglednica 6

#### Sporazumi o oskrbi z družbami Air Italy, Bmibaby in Air Vallée

Datum sklenitve	Prevoznik	Trajanje
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. POROČILO DRUŽBE ECORYS

- (133) Komisija je med preiskavo zaprosila družbo Ecorys, naj pripravi poročilo o finančni uspešnosti družbe So.Ge.A.AL in ugotovi, ali je upravljavec letališča pri sklenitvi sporazumov z letalskimi prevozniki ravnal kot udeleženec v tržnem gospodarstvu. Poročilo družbe Ecorys je prejela 30. marca 2011.
- (134) V poročilu družbe Ecorys je bilo ugotovljeno, da je bilo ravnanje družbe So.Ge.A.AL v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Družba Ecorys je menila, da je bila poslovna strategija družbe So.Ge.A.AL uspešna. Takšna strategija je pomenila, da je upravljavec letališča predložil vlogo za „celovito“ koncesijo za upravljanje letališča, da je bila zmogljivost terminala povečana in da so bili z nizkocenovnimi prevozniki podpisani sporazumi, ki naj bi spodbujali pretok mednarodnega prometa. Družba Ecorys je ugotovila, da je bila z vidika udeleženca v tržnem gospodarstvu sklenitev sporazumov z družbo Ryanair razumna odločitev, saj so navedeni sporazumi zagotavljali precejšnje povečanje prometa, na podlagi katerega naj bi se povečali prihodki iz letalskih in neletalskih dejavnosti. Po mnenju družbe Ecorys je lahko družba So.Ge.A.AL razumno pričakovala, da bodo dolgoročno koristni, ki jih prinašajo takšni sporazumi, večje od dodatnih stroškov.

#### 7. RAZLOGI ZA ZAČETEK POSTOPKA

##### 7.1 OBSTOJ POMOČI DRUŽBI SO.GE.A.AL

- (135) Kar zadeva morebitno pomoč upravljavcu letališča, je Komisija ugotovila, da se pred sodbo v zadevi *Aéroports de Paris* razvoj in upravljanje letališke infrastrukture nista šteli za gospodarsko dejavnost v smislu člena 107(1) Pogodbe <sup>(33)</sup>. Ker je bil del ukrepov, ki so predmet presoje, sprejet pred letom 2001, je Komisija ugotovila, da bi morala presoditi, ali so izhajali iz pravno zavezujočih zavez, sprejetih pred objavo sodbe v zadevi *Aéroports de Paris*, tj. 12. decembra 2000 <sup>(34)</sup>, in zato ne sodijo na področje uporabe pravil o državni pomoči.

<sup>(33)</sup> Že navedena sodba v zadevi *Aéroports de Paris*. Glej tudi Smernice Komisije o uporabi členov 92 in 93 Pogodbe ES in člena 61 Sporazuma EGP za državne pomoči v letalskem sektorju (UL C 350, 10.12.1994, str. 5).

<sup>(34)</sup> Glej sklep Komisije z dne 21. marca 2012 v zadevi C 76/2002, Ugodnosti, ki jih je regija Valonija dodelila letališču Charleroi Bruxelles Sud in letalski družbi Ryanair, in sklep Komisije z dne 25. aprila 2012 v zadevi SA.33961, *Plainte Air France – Aéroport de Nîmes*.

- (136) Komisija je opozorila tudi, da v primeru, ko je financiranje dejavnosti, ki običajno spadajo v pristojnost države pri izvajanju javnih pooblastil, omejeno na kritje stroškov in se ne uporablja za financiranje drugih gospodarskih dejavnosti <sup>(35)</sup>, za takšno financiranje ne veljajo pravila o državni pomoči. Komisija v času sprejetja sklepa iz leta 2012 ni imela dovolj informacij o naravi (gospodarski ali ne) dejavnosti, ki jih je izvajala družba So.Ge.A.AL, o stroških, povezanih z infrastrukturo in financiranih z ukrepi, ki so predmet preiskave, in o tem, ali so bili nekateri stroški neločljivo povezani z dejavnostmi na področju javne politike. Komisija je Italijo pozvala, naj pojasni, katere dejavnosti je treba šteti za negospodarske po naravi in kateri stroški, ki so s takšnimi dejavnostmi povezani, če sploh kateri, so se financirali z ukrepi, ki so zajeti v preiskavi Komisije.

#### 7.1.1 Ukrep 1 – kapitalske injekcije

- (137) Komisija je izrazila resne pomisleke glede skladnosti kapitalskih injekcij z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Ugotovila je, da je družba So.Ge.A.AL od leta 2000 stalno poslovala z izgubo in da se je njena finančna uspešnost po dodelitvi „celovite“ koncesije očitno poslabšala. To je bilo očitno v nasprotju s trditvijo Italije, da so slabi rezultati družbe zlasti posledica njene nezmožnosti, da na podlagi delne/začasne koncesije v celoti izkoristi dejavnosti, povezane z letališčem.
- (138) Komisija je nadalje ugotovila, da je Italija takrat v podporo svojim trditvam, da so bili ukrepi usmerjeni v možnosti donosa, predložila le naknadne premisleke. Takšna analiza se je poleg tega zdela povezana s skupno koristjo, ki jo je imela regija Sardinija od povečanja zračnega prometa in torej s prihodki, ki jih zasebni vlagatelj ne bi upošteval pri analizi donosnosti naložbe. Komisija je na tej podlagi predhodno menila, da so kapitalske injekcije upravljavcu letališča zagotovile prednost in pomenile pomoč za tekoče poslovanje.
- (139) Komisija je nazadnje ugotovila, da ji Italija, tudi če je družba So.Ge.A.AL izpolnila pogoje za podjetje v težavah na podlagi smernic o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah <sup>(36)</sup>, ni predložila ničesar, kar bi podprlo ugotovitev, da bi bila takšna pomoč skladna z zahtevami navedenih smernic glede združljivosti.

#### 7.1.2 Ukrep 2 – prispevki za obrtniška in gradbena dela

- (140) Komisija ni prejela dovolj informacij o prispevkih za obrtniška in gradbena dela v višini 6 540 269 EUR, ki jih je regija Sardinija med letoma 1998 in 2009 dodelila družbi So.Ge.A.AL. Italijo je pozvala, naj opredeli pravo naravo stroškov, ki jih je subvencionirala regija Sardinija.

#### 7.1.3 Ukrep 3 – naložbe v letališko infrastrukturo in opremo

- (141) Komisija je ugotovila, da je družba So.Ge.A.AL v obdobju 2001–2010 državi plačala pristojbine za uporabo letališke infrastrukture v višini 3 042 887 EUR, država pa je v obdobju 2004–2010 financirala naložbe v infrastrukturo v višini 46 940 534 EUR in opremo v višini 284 782 EUR.
- (142) Komisija je nadalje ugotovila, da dodelitev celovite koncesije družbi So.Ge.A.AL leta 2007 očitno ni vplivala na zvišanje koncesijskih dajatev. Na tej podlagi je predhodno menila, da je bila koncesijska dajatev očitno nesorazmerna z javnimi sredstvi, ki jih je država dala na voljo za naložbe v infrastrukturo. Zato je predhodno menila, da je bila morda družba So.Ge.A.AL deležna prednosti zaradi plačevanja koncesijske dajatve, nižje od tržne cene.

<sup>(35)</sup> Glej sodbo z dne 18. marca 1997 v zadevi C-343/95, Cali & Figli/Servicesi ecologici porto di Genova, Recueil 1997, str. I-1547; odločbo Komisije z dne 19. marca 2003 v zadevi N 309/2002, Letalska varnost – nadomestilo stroškov po napadih 11. septembra 2001, in odločbo Komisije z dne 16. oktobra 2002 v zadevi N 438/2002, Subventions aux régies portuaires pour l'exécution de missions relevant de la puissance publique.

<sup>(36)</sup> UL C 244, 1.10.2004, str. 2.

- (143) Komisija je Italijo pozvala, naj predloži predhodni poslovni načrt, ki bo dokazal možnosti donosa naložb v infrastrukturo, ki so jih javni subjekti izvedli na letališču Alghero in bi lahko podprl trditev, da so bile takšne naložbe v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

#### 7.2 PREDHODNO MNENJE O ZDRUŽLJIVOSTI POMOČI DRUŽBI So.Ge.A.AL

- (144) Komisija je izrazila pomisleke glede združljivosti pomoči družbi So.Ge.A.AL na podlagi smernic za letalski sektor iz leta 2005 s členom 107(3) Pogodbe.
- (145) Čeprav so ukrepi očitno izpolnjevali cilj splošnega interesa, ki je bil jasno opredeljen, Komisija ni prejela dovolj informacij, da bi ocenila, ali je bila infrastruktura na letališču Alghero potrebna in sorazmerna z zastavljenim ciljem. Prav tako ni imela na voljo dovolj elementov, da bi ocenila možnosti za srednjeročno uporabo takšne infrastrukture. Imela je tudi pomisleke, ali je bila letališka infrastruktura letalskim prevoznikom na voljo pod nediskriminatornimi pogoji.
- (146) Ker se je za nekatere naložbe v infrastrukturo takrat zdelo, da so povezane s pogodbenimi obveznostmi družbe So.Ge.A.AL do družbe Ryanair, je imela Komisija pomisleke glede potrebnosti morebitne pomoči za financiranje takšnih naložb.

#### 7.3 MOREBITNA POMOČ LETALSKIM PREVOZNIKOM

- (147) Komisija je predhodno menila, da odločitve v zvezi s pogoji poslovanja letalskih prevoznikov na letališču Alghero verjetno vključujejo državna sredstva in se jih lahko pripiše državi.

##### 7.3.1 Ukrep 4 – sporazumi, ki jih je družba So.Ge.A.AL podpisala z družbama Ryanair in AMS

- (148) Komisija je najprej ugotovila, da je družba AMS podružnica v 100-odstotni lasti družbe Ryanair, ki je bila ustanovljena le zaradi zagotavljanja tržnih storitev prek spletnega mesta družbe Ryanair in da ne zagotavlja drugih storitev. Na tej podlagi je Komisija predhodno menila, da je treba družbi Ryanair in AMS zaradi ocene prisotnosti selektivne prednosti šteti za en subjekt. Menila je tudi, da je treba pri presoji, ali so bili ukrepi v zvezi z družbama Ryanair in AMS skladni s trgov, ravnanje družbe So.Ge.A.AL oceniti skupaj z ravnanjem regije Sardinije in/ali drugih javnih delničarjev družbe So.Ge.A.AL v preiskovanem obdobju. Za namene presoje načela udeleženca v tržnem gospodarstvu je menila, da sporazumov o letaliških storitev in sporazumov o trženju ter njihovih finančnih posledic ni mogoče ločiti in jih je treba oceniti skupaj.
- (149) Komisija je opozorila, da komponent regionalnega razvoja pri uporabi načela udeleženca v tržnem gospodarstvu ni mogoče upoštevati. Ugotovila je tudi, da v skladu z informacijami, ki so ji bile takrat na voljo, ni bil pripravljen noben poslovni načrt ali predhodna analiza sporazumov, podpisanih z družbama Ryanair in AMS, na podlagi katerega bi se družba So.Ge.A.AL odločila, da sklene takšne dogovore.
- (150) Komisija je na tej podlagi izrazila pomisleke glede tega, da sta družba So.Ge.A.AL in regija Sardinija v svojem odnosu z družbama Ryanair in AMS ravnali kot vlagatelj v tržnem gospodarstvu.

##### 7.3.2 Ukrep 5 – sporazumi z letalskimi prevozniki razen družbe Ryanair

- (151) Komisija je ugotovila, da je družba So.Ge.A.AL drugim letalskim prevoznikom dodelila precejšnje popuste na letališke pristojbine, ki so bili na primer odvisni od uvedbe novih rut in povečanja prometa. Komisija je pozvala Italijo, naj predloži predhodne poslovne načrte, študije ali dokumente, v katerih je ocenjena donosnost posameznega sporazuma z letalskimi prevozniki, ki delujejo na letališču, za upravljavca letališča, če takšni dokumenti niso na voljo, pa proračunske napovedi družbe So.Ge.A.AL, ki so bile zadnje pripravljene pred sklenitvijo navedenih sporazumov. Komisija je na tej podlagi izrazila pomisleke glede tega, da sta družba So.Ge.A.AL in regija Sardinija v okviru svojega odnosa s prevozniki, ki delujejo na letališču, ravnali kot vlagatelj v tržnem gospodarstvu.

## 8. PRIPOMBE ITALIJE

- (152) Komisija ugotavlja, da je Italija poleg odgovorov na zahteve Komisije po informacijah med preiskavo podala več predložitvev. Čeprav je Komisija sprejela enomesečno podaljšanje roka iz člena 6(1) postopkovne uredbe <sup>(37)</sup>, v katerem morajo države članice po odločbi Komisije o formalnem začetku preiskave predložiti svoje pripombe, je Italija v tem podaljšanem roku podala le eno predložitvev, tj. dopis z dne 31. avgusta 2012. Predložitve Italije z dne 3. oktobra 2012, 19. oktobra 2012, 22. oktobra 2012 in 20. februarja 2013 so bile podane po preteku roka.
- (153) V tem oddelku so zato obravnavane le pripombe Italije iz njenega dopisa z dne 31. avgusta 2012. Trditve Italije iz njenih nadaljnjih dopisov, ki so pomembne za presojo v tem primeru, so predstavljene v oddelkih 3–5.

### 8.1 MOREBITNA POMOČ LETALIŠČU

(i) Glede poplačila izgub in kapitalskih injekcij

- (154) Italija je opozorila, da morajo upravljavci letališča po zakonu upoštevati nekatere kapitalske pragove. Po mnenju Italije so bile kapitalske injekcije, ki se proučujejo v tem primeru, namenjene obnovi kapitala družbe So.Ge.A.AL na zahtevane standarde.

(ii) Glede javnega financiranja obrtniških in gradbenih del

- (155) Italija je pojasnila, da so bile pred letom 2003 koncesijske dajatve, ki so jih morali plačati upravljavci letališča, ki so pridobili „celovito“ koncesijo, določene na 10 % pristojbin za uporabo letališča v skladu z italijanskim zakonom št. 324 z dne 5. maja 1976, kakor je bil pozneje spremenjen, in pristojbino za natovarjanje in raztovarjanje blaga, ki je potovalo po zraku, v skladu z italijanskim zakonom št. 117 z dne 16. aprila 1974.
- (156) Letne koncesijske dajatve so se od leta 2003 določile ob upoštevanju enot delovne obremenitve letališča (WLU ali enote obremenitve, ki ustrezajo enemu potniku ali sto kilogramom blaga ali pošte), ki so se določile na podlagi podatkov o prometu, ki jih je letno objavil organ ENAC ministrstva za infrastrukturo in promet.
- (157) Na podlagi italijanskega zakona št. 296 z dne 27. decembra 2006 se je letna koncesijska dajatev za upravljavce letališče zvišala, da so se leta 2007 zagotovili prihodki v višini 3 milijone EUR, leta 2008 v višini 9,5 milijona EUR in leta 2009 v višini 10 milijonov EUR za državno blagajno.

### 8.2 MOREBITNA POMOČ LETALSKIM PREVOZNIKOM

- (158) Italija pripomb glede morebitne pomoči letalskim prevoznikom, ki opravljajo dejavnost na letališču Alghero, ni podala v roku iz člena 6(1) postopkovne uredbe, v katerem morajo države članice po sklepu Komisije o formalnem začetku preiskave predložiti svoje pripombe.

## 9. PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

- (159) Komisija ugotavlja, da pripombe zainteresiranih strani obsegajo vrsto argumentov. Družba Ryanair je na primer v eni od svojih številnih predložitvev Komisiji podrobno navedla temeljna načela in predpostavke, na podlagi katerih bi morala Komisija po njenem mnenju opraviti analizo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu v zvezi s sporazumi z letalskimi prevozniki. Družba So.Ge.A.AL je trdila, da bi se lahko ukrepe, ki so predmet presoje v njeno korist, za združljive z notranjim trgov razglasilo iz več razlogov.

<sup>(37)</sup> Uredba Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 83, 27.3.1999, str. 1).

## 9.1 PRIPOMBE DRUŽBE So.Ge.A.AL

## 9.1.1 Morebitna pomoč upravljavcu letališča

## (i) Glede gospodarske dejavnosti

- (160) Družba So.Ge.A.AL poudarja, da javna sredstva, ki so ji bila dodeljena za kritje stroškov, nastalih pri zagotavljanju storitev, ki spadajo na področje javne politike, ne pomenijo državne pomoči. Družba So.Ge.A.AL ni podrobno pojasnila narave ali višine takšnih stroškov.
- (161) Po mnenju družbe So.Ge.A.AL so bili vsi ukrepi, ki so predmet presoje v tem primeru in se nanašajo na financiranje infrastrukture, opreme in „obrtniških in gradbenih del“, pravno odobreni pred sodbo v zadevi *Aéroports de Paris*, zato bi jih bilo treba izključiti iz presoje državne pomoči. Kar zadeva obdobje po 12. decembru 2000, družba So.Ge.A.AL opozarja, da je Italija že predložila dokaze o negospodarski naravi nekaterih dejavnosti, ki jih je izvajal upravljavec letališča. Na tej podlagi bi morala Komisija del zadevnega javnega financiranja pripisati stroškom, ki so nastali pri zagotavljanju negospodarskih dejavnosti.
- (162) Družba So.Ge.A.AL ugotavlja tudi, da v sklepu iz leta 2012 ni jasno, kakšna sta narava in obseg domnevne pomoči upravljavcu letališča. Zlasti ni jasno, ali je bil namen Komisije, da za državno pomoč opredeli vse financiranje del na infrastrukturi, ali pa upošteva, da se za državno pomoč šteje le razlika med koncesijsko dajatvijo, ki temelji na trgu in bi jo morala družba So.Ge.A.AL plačati državi za izboljšano infrastrukturo, in koncesijsko dajatvijo, ki jo je dejansko plačal upravljavec letališča. Trdila je, da se prva možnost ne more ujemati z dejstvom, da je država ves čas ohranila lastništvo nad letališko infrastrukturo. Družbe So.Ge.A.AL zato ni mogoče šteti za prejemnico pomoči za naložbe. V vsakem primeru trdi, da ni imela koristi od nobene neupravičene gospodarske prednosti, tudi če bi se izbrala druga možnost.

## (ii) Glede neizkrivljanja konkurence

- (163) Družba So.Ge.A.AL poudarja, da na podlagi javnega financiranja, ki ji je bilo dodeljeno, ne more priti do izkrivljanja konkurence. Glede na oddaljeno lokacijo letališča Alghero se njegovo ciljno območje <sup>(38)</sup> ne prekriva s ciljnim območjem katerega drugega letališča v Italiji ali drugih državah članicah. Prav tako letališče ne konkurira z drugimi letališči na otoku zaradi razdalje med njimi in pomanjkanja zanesljivih kopenskih povezav. Družba So. Ge.A.AL dodaja, da na vsakem od treh letališč na Sardiniji potekajo različne vrste prometa. Poleg tega letalski prevoz ne konkurira drugim prevoznim sredstvom za promet na otok in z njega.
- (164) Družba So.Ge.A.AL se ne strinja s trditvijo Komisije iz sklepa o začetku postopka iz leta 2012, da za upravljanje letališke infrastrukture konkurira več upravljavcev letališč. Družbi So.Ge.A.AL je bila prva „delna“ koncesija <sup>(39)</sup> za upravljanje letališča dodeljena leta 1995, kar je precej pred sodbo v zadevi *Aéroports de Paris*. Družba So.Ge.A.AL bi od leta 1995 delovala le kot upravljavec infrastrukture na letališču Alghero, torej s svojo dejavnostjo ne bi konkurirala dejavnostim katerega drugega upravljavca letališča.

## (iii) Glede odsotnosti morebitne gospodarske prednosti za družbo So.Ge.A.AL

- (165) Družba So.Ge.A.AL trdi, da bi bile kapitalske injekcije v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Meni, da bi bilo treba ekonomsko logiko ukrepov oceniti ločeno in posebej za dve obdobji: pred dodelitvijo „celovite“ koncesije družbi So.Ge.A.AL leta 2007 in po njej.
- (166) Družba So.Ge.A.AL trdi, da so se dokapitalizacije pred letom 2007 izvedle zaradi potrebe po zaščiti njenega poslovanja, zlasti ob upoštevanju dodelitve „celovite“ koncesije, ki jo je že imela 18. januarja 1999. Na podlagi informacij, ki so bile na voljo v času sprejetja odločitev o dokapitalizaciji družbe, je bila možnost dodelitve

<sup>(38)</sup> V smernicah za letalski sektor iz leta 2014 opredeljeno kot območje približno 100 kilometrov ali 60 minut potovanja z avtomobilom, avtobusom, vlakom ali hitrim vlakom od letališča.

<sup>(39)</sup> Družbi So.Ge.A.AL je bila 10. maja 1995 dodeljena prva „delna“ koncesija za zagotavljanje storitev oskrbe na podlagi pogodb, ki bi jih podpisala z letalskimi prevozniki. Druga „delna“ koncesija ji je bila dodeljena 20. oktobra 1995 za storitve priprave in dostave hrane. Dne 11. februarja 1999 ji je bila dodeljena začasna pravica do upravljanja letališča na podlagi „celovite“ koncesije.

„celovite“ koncesije izrednega pomena za delničarje družbe So.Ge.A.AL, saj bi upravljavcu letališča omogočila, da v celoti izkoristi letališke dejavnosti in torej poveča prihodke iz letalskih in neletalskih dejavnosti. Javni delničarji niso imeli na voljo nobene druge ustrezne možnosti, kot da dokapitalizirajo družbo, kar je bilo upravičeno glede na to, da so zamudo pri dodelitvi koncesije povzročili zunanji dogodki, na katere družba ni mogla vplivati. Družba So.Ge.A.AL trdi, da mora Komisija to upoštevati pri presoji načela udeleženca v tržnem gospodarstvu. Prav tako trdi, da bi bili ukrepi upravičeni tudi na podlagi napovedanega povečanja števila potnikov, kar bi bila posledica nizkocenovne strategije, ki se je izvajala od leta 1999.

- (167) Kapitalski injekciji v letih 2009 in 2010 sta se izvedli zaradi potrebe po zaščiti poslovanja upravljavca letališča, zlasti ob upoštevanju boljše možnosti za rentabilnost, ki so bile posledica dodeljene „celovite“ koncesije. Dejstvo, da družba So.Ge.A.AL po dodelitvi koncesije ni postala donosna, je posledica tržnega scenarija, ki se je precej razlikoval od napovedi in je znatno vplival na razvoj zračnega prometa v navedenem obdobju, tj. gospodarska kriza in z njo povezani gospodarski izzivi, s katerimi so se soočali mednarodni letalski prevozniki. Družba So.Ge.A.AL je zaradi tega utrpela 1,8-odstotni padec prometa. Poleg tega družba So.Ge.A.AL trdi, da se promet zaradi zamud pri izvajanju del na infrastrukturi (ki bi se morala začeti že leta 2004, vendar se niso začela še niti leta 2009) ni mogel razviti v skladu z napovedmi. Upoštevati je treba tudi, da organ ENAC letaliških pristojbin ni popravil navzgor, čeprav je družba So.Ge.A.AL v zvezi s tem vložila uradni zahtevek.
- (168) Družba So.Ge.A.AL je v navedenem okviru oblikovala popravne ukrepe, da bi dosegla gospodarsko ravnotežje, kot so reorganizacija dejavnosti, zmanjšanje stroškov poslovanja in ukrepi za naložbe v infrastrukturo. Navedeni ukrepi so podrobno ocenjeni v načrtu reorganizacije in prestrukturiranja iz leta 2010.
- (169) Družba So.Ge.A.AL se ne strinja s trditvijo Komisije, da se pred začetkom veljavnosti ukrepov ni izvedla nobena predhodna analiza. Javni delničarji družbe So.Ge.A.AL so zadevne ukrepe domnevno sprejeli na podlagi predhodno pripravljenih poslovnih načrtov. To dokazujejo dokumenti, ki jih je Komisija prejela med preiskavo, zlasti:
- (a) poslovni načrt družbe So.Ge.A.AL z dne 15. marca 1999;
  - (b) zapisnik sestanka upravnega odbora družbe So.Ge.A.AL z dne 8. aprila 2000;
  - (c) poslovni načrt za dodelitev štiridesetletne koncesije iz septembra 2005;
  - (d) načrt družbe Roland Berger, kakor je bil posodobljen v letih 2007 in 2009;
  - (e) program reorganizacije in prestrukturiranja za obdobje 2010–2012 in
  - (f) poročilo družbe Accuracy.
- (170) Družba So.Ge.A.AL opozarja tudi, da je bila skladnost kapitalskih injekcij z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu že ugotovljena v poročilu družbe Ecorys, poročilu družbe Accuracy in načrtu družbe Roland Berger.
- (171) Komisija ob upoštevanju veljavnih italijanskih predpisov ne bi ustrezno proučila posebne narave sektorja zračnega prometa v Italiji. V svoji oceni položaja pred dodelitvijo celovite koncesije družbi So.Ge.A.AL in po njej bi morala upoštevati dejstvo, da so bile dokapitalizacije posledica pravne obveznosti, če se ta ne bi upoštevala, pa bi bila koncesija preklicana. Delničarji družbe So.Ge.A.AL so se zato odločili za najbolj stroškovno učinkovito možnost in družbo dokapitalizirali.
- (172) Po mnenju družbe So.Ge.A.AL so njeni javni delničarji s tem, ko so izvedli kapitalske injekcije, ravnali tako, kot bi v podobnih okoliščinah ravnal udeleženec v tržnem gospodarstvu, saj so injekcije javnim vlagateljem srednje- in dolgoročno zagotovile pozitivno donosnost. Po navedbah družbe So.Ge.A.AL se z letališkimi dejavnostmi ustvarjajo davčni prihodki, višji od javnega financiranja, ki ji je bilo dodeljeno.

- (173) Družba So.Ge.A.AL trdi tudi, da kapitalske injekcije upravljavcu letališča ne bi dodelile gospodarske prednosti v smislu sodne prakse v zadevi Altmark<sup>(40)</sup>. Splošno upravljanje letališča bi se glede na potrebo po zagotavljanju dostopnosti otoka opredelilo za storitev splošnega gospodarskega pomena, zato bi zadevne kapitalske injekcije pomenile nadomestilo letališču za zagotavljanje storitve splošnega gospodarskega pomena.
- (174) Družba So.Ge.A.AL bi bila za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena pooblaščenca s konvencijo. Delne koncesije, ki so bile družbi So.Ge.A.AL dodeljene pred letom 2007, bi se lahko prav tako šteje za akt o pooblastitvi. Družba So.Ge.A.AL nadalje ugotavlja, da morajo upravljavci letališč s strogo pravnega vidika spoštovati nekatere obveznosti v zvezi z upravljanjem letališč, pri katerih se nedvomno upošteva javni interes. Takšne obveznosti se nanašajo na zagotavljanje ustrezne kakovosti storitev, upoštevanje varnostnih standardov ter neprekinjeno in redno izvajanje storitev.
- (175) Drugi in tretji pogoj iz sodbe v zadevi Altmark bi bila izpolnjena, saj je družba So.Ge.A.AL prejela nadomestilo le v višini, potrebni za izravnavo izgub – natančneje, v višini, ki je bila potrebna za uskladitev kapitala s pravnimi zahtevami po kritju takšnih izgub. Družba So.Ge.A.AL je navedla tudi, da morajo upravljavci letališča po zakonu voditi ločeno računovodstvo za glavne in dodatne dejavnosti.
- (176) Družba So.Ge.A.AL je nazadnje trdila, da bi bil četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark prav tako izpolnjen, vendar s tem v zvezi ni predložila nobenih materialnih dokazov.

(iv) Glede združljivosti

- (177) Po mnenju družbe So.Ge.A.AL bi morala Komisija združljivost morebitne pomoči letališču oceniti na podlagi:

- (a) smernic o regionalni pomoči;
- (b) smernic za reševanje in prestrukturiranje;
- (c) člena 106(2) Pogodbe in
- (d) smernic za letalski sektor iz leta 2014.

- (178) Prvič, družba So.Ge.A.AL trdi, da so bili zadevni ukrepi letališču Alghero dodeljeni, da bi se izravnal neugoden položaj zaradi izoliranosti regije Sardinije. Komisija bi morala na tej podlagi pomoč razglasiti za združljivo z notranjim trgom v skladu s členom 107(3)(a) Pogodbe.

- (179) Drugič, družba So.Ge.A.AL trdi, da so bili vsi ukrepi, ki so predmet presoje, dodeljeni zato, da bi se ji omogočilo prestrukturiranje in s tem zagotovilo, da ponovno doseže rentabilnost. V zvezi s tem je navedla, da je glede kapitalskih injekcij iz let 2009 in 2010 pripravila načrt prestrukturiranja, tj. načrt reorganizacije in prestrukturiranja iz leta 2010, v katerem so bili opredeljeni dejavniki, ki so negativno vplivali na družbo, in predlagani popravni ukrepi, ki so bili namenjeni zmanjšanju stroškov in reviziji poslovne politike. V navedenem načrtu je bil predviden znaten lastni prispevek družbe So.Ge.A.AL k prestrukturiranju.

- (180) Tretjič, kar zadeva združljivost pomoči na podlagi člena 106(2) Pogodbe, družba So.Ge.A.AL trdi, da je bilo nadomestilo, ki ji je bilo dodeljeno za zagotavljanje storitev splošnega gospodarskega pomena, vedno nižje od praga iz člena 2(1)(a) odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005<sup>(41)</sup>, tj. 30 milijonov EUR letno, njen promet pa je bil manjši od 100 milijonov EUR. Družba So.Ge.A.AL dodaja, da je bil pred letom 2004 spoštovan tudi prag 1 milijona potnikov iz člena 2(1)(d) odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005. Določbe členov 4, 5 in 6 odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 bi se tudi spoštovale, saj je bilo nadomestilo družbi dodeljeno v zvezi s pravilno opredeljenimi storitvami splošnega gospodarskega pomena, za katere je bila družba So.Ge.A.AL pooblaščenca z vsaj enim aktom o pooblastitvi, takšno nadomestilo pa ni preseglo zneska, potrebnega za zagotavljanje storitev splošnega gospodarskega pomena.

<sup>(40)</sup> Sodba v zadevi C-280/00, Altmark Trans in Regierungspräsidium Magdeburg, Recueil 2003, str. I-7747.

<sup>(41)</sup> Odločba Komisije 2005/842/ES z dne 28. novembra 2005 o uporabi člena 86(2) Pogodbe ES za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljene nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL L 312, 29.11.2005, str. 67).

- (181) Četrtrič, družba So.Ge.A.AL trdi, da bi bilo treba pomoč letališču za naložbe v infrastrukturo, opremo ter obrtniška in gradbena dela šteti za združljivo na podlagi smernic za letalski sektor iz leta 2005. Zadevna infrastruktura bi bila sorazmerna z zastavljenim ciljem in imela srednjeročne obete za uporabo v smislu smernic za letalski sektor iz leta 2004. Infrastruktura je bila letalskim prevoznikom dana na razpolago pod nediskriminatorskimi pogoji. Poleg tega trgovina ni bila prizadeta v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi, javno financiranje pa je bilo potrebno in sorazmerno.

### 9.1.2 Ukrepi v korist letalskim prevoznikom, ki delujejo na letališču

- (182) Pravilno bi bilo, da bi Komisija za namene uporabe načela udeleženca v tržnem gospodarstvu družbo So.Ge.A.AL in regijo Sardinijo proučila skupaj. Pri sprejetju zadevnih ukrepov sta regija Sardinija in družba So.Ge.A.AL ravnali tako, kot bi v podobnih okoliščinah ravnal udeleženec v tržnem gospodarstvu. Družba So.Ge.A.AL zaradi prispevkov za trženje, ki jih je regija Sardinija dodelila v korist letalskih prevoznikov na letališču Alghero, ne bi pridobila nobene gospodarske prednosti. Upravljavec letališča je zadevne prispevke prejel le zato, da bi jih lahko dodelil letalskim prevoznikom.
- (183) Družba So.Ge.A.AL trdi, da bi bilo treba vsako pomoč, ki so jo letalski prevozniki na letališču Alghero prejeli v obliki nižjih letaliških pristojbin ali prispevkov za trženje, šteti za združljivo z notranjim trgovom na podlagi člena 107(3)(a) ali (c) Pogodbe in smernic za letalski sektor iz leta 2005.
- (184) V podporo tej ugotovitvi družba So.Ge.A.AL navaja, da je bila morebitna pomoč dodeljena družbam, ki jim je državna članica dodelila dovoljenje za zagotavljanje storitve zračnega prevoza, in sicer za rute, ki regionalno letališče kategorije C ali D, kakor je opredeljena v smernicah za letalski sektor iz leta 2005, povezujejo z drugim letališčem v Uniji. Financiranje ni bilo namenjeno rutam, za katere veljajo obveznosti javne službe v smislu Uredbe (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta <sup>(42)</sup>, v sporazumih, sklenjenih z letalskimi družbami, pa so bile določene sankcije, ki bi se uporabile, če letalski prevozniki ne bi izpolnili svojih obveznosti.
- (185) Družba So.Ge.A.AL priznava, da so bila zadevna nepovratna sredstva letalskim prevoznikom dodeljena za daljše obdobje in z večjo intenzivnostjo, kot je bilo dovoljeno na podlagi smernic za letalski sektor iz leta 2005, obenem pa poudarja, da so sporazumi z letalskimi prevozniki trajali največ tri leta, in da so v smernicah za letalski sektor iz leta 2005 dovoljena odstopanja glede stopnje intenzivnosti za prikrajsane regije.

### 9.1.3 Uporaba smernic za letalski sektor iz leta 2014

- (186) Družba So.Ge.A.AL je v svojih pripombah o uporabi smernic za letalski sektor iz leta 2014 spomnila, da noben ukrep v korist letališča, ki je predmet presoje, ne pomeni državne pomoči. Če bi Komisija ugotovila, da kateri od navedenih ukrepov pomeni pomoč za tekoče poslovanje družbi So.Ge.A.AL, pa trdi, da so izpolnjeni vsi pogoji glede združljivosti iz smernic za letalski sektor iz leta 2014.

## 10. PRIPOMBE DRUGIH ZAINTERESIRANIH STRANI

- (187) Družbe Ryanair, AMS in Unioncamere so svoje pripombe predložile med preiskavo.

### 10.1 PRIPOMBE DRUŽBE RYANAIR

- (188) Družba Ryanair je svoje pripombe glede sklepa iz leta 2012 predložila 12. marca 2013. Navedla je svoje prejšnje predložitve v tej zadevi, ki jih je podala pred sprejetjem sklepa iz leta 2012, in več drugih predložitve, ki so se nanašale na več preiskav državne pomoči v zvezi z morebitno pomočjo družbi Ryanair.
- (189) Glavne pripombe družbe Ryanair na podlagi navedenih predložitve so povzete v uvodnih izjavah 190 do 226.

<sup>(42)</sup> Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (UL L 293, 31.10.2008, str. 3).



## (i) Glede družbe AMS

- (190) Družba Ryanair se ne strinja s predhodno ugotovitvijo Komisije, da je treba družbi Ryanair in AMS šteti za en subjekt, in da bi bilo treba za namene ocene gospodarske prednosti sporazume o letaliških storitvah in o tržnih storitvah ter njihove finančne posledice oceniti skupaj.
- (191) Tega pristopa ne bi podprli niti lastniška struktura družbe AMS niti njen namen. Sporazumi o letaliških storitvah, sklenjeni z družbo Ryanair in sporazumi o tržnih storitvah, sklenjeni z družbo AMS, bi bili ločeni in neodvisni, nanašali bi se na različne storitve in ne bi bili pogodbeno ali kako drugače povezani, kar bi upravičilo njihovo obravnavo kot enega sklopa ukrepov.
- (192) Sporazumi o tržnih storitvah so koristili družbi So.Ge.A.AL kot kupcu storitev oglaševanja. Navedeni sporazumi so pomenili naložbe v izboljšanje znamke letališča in bi pripomogli k povečanju števila prihajajočih potnikov, s tem pa tudi prihodkov iz neletalskih dejavnosti. Njihov namen ni bilo izboljšanje koeficienta zasedenosti ali donosa na rutah družbe Ryanair, prav tako pa niso bili pogojeni s koristjo, ki bi jo takšno oglaševanje letališča na spletni strani Ryanair.com morda prineslo družbi Ryanair.
- (193) Poleg tega sklenitev sporazuma o tržnih storitvah z družbo AMS ni pogoj za to, da družba Ryanair obratuje na rutah na letališče in z njega. Številna letališča, ki jih uporablja družba Ryanair, ne sklepajo sporazumov z družbo AMS. Na splošno se potreba po posebnem trženju, ki je namenjeno krepitvi znamke letališča in vplivanju na delež prihajajočih potnikov, pojavi pri manj znanih letališčih, katerih znamka ni prepoznavna in na katerih je treba spodbujati vhodni promet.
- (194) Zato bi bilo popolnoma razumno, če bi takšno letališče v ta namen porabilo sredstva, dejstvo, da bo imela tudi družba Ryanair morda korist od takšnega oglaševanja, pa bi bilo s poslovnega vidika za letališče nepomembno. Zasebni vlagatelj se ne bo odpovedal naložbi le zato, ker bi lahko druge strani morda imele korist od rasti njegovega poslovanja.
- (195) Sporazumi družbe Ryanair z družbo So.Ge.A.AL so bili običajni poslovni dogovori, skladni z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, kar velja tudi za sporazume družbe AMS z družbo So.Ge.A.AL, saj družba AMS sporazume o trženju sklepa po istih tarifah in v primerljivih obsegih z javnimi in zasebnimi letališči, turističnimi organi, skupinami za najem vozil, spletnimi mesti s hotelskimi rezervacijami, zavarovalnicami in ponudniki telekomunikacijskih storitev <sup>(43)</sup>.
- (196) Ta pristop je skladen s stališčem družbe Ryanair v drugih predložitvah, ki jih je Komisija prejela med preiskavo. Družba Ryanair se v navedenih drugih predložitvah ne strinja z oceno, v kateri je Komisija plačila družbi AMS ocenila kot stroške za letališče. Po mnenju družbe Ryanair se z navedenim pristopom ne bi upoštevala vrednost, ki jo imajo storitve družbe AMS za letališče <sup>(44)</sup>. Letališča lahko z nakupom oglaševalskega prostora povečajo delež prihajajočih potnikov na letih družbe Ryanair, ki za blago in storitve iz neletalskega segmenta običajno porabijo več kot odhajajoči potniki. Takšno ravnanje je za letališča ekonomsko smiselno <sup>(45)</sup>. Družba Ryanair meni, da bi bilo treba nakup tržnih storitev po tržnih stopnjah za namene presoje načela udeleženca v tržnem gospodarstvu ločiti od drugih pogodbenih dogovorov med letališčem in letalskim prevoznikom. Če bi Komisija vztrajala pri vključitvi sporazumov, ki jih je sklenila družba AMS, in sporazumov o letaliških storitvah, ki jih je sklenila družba Ryanair, v skupni preskus načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, je treba upoštevati vrednost, ki jo imajo storitve družbe AMS za letališče.

## (ii) Glede pripisa državi/državnih sredstev

- (197) Po mnenju družbe Ryanair stališče Komisije, da so javni organi sodelovali pri sprejetju zadevnih ukrepov, ki se nanašajo na družbi Ryanair in AMS, ni podprto z dokazi. Ni bilo mogoče predpostavljati in treba je še dokazati, da so javni organi dejansko sodelovali pri sprejetju ukrepov.

<sup>(43)</sup> Dopis družbe Ryanair z dne 22. julija 2011.

<sup>(44)</sup> Dopis družbe Ryanair z dne 20. decembra 2013.

<sup>(45)</sup> Dopis družbe Ryanair z dne 15. septembra 2009.

- (198) Trditev, da je „družba So.Ge.A.AL [...] v 100-odstotni lasti javnih organov, ki so posegali v postopek odločanja družbe So.Ge.A.AL“, ni ustrezno dokazana, če temelji le na osnovnem merilu, da so upravni odbor družbe So.Ge.A.AL imenovali njeni javni delničarji. Tudi sporazum iz leta 2002, v katerem se je Sardinija zavezala k sodelovanju z družbo Ryanair z namenom razvoja turizma in stopnje zaposlenosti v regiji, ne bi dokazal, da so javni organi tako ali drugače sodelovali pri sprejetju ukrepov, ki jih je družba So.Ge.A.AL po podpisu navedenega sporazuma izvedla za družbo Ryanair ali AMS. Poleg tega bi okoliščina, da sta družba So.Ge.A.AL in Sardinija tudi v letih 2004, 2005, 2006 in 2007 podpisali sporazume o prispevkih za skupno trženje, podprla le stališče, da je Sardinija financirala družbo So.Ge.A.AL, ne pa tudi tega, da je družbo So.Ge.A.AL usmerjala k sprejetju ukrepov za družbo Ryanair ali AMS.
- (199) Družba Ryanair ne pozna sporazumov med družbo So.Ge.A.AL in regijo Sardinijo, zanje ni odgovorna in jih ni spodbujala ali zahtevala, zato dogovori med družbo So.Ge.A.AL in regijo Sardinijo ne bi smeli vplivati na dogovore, ki sta jih družbi Ryanair in AMS sklenili z družbo So.Ge.A.AL.
- (200) Družbe Ryanair tudi ni mogoče šteti za posrednega prejemnika državne pomoči. Komisija brez dokazov, s katerimi bi se dokazal dejanski obstoj prednosti, pridobljene z državno pomočjo, ne more kar predpostavljati, da je bila letalskim prevoznikom, ki delujejo na letališču, dodeljena državna pomoč. Če se lahko pogoji poslovnega odnosa med družbo Ryanair in letališčem upravičijo na podlagi načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, morebitna obveznost vračila ne more veljati za družbo Ryanair. Družba Ryanair se ne strinja s premislekom Komisije, da se vsaka spodbuda, ki jo javno letališče dodeli letalskemu prevozniku, samodejno šteje za državno pomoč, tudi če je financiranje z javnimi sredstvi le delno. Trdi, da Komisija zaradi svoje nepripravljenosti, da prouči vprašanje pripisa ukrepov državi, ne upošteva smernic za letalski sektor iz leta 2005, v katerih je navedeno, da odločitev za prerazdelitev javnih sredstev letalskemu prevozniku pomeni pomoč le, če se jo lahko pripiše javnim organom <sup>(46)</sup>.

(iii) Glede primerjalne analize

- (201) Družba Ryanair trdi, da bi morala biti primerjalna analiza v skladu s sodno prakso <sup>(47)</sup> glavni preskus, uporabljen za preverjanje prisotnosti pomoči letalskim prevoznikom, preskus, ki temelji na stroških, pa bi se lahko uporabil le, če položaja domnevnega dajalca pomoči ne bi bilo mogoče primerjati s položajem zasebne skupine podjetij. Nadalje trdi, da bi bilo treba pri presoji sporazumov, ki so jih upravljavci letališč sklenili z letalskimi prevozniki, upoštevati tudi zunanje učinke omrežja, ki izhajajo iz sporazumov. V drugi predložitvi se je družba Ryanair strinjala, da sta primerjalna metoda in stroškovna analizna metoda običajni poslovni praksi <sup>(48)</sup>.

(iv) Glede predhodne analize donosnosti

- (202) Družba Ryanair v bistvu trdi, da je bila celotna obrazložitev Komisije iz sklepa iz leta 2012 napačna zaradi nepravilne uporabe preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu, ta pa je bila posledica napačne predpostavke, da je za ugotavljanje skladnosti z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu potreben predhodni poslovni načrt. Poslovni načrti niso osnovni pogoji za poslovne ukrepe zasebnih vlagateljev <sup>(49)</sup>. S takšnimi načrti se lahko morda nedvomno dokaže, da je javni organ ravnal kot zasebni vlagatelj, odsotnost takšnega načrta pa ne bi zadoščala za ugotovitev, da javni organ ni ravnal kot zasebni vlagatelj.
- (203) V tem primeru je Komisija v sklepu iz leta 2012 že priznala, da je letališče Alghero zagotovilo osnovno predhodno analizo, ki bi morala zadostovati. Komisija ne more oceniti, kaj predstavlja „sprejemljiv“ poslovni načrt in tega ne bi smela niti poskušati.
- (204) Družba Ryanair ugotavlja tudi, da je Komisija od družbe Ecorys prejela analizo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, v kateri je bilo ugotovljeno, da so bili sporazumi z družbo Ryanair skladni z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu in da so bile izgube, ki jih je utrpela družba So.Ge.A.AL, posledica velikih in nepredvidljivih

<sup>(46)</sup> Dopis družbe Ryanair z dne 15. decembra 2009.

<sup>(47)</sup> Dopisa družbe Ryanair z dne 12. marca 2013 in 15. decembra 2009.

<sup>(48)</sup> *Assessing State aid to low cost carriers* (Ocena državne pomoči nizkocenovnim prevoznikom), 26. oktober 2011, za družbo Ryanair pripravil Simon Pilsbury, izvršni svetovalec družbe Oxera.

<sup>(49)</sup> Dopis družbe Ryanair z dne 22. julija 2011.

zamud države pri dodelitvi „celovite“ koncesije. V analizi načela udeleženca v tržnem gospodarstvu bi bilo treba nepredvidljive pomanjkljivosti in zamude nevtralizirati, saj se lahko z njimi zaradi napak države ali ravnanja zasebnih podjetij, od katerih je letališče odvisno, med običajnim poslovanjem soočajo tudi zasebna letališča.

- (205) Družba Ryanair je poleg tega predložila več zabeležk, ki jih je pripravila družba Oxera, in analizo, k jo je pripravil profesor Damien P. McLoughlin.

Zabeležka družbe Oxera št. 1 – Opredelitev tržnega referenčnega merila v primerjalni analizi za preskuse udeleženca v tržnem gospodarstvu. Zadeve v zvezi z državno pomočjo za družbo Ryanair, ki jih je pripravila družba Oxera, 9. april 2013

- (206) Družba Ryanair meni, da je pristop Komisije, da upošteva le primerjalna letališča iz ciljnega območja letališča v preiskavi, napačen.

- (207) Družba Oxera je trdila, da na referenčne tržne cene, pridobljene pri primerljivih letališčih, ni vplivala državna pomoč, dodeljena bližnjim letališčem. Zato je mogoče okvirno oceniti tržno referenčno merilo za preskuse načela udeleženca v tržnem gospodarstvu.

- (208) Razlog za to je, da:

- (a) primerjalne analize se pogosto uporabljajo za preskuse načela udeleženca v tržnem gospodarstvu zunaj področja državne pomoči;
- (b) družbe na določanje cen medsebojno vplivajo le, če gre pri njihovih proizvodih za nadomestke ali dopolnila;
- (c) ni nujno, da letališča v istem ciljnem območju medsebojno konkurirajo, primerjalna letališča, uporabljena v predloženih poročilih, pa se soočajo z omejeno konkurenco letališč v državni lasti, ki so v ciljnem območju primerjalnih letališč. Manj kot tretjina komercialnih letališč v ciljnem območju primerjalnih letališč je v celoti v državni lasti, nobeno letališče v ciljnem območju primerjalnih letališč pa se ni soočalo s tekočimi premisleki glede državne pomoči (od aprila 2013);
- (d) tudi kadar primerjalnim letališčem konkurirajo letališča v državni lasti iz istega ciljnega območja, se lahko za njihovo ravnanje upravičeno šteje, da je v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu (če gre za velik lastniški delež v zasebni lasti ali z letališčem upravlja zasebna družba);
- (e) letališča, ki so v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, ne bodo določila cen, nižjih od dodatnih stroškov.

Zabeležka družbe Oxera št. 2 – Načela, na katerih temelji analiza donosnosti za preskuse udeleženca v tržnem gospodarstvu. Zadeve v zvezi z državno pomočjo za družbo Ryanair, ki jih je pripravila družba Oxera, 9. april 2013

- (209) Družba Oxera je trdila, da je analiza, ki jo je izvedla v svojih poročilih, predloženih Komisiji, v skladu z načeli, ki bi jih razumen vlagatelj iz zasebnega sektorja in zajema pristop, ki je razviden iz dosedanje prakse odločanja Komisije.

- (210) Načela, na katerih temelji analiza donosnosti, so:

- (a) ocena se izvede postopno;
- (b) predhodni poslovni načrt ni nujno potreben;
- (c) za letališče, ki ni preveč zasedeno, je ustrezna metodologija oblikovanja cen pristop enojnega obračunavanja;

- (d) upoštevati bi se morali le prihodki, povezani z gospodarsko dejavnostjo zadevnega letališča;
- (e) upoštevati bi se moralo celotno trajanje sporazuma, vključno z morebitnimi podaljšanji;
- (f) pri ocenjevanju donosnosti sporazumov se ne bi smeli upoštevati prihodnji finančni tokovi;
- (g) dodatno donosnost sporazumov z družbo Ryanair bi bilo treba oceniti na podlagi ocen interne stopnje donosnosti ali neto sedanje vrednosti.

Analiza profesorja Damiena P. McLoughlina – Krepitev znamke: zakaj in kako bi morale majhne znamke vlagati v trženje, pripravljeno za družbo Ryanair, 10. april 2013

- (211) Namen dokumenta je bil določiti poslovno logiko, na kateri temeljijo odločitve regionalnih letališč, da družbi AMS plačajo oglaševanje na spletnem mestu Ryanair.com.
- (212) V dokumentu je bilo navedeno, da obstajajo številna zelo močna, znana letališča, ki se pogosto uporabljajo. Da bi šibkejši konkurenti lahko razvijali svoj posel, morajo premagati statične nakupovalne navade potrošnikov. Manjša regionalna letališča morajo najti način za dosledno seznanjanje čim širšega občinstva s sporočilom svoje znamke. Za običajne oblike tržnega sporočanja so potrebni izdatki, ki presegajo njihova sredstva.

Zabeležki družbe Oxera št. 3 in 4 – Kako naj bi se sporazumi z družbo AMS obravnavali v okviru analize donosnosti pri preskusu udeleženca v tržnem gospodarstvu? 17. in 31. januar 2014

- (213) Družba Ryanair je predložila dodatni poročili svetovalne družbe Oxera. V navedenih poročilih je družba Oxera obravnavala načela, ki bi jih bilo treba po mnenju letalskega prevoznika v okviru preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu upoštevati pri analizi donosnosti sporazumov o letaliških storitvah med družbo Ryanair in letališči ter sporazumov o trženju med družbo AMS in istimi letališči<sup>(50)</sup>. Družba Ryanair je poudarila, da navedeni poročili ne vplivata na njeno mnenje, ki ga je že podala, tj. da bi bilo treba sporazume o letaliških storitvah in o trženju analizirati z ločenima preskusoma udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (214) V poročilih je navedeno, da bi bilo treba dobiček družbe AMS v skupni analizi donosnosti vključiti med prihodke, odhodke za družbo AMS pa vključiti med stroške. V ta namen je v poročilih predlagano, da se v skupni analizi donosnosti uporabi metoda na podlagi denarnega toka, kar pomeni, da bi se lahko odhodki letališč za družbo AMS šteli za dodatne odhodke iz poslovanja.
- (215) V poročilih je poudarjeno, da dejavnosti trženja prispevajo k ustvarjanju in izboljšanju vrednosti znamke, kar lahko prinaša učinke in koristi v času trajanja sporazumov z letalskim prevoznikom, pa tudi po njihovem prenehanju. Tak primer bi bil zlasti, če bi zaradi dejstva, da je družba Ryanair z letališčem sklenila sporazum, na letališču dejavnost začeli izvajati drugi letalski prevozniki, kar bi k poslovanju na letališču privabilo več trgovin, s tem pa bi se povečali prihodki letališča iz neletalskih dejavnosti. Po mnenju družbe Ryanair bi bilo treba te koristi, če bi Komisija izvedla skupno analizo donosnosti, upoštevati tako, da bi se odhodki za družbo AMS šteli za dodatne stroške poslovanja, zmanjšane za plačila družbi AMS.
- (216) Družba Ryanair je poleg tega menila, da bi bilo treba ob koncu trajanja sporazuma o letaliških storitvah v napovedan dodatni dobiček vključiti končno vrednost, da bi se upoštevala vrednost, ustvarjena po prenehanju sporazuma. Končna vrednost bi se lahko prilagodila na podlagi verjetnosti „obnovitve“, s katero se meri pričakovanje, da se bo dobiček ohranil po prenehanju sporazuma z družbo Ryanair ali po dogovoru o podobnih pogojih z drugimi letalskimi prevozniki. Družba Ryanair je menila, da bi se ob upoštevanju negotovosti glede dodatnega dobička, ustvarjenega po prenehanju sporazuma o letaliških storitvah, nato lahko ocenila spodnja meja za koristi, ki skupno izhajajo iz sporazuma z družbo AMS in sporazuma o letaliških storitvah.

<sup>(50)</sup> Poročilo družbe Oxera, „Kako naj bi se sporazumi z družbo AMS obravnavali v okviru analize donosnosti pri preskusu udeleženca v tržnem gospodarstvu?“, pripravljeno za družbo Ryanair, 17. januar 2014.

- (217) Poročili ta pristop podpirata s povzetkom rezultatov študij o učinku trženja na vrednost znamke. V navedenih študijah je priznано, da se lahko s trženjem podpre vrednost znamke in pripomore k oblikovanju baze strank. V skladu s poročili zlasti oglaševanje letališča na spletnem mestu Ryanair.com poveča prepoznavnost znamke letališča. Navedeno je tudi, da lahko zlasti manjša regionalna letališča, ki želijo povečati svoj zračni promet, vrednost svoje znamke povečajo s sklenitvijo sporazumov o trženju z družbo AMS.
- (218) Poleg tega je v poročilih je navedeno, da ima pristop na podlagi denarnega toka prednost pred pristopom na podlagi kapitalizacije, v okviru katerega bi se odhodki za družbo AMS šteli za naložbo v neopredmeteno dolgoročno sredstvo (tj. vrednost znamke letališča) <sup>(51)</sup>. V pristopu na podlagi kapitalizacije bi se upošteval le delež izdatkov za trženje, ki se ga lahko pripiše neopredmetenim dolgoročnim sredstvom letališča. Stroški trženja bi se šteli za neopredmeteno dolgoročno sredstvo, ki bi se amortiziralo v času trajanja sporazuma, pri čemer bi se ob koncu načrtovanega prenehanja sporazuma o letaliških storitvah upoštevala preostala vrednost. Pri navedenem pristopu se ne bi upošteval dodatni dobiček, ki bi ga prinesla sklenitev sporazuma o letaliških storitvah z družbo Ryanair. Prav tako je zaradi stroškov znamke in obdobja uporabe sredstva težko izračunati vrednost neopredmetenih sredstev. Metoda na podlagi denarnega toka je primernejša od pristopa na podlagi kapitalizacije, saj se s slednjim ne bi zajele pozitivne koristi, ki bi jih imelo letališče zaradi podpisa sporazuma o letaliških storitvah z družbo Ryanair.
- (v) Poročili o načelu udeleženca v tržnem gospodarstvu iz leta 2011 in leta 2013
- (219) Družba Ryanair je družbo Oxera zaprosila, naj izvede preizkus na podlagi načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki je bil Komisiji v imenu družbe Ryanair predložen julija 2011 (v nadaljnjem besedilu: poročilo o načelu udeleženca v tržnem gospodarstvu iz leta 2011) <sup>(52)</sup>. V poročilu o načelu udeleženca v tržnem gospodarstvu iz leta 2011 so bili predstavljeni rezultati analize donosnosti sporazumov o letaliških storitvah iz let 2000 in 2010, sklenjenih med družbama So.Ge.A.AL in Ryanair, na podlagi informacij, ki bi bili po mnenju družbe Ryanair v času sklenitve teh sporazumov na voljo družbi So.Ge.A.AL. V poročilu o načelu udeleženca v tržnem gospodarstvu iz leta 2011 ni bila vključena analiza pričakovane donosnosti sporazumov o letaliških storitvah iz let 2002, 2003 in 2006.
- (220) Komisija je marca 2013 prejela posodobljeno poročilo, ki je temeljilo na poročilu o načelu udeleženca v tržnem gospodarstvu iz leta 2011 (v nadaljnjem besedilu: poročilo o načelu udeleženca v tržnem gospodarstvu iz leta 2013) <sup>(53)</sup>, v katerem je ocenjena pričakovana donosnost sporazumov o letaliških storitvah, ki se niso proučili v poročilu o načelu udeleženca v tržnem gospodarstvu iz leta 2011 (tj. sporazumov o letaliških storitvah iz let 2002, 2003 in 2006).
- (221) Po navedbah družbe Ryanair bi predhodna ocena donosnosti sporazumov o letaliških storitvah iz let 2000, 2002, 2003, 2006 in 2010 pokazala, da se je za vse te sporazume v času njihovega podpisa pričakovalo, da bodo letališču prinesli dobiček. Pričakovana donosnost posameznega sporazuma med družbama So.Ge.A.AL in Ryanair se je ocenila ob upoštevanju napovedi o pričakovanih dodatnih stroških in dodatnih prihodkih, vključno s prihodki iz letalskih in neletalskih dejavnosti ter stroški finančnih spodbud, ki so bile ponujene družbi Ryanair. Dejstvo, da so bile vse dobljene neto sedanje vrednosti pozitivne, bi predvidoma potrdilo, da je bila sklenitev sporazumov z družbo Ryanair razumna odločitev.
- (222) V poročilih o načelu udeleženca v tržnem gospodarstvu iz let 2011 in 2013 se pri uporabi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu v zvezi s sporazumi o letaliških storitvah niso upoštevali sporazumi med družbama So.Ge.A.AL in AMS o zagotavljanju tržnih storitev. Po mnenju družbe Ryanair so sporazumi z družbo AMS ločeni od sporazumov o letaliških storitvah, ki jih je družba Ryanair sklenila z letališčem, saj se prvi nanašajo na zagotavljanje tržnih storitev letališčem (namesto na lete/potnike) po tržni ceni in se jih zato ne bi smelo upoštevati.

(vi) Glede neselektivnosti letaliških pristojbin, zaračunanih družbi Ryanair

- (223) Družba Ryanair se ne strinja z mnenjem Komisije, da je treba vsak popust, ki ga je dodelilo letališče Alghero, šteti za državno pomoč, tudi če bi te popuste lahko koristili vsi letalski prevozniki. Prvič, po mnenju družbe Ryanair, če dobijo vsi letalski prevozniki popust, je lahko ustrezna hipotetična cena namesto objavljenih pristojbin najnižja stopnja popusta. Drugič, v tem pristopu se ne upoštevajo elementi diferencialnih stroškov in koristi nudenja storitev različnim letalskim prevoznikom. Korak, potreben za presojo, ali je popust določenemu letalskemu

<sup>(51)</sup> Poročilo družbe Oxera, „Kako naj bi se sporazumi z družbo AMS obravnavali v okviru analize donosnosti pri preskusu udeleženca v tržnem gospodarstvu? – Praktična uporaba“, pripravljeno za družbo Ryanair, 31. januar 2014.

<sup>(52)</sup> Poročilo družbe Oxera, „Gospodarska presoja načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, letališče Alghero“, pripravljeno za družbo Ryanair, 22. julij 2011.

<sup>(53)</sup> Poročilo družbe Oxera, „Gospodarska presoja načela udeleženca v tržnem gospodarstvu: posodobljena analiza donosnosti – letališče Alghero“, pripravljeno za družbo Ryanair, 12. marec 2013.

prevozniku državna pomoč, je ocena upoštevanja stroškov. Razmeroma nizke pristojbine same po sebi ne pomenijo nujno državne pomoči, skladno z ugotovitvami družbe Ecorys pa nižje pristojbine pomenijo nižje ravni storitev, ki jih zahteva družba Ryanair.

- (224) V tem primeru so bili popusti, ki jih je prejela družba Ryanair, ponujeni ob priznavanju precejšnjega poslovnega tveganja, ki ga je prevzela družba Ryanair, ko je na takrat neznanem letališču začela z izvajanjem rednih dejavnosti skozi vse leto <sup>(54)</sup>.

(vii) Glede izkrivljanja konkurence

- (225) Komisija očitno ne izključuje konkurence med letališčema Alghero in Cagliari ali Olbia kljub 235 oziroma 128 kilometrom goratih pobočij med temi letališči in odsotnosti avtocest na Sardiniji. Po mnenju družbe Ryanair ni razvidno, ali bi kakršna koli državna pomoč na letališču Alghero prinesla izkrivljanje konkurence in kakšen je po mnenju Komisije obseg tega izkrivljanja.

(viii) Glede združljivosti

- (226) Družba Ryanair meni, da v dogovorih med njo in letališčem ni bila prisotna državna pomoč. Zato meni, da morebitna uporaba smernic za letalski sektor iz leta 2005 v tem primeru ni pomembna.

## 10.2 PRIPOMBE DRUŽBE AMS

(i) Glede družbe AMS in spletnega mesta družbe Ryanair

- (227) Družba AMS podpira trditve, ki jih je družba Ryanair predložila glede družbe AMS. Predpostavka Komisije, da so pristojbine za trženje, ki so se družbi AMS plačale v zameno za tržne storitve, pomoč (družbi Ryanair) in obravnava družb AMS in Ryanair kot enega upravičenca državne pomoči bi bili napačni. Družba AMS nudi tržne storitve, ki jih upravičuje njihov lasten poseben namen, njihove cene pa se določijo v skladu z njihovo tržno vrednostjo.

- (228) Poleg tega odločitev družbe Ryanair, da za prodajo oglaševalskega prostora na svojem spletnem mestu najame posrednika, ni neobičajna. Družba AMS je uspešna pri promociji in prodaji oglaševalskega prostora več podjetjem v vsej Evropi, tako zasebnim kot javnim.

- (229) Spletno mesto družbe Ryanair ima značilnosti, ki so pri trženju zelo zaželeno: je eno najbolj priljubljenih potovalnih spletnih mest na svetu, povprečno trajanje posameznega obiska na spletnem mestu družbe Ryanair je izredno dolgo, oglaševanje letališča na spletnem mestu družbe Ryanair je edinstveno usmerjeno v morebitne potnike na navedeno letališče, pri čemer se zagotovi, da se v nasprotju z oglaševanjem v časopisih, na radiu, televiziji ali drugih manj osredotočenih medijih, ki so namenjeni splošni javnosti, dobro izkoristijo skoraj vsa ali vsa sredstva, namenjena za oglaševanje.

(ii) Glede odsotnosti prednosti za družbo AMS ali Ryanair

- (230) Družba AMS sporazume o trženju sklepa z javnimi in zasebnimi letališči, turističnimi organi, skupinami za najem vozil, spletnimi mesti s hotelskimi rezervacijami, zavarovalnicami in ponudniki telekomunikacijskih storitev.

- (231) Družba AMS glede tarif, po katerih zagotavlja oglaševalski prostor in obsega, v katerem je ta potreben, ne razlikuje med javnimi in zasebnimi oglaševalci. Družbi Ryanair in AMS letališč ne silita k nakupu tržnih storitev in veliko letališč se dejansko odloči, da na spletnem mestu družbe Ryanair ne bodo oglaševala. Iz dogovorov družbe AMS z javnimi letališči ali njihovimi upravljavci, kot je družba So.Ge.A.AL, ne more izhajati državna pomoč, saj bi lahko družba AMS prostor na spletnem mestu zlahka prodala zasebni družbi po primerljivi ceni.

<sup>(54)</sup> Dopis družbe Ryanair z dne 22. julija 2011.

- (232) Družba AMS je predložila več razlogov, na podlagi katerih bi bila družba SO.GE.A.AL upravičena do nakupa tržnih storitev družbe AMS za oglaševanje na spletnem mestu Ryanair.com in ki so povzeti v nadaljevanju.
- (233) Prvič, oglaševanje na spletnem mestu družbe Ryanair je naložba v prepoznavnost znamke. Upravljavci obrobnih letališč se soočajo z velikimi izzivi pri seznanjanju potnikov, letalskih prevoznikov in komercialnih upravljavcev iz drugih sektorjev, ki so vsi morebitni viri prihodkov za letališča, z njihovo „znamko“. Večja prepoznavnost znamke lahko letališčem koristi na več načinov, ki se medsebojno vključujejo in dopolnjujejo; zlasti lahko privabijo (i) prihajajoče potnike letalskega prevoznika, na spletnem mestu katerega se oglašuje letališče, (ii) morebitne stranke, ki brskajo po spletnem mestu letalskega prevoznika, na katerem se oglašuje letališče, da na navedeno letališče letijo z drugo letalsko družbo, ki obratuje rute na letališče, (iii) drugega letalskega prevoznika, da leti na navedeno letališče in (iv) komercialne upravljavce (kot so verige trgovin na drobno, ki poslujejo na letališčih).
- (234) Drugič, oglaševanje na spletnem mestu družbe Ryanair poveča delež prihajajočih potnikov. Letališča si prizadevajo, da bi skoraj polovico svojega prihodka ustvarila z neletalskimi dejavnostmi. Z vidika regionalnega letališča je precej verjetneje, da bodo prihodek iz neletalskih dejavnosti na letališču ustvarili prihajajoči potniki, ki prihajajo na letališče in nato z njega odhajajo, kot pa lokalni potniki, ki letališče uporabljajo za polet v tuje namembne kraje.
- (235) Tretjič, trženje in oglaševanje na spletnih mestih vseh letalskih prevoznikov sta postala osrednja praksa. Spletno mesto družbe Ryanair ima izredno vrednost kot mesto za trženje številnih produktov in storitev, povezanih s potovanji. Izvajanje dela promocije znamke na spletnih mestih letalskih prevoznikov je za letališča postala stalna praksa. V tem primeru letališče Alghero storitev oglaševanja očitno ni kupilo le pri družbi AMS, ampak tudi pri družbah Meridiana in Alitalia.
- (236) Četrtič, cene storitev družbe AMS se določijo v skladu z njihovo tržno vrednostjo. Tržne storitve družbe AMS kupujejo številne zasebne stranke, ki niso letališča in delujejo v različnih industrijah. Rute družbe Ryanair se navedenim strankam ne nudijo, vendar te z veseljem zagotovijo plačilo v zameno za storitve družbe AMS. Po mnenju navedenih zasebnih strank, ki ravnajo kot vlagatelji v tržnem gospodarstvu, in po mnenju javnih in zasebnih letališč v vsej Uniji imajo samostojne storitve družbe AMS očitno poslovno vrednost. Navedeni primerjalni elementi iz zasebnega sektorja bi sami po sebi zadoščali za dokaz, da so cene družbe AMS dejanske tržne cene.
- (iii) Glede financiranja, ki ga je družbi So.Ge.A.AL zagotovila Sardinija
- (237) Komisija družbo So.Ge.A.AL šteje le za posrednika, prek katerega se regionalna sredstva usmerjajo k družbama Ryanair in AMS ter se domnevno porabijo v tržne namene. Vendar po mnenju družbe AMS Komisija ni navedla dokazov, da družba So.Ge.A.AL nima nobene avtonomije glede uporabe sredstev, ki jih da na voljo regija Sardinija, in jih zato ne more uporabiti v druge namene.
- (238) Družba So.Ge.A.AL je državi očitno plačevala vnaprej določeno koncesijsko dajatev, svojih prihodkov pa ni delila z državo. Povečanje dolgoročne donosnosti družbe So.Ge.A.AL je bilo v neposrednem interesu lastnika družbe So.Ge.A.AL, tj. regije Sardinije, na primer s finančno podporo njenih tržnih prizadevanj za izboljšanje podobe znamke. Takšno ravnanje bi bilo v skladu s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu in bi koristilo regiji Sardiniji.
- (239) Družba AMS dodaja, da bi bilo mogoče del sredstev, ki jih je prejela družba So.Ge.A.AL, šteti za nadomestilo za zagotavljanje storitev splošnega gospodarskega pomena. Letališče Alghero spodbuja zagotavljanje zračnih prevozov v regiji, ki je izolirana in drugače težko dostopna.
- (iv) Sklepna ugotovitev
- (240) Družba AMS je ugotovila, da ni bila upravičenka državne pomoči ter da sta družba So.Ge.A.AL in regija Sardinija v zvezi z družbo AMS ravnali v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

## 10.3 PRIPOMBE DRUŽBE UNIONCAMERE

- (241) Družba Unioncamere brez poseganja v pojem gospodarske dejavnosti v sodni praksi Sodišča poudarja, da se za dejavnost, ki je sama po sebi gospodarska, ne more vedno šteti, da se zagotavlja na trgu, v smislu, da se takšno dejavnost zagotavlja ali bi lahko zagotavljalo v konkurenci z drugimi izvajalci dejavnosti.
- (242) Družba Unioncamere priznava, da zasebni vlagatelj v podobnih okoliščinah verjetno ne bi sprejel zadevnih ukrepov v korist letališča. Komisija bi kljub temu morala upoštevati dejstvo, da javna naložba v letališče pogosto temelji na premislekih, ki niso podobni tistim zasebnega vlagatelja. Pričakovanja javnega vlagatelja so drugačna od tistih, povezanih z donosnostjo naložbe, prizadeva pa si za enake cilje bolj splošne narave, kot so varovanje gospodarstva in regionalnega razvoja. Družba Unioncamere priznava, da v skladu s sodno prakso Sodišča takih premislekov ni mogoče upoštevati pri izvedbi analize načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, vendar trdi, da namen javnega financiranja letališča Alghero ni bil ohraniti podjetje, ki drugače ne bi bilo konkurenčno, ampak podpreti regionalni razvoj. Glede na posebne geografske značilnosti Sardinije je prisotnost namenskega letališča prednostna naloga javnih organov.
- (243) Družba Unioncamere trdi, da bi Komisija morala načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu uporabiti ob upoštevanju cilja ukrepa, da podpre regionalni in gospodarski razvoj, „oziroma za ukrepe šteti, da so se sprejeli pri izvajanju javnih pooblastil“.
- (244) Družba Unioncamere meni, da bi bilo treba združljivost ukrepov v korist družbe So.Ge.A.AL, ki so predmet presoje, oceniti na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe.

## 11. PRIPOMBE ITALIJE NA PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

- (245) Italija je podala pripombe le glede pripomb družb Ryanair in Unioncamere.

## 11.1 GLEDE PRIPOMB DRUŽBE RYANAIR

- (246) Italija je glede ukrepov v korist letališča Alghero trdila, da letališče deluje v oddaljeni regiji, zato splošne naloge storitve splošnega gospodarskega pomena „ni mogoče izključiti“.
- (247) Italija podpira trditev družbe Ryanair, da manjša letališča nimajo izbire in morajo vlagati v svojo podobo, da si zagotovijo možnost preživetja. V tem smislu bi bilo oglaševanje na spletnih mestih nizkocenovnih družb splošna praksa. Italija poudarja tudi, da je letališče pridobilo podobne storitve od drugih letalskih prevoznikov, kot so Germanwings, Volare, Meridiana in Alitalia.
- (248) Italija potrjuje, da so cene storitev družbe AMS določene po tržnih stopnjah. Cene so na voljo na spletnem mestu družbe AMS, stopnje, uporabljene za družbo So.Ge.A.AL, pa so bile v skladu z objavljenimi.
- (249) Italija je ugotovila, da družba AMS ni imela koristi od državne pomoči ter da sta družba So.Ge.A.AL in regija Sardinija ravnali v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

## 11.2 GLEDE PRIPOMB DRUŽBE UNIONCAMERE

- (250) Italija se strinja, da so javne naložbe v letališče pogosto utemeljene s premisleki, ki niso podobni premislekom zasebnega vlagatelja, saj si javni vlagatelji prizadevajo tudi za cilje bolj splošne narave, kot so varovanje gospodarstva in regionalnega razvoja.



## 12. PRESOJA

### 12.1 UKREPI V KORIST DRUŽBE So.Ge.A.AL

#### 12.1.1 Obstoje pomoči v skladu s členom 107(1) Pogodbe

- (251) V skladu s členom 107(1) Pogodbe „je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgovom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.
- (252) Merila iz člena 107(1) Pogodbe so kumulativna. Da bi se torej ugotovilo, ali ukrepi, ki so predmet preiskave, pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1), morajo biti izpolnjeni vsi pogoji iz uvodne izjave 251. Finančna podpora mora:
- (a) biti dodeljena s strani države članice ali iz državnih sredstev;
  - (b) dajati prednost določenim podjetjem ali proizvodnji določenega blaga;
  - (c) izkrivljati konkurenco ali bi lahko izkrivljala konkurenco in
  - (d) vplivati na trgovino med državami članicami.

##### 12.1.1.1 Gospodarska dejavnost in pojem podjetja

- (253) Komisija mora v skladu z ustaljeno sodno prakso najprej ugotoviti, ali je družba So.Ge.A.AL podjetje v smislu člena 107(1) Pogodbe. S pojmom podjetja je zajet vsak subjekt, ki opravlja gospodarsko dejavnost, ne glede na njegov pravni status in način financiranja<sup>(55)</sup>. Vsaka dejavnost, s katero se na določenem trgu ponujajo blago ali storitve, je gospodarska dejavnost.
- (254) Sodišče je v svoji sodbi v zadevi *Flughafen Leipzig-Halle* potrdilo, da izkoriščanje letališča v komercialne namene in izgradnja letališke infrastrukture pomenita gospodarsko dejavnost<sup>(56)</sup>. Kadar upravljavec letališča začne opravljati gospodarsko dejavnost z nudenjem letaliških storitev proti plačilu, ne glede na njegov pravni status in način financiranja, pomeni podjetje v smislu člena 107(1) Pogodbe, zato lahko pravila Pogodbe o državni pomoči veljajo za prednosti, ki jih je navedenemu letališkemu upravljavcu dodelila država ali so se mu dodelile iz državnih sredstev<sup>(57)</sup>.
- (255) Glede trenutka v času, ko sta izgradnja in delovanje letališča postali gospodarska dejavnost, Komisija opozarja, da zaradi postopnega razvoja tržnih sil v letalskem sektorju ni mogoče natančno določiti datuma. Vendar so evropska sodišča priznala razvoj narave letaliških dejavnosti in v sodbi v zadevi *Aéroports de Paris* (12. december 2000) uporabe pravil o državni pomoči za financiranje letališke infrastrukture ni več mogoče izključiti. Zato je treba od 12. decembra 2000 delovanje in izgradnjo letališke infrastrukture šteti za dejavnost, ki sodi na področje uporabe nadzora državne pomoči. Povedano drugače, Komisija zdaj finančnih ukrepov, ki so bili upravljavcem letališč odobreni pred 12. decembrom 2000, ne more preverjati na podlagi pravil o državni pomoči<sup>(58)</sup>.
- (256) Komisija zato meni, da je družba So.Ge.A.AL od 12. decembra 2000 naprej opravljala gospodarsko dejavnost in da pomeni podjetje v smislu člena 107(1) Pogodbe. Zato v nadaljevanju oceni, ali ukrepi, dodeljeni od 12. decembra 2000, pomenijo državno pomoč, pri ukrepih, ki pomenijo državno pomoč, pa združljivost z notranjim trgovom. Komisija pod vprašaj ne bo postavila ukrepov, sprejetih pred 12. decembrom 2000, zato ji navedenih ukrepov v tem sklepu ni treba ocenjevati.

<sup>(55)</sup> Sodba v zadevi C-41/90, *Höfner in Elser*, Recueil 1991, str. I-1979, točka 21, sodba v zadevi C-160/91, *Poucet in Pistre* proti AGF in *Cancava*, Recueil 1993, str. I-637, točka 17, sodba v zadevi C-35/96, *Komisija* proti Italiji, Recueil 1998, str. I-3851, točka 36.

<sup>(56)</sup> Sodba v zadevi C-288/11 P, *Mitteldeutsche Flughafen in Flughafen Leipzig-Halle* proti Komisiji, ZOdl. 2012, še ni objavljeno, glej tudi sodbo v zadevi T-128/89, *Aéroports de Paris* proti Komisiji, Recueil 2000, str. II-3929, potrjena s sodbo v zadevi C-82/01P, *Aéroports de Paris* proti Komisiji, Recueil 2002, str. I-9297, in sodbo v zadevi T-196/04, *Ryanair* proti Komisiji, ZOdl. 2008, str. II-3643.

<sup>(57)</sup> Sodba v združenih zadevah C-159/91 in C-160/91, *Poucet* proti AGV in *Pistre* proti *Cancave*, Recueil 1993, str. I-637.

<sup>(58)</sup> Smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 29.

(257) Italija je predložila podatke o naložbah v osnovna sredstva (vključno s financiranjem infrastrukture, opreme ter „obrtniških in gradbenih del“), ki so bile odobrene pred 12. decembrom 2000 (glej uvodno izjavo 84). Komisija na tej podlagi ugotavlja, da zneska v višini 25 431 706,16 EUR, o katerem se je odločilo pred navedenim datumom, ne more proučiti in postaviti pod vprašaj.

#### 12.1.1.2 Področje javne politike

(258) Za družbo So.Ge.A.AL je treba šteti, da pomeni podjetje v smislu člena 107(1) Pogodbe vsaj od 12. decembra 2000, vendar je treba spomniti, da vse dejavnosti upravljavca letališča niso nujno gospodarske narave <sup>(59)</sup>.

(259) Sodišče meni, da dejavnosti, ki običajno spadajo v pristojnost države pri izvrševanju njenih uradnih pooblastil kot javnega organa, niso gospodarske narave in ne spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči.

(260) Zato financiranje dejavnosti, ki sodijo na področje javne politike, ali infrastrukture, ki je neposredno povezana z navedenimi dejavnostmi, na splošno ne pomeni državne pomoči <sup>(60)</sup>. Dejavnosti na letališču, kot so kontrola zračnega prometa, policija, carina, gasilci, dejavnosti, nujne za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja in naložbe v zvezi z infrastrukturo in opremo, potrebno za izvajanje teh dejavnosti, se na splošno štejejo za negospodarske <sup>(61)</sup>.

(261) Vendar javno financiranje negospodarskih dejavnosti ne sme privedi do neupravičene diskriminacije med letalskimi prevozniki in upravljavci letališč. V skladu z ustaljeno sodno prakso dejansko pomeni prednost, kadar javni organi prevzamejo breme stroškov, ki jih imajo podjetja pri izvajanju gospodarskih dejavnosti <sup>(62)</sup>. Kadar je torej v skladu z danim pravnim sistemom običajno, da letalski prevozniki ali upravljavci letališč prevzamejo stroške nekaterih storitev, nekateri letalski prevozniki ali upravljavci letališč, ki zagotavljajo enake storitve v imenu javnih organov, pa ne, lahko imajo slednji prednost, tudi če se navedene storitve same po sebi štejejo za negospodarske <sup>(63)</sup>.

(262) Kot je bilo navedeno v uvodni izjavi 49, je Italija v dopisu z dne 10. junija 2014 trdila, da je družba So.Ge.A.AL opravljala nekatere dejavnosti, ki sodijo na področje javne politike. Italija je zlasti trdila, da je treba za stroške (stroške naložb ali odhodke iz poslovanja), ki izhajajo iz obveznosti letališč, da morajo organu ENAC in drugim lokalnim javnim subjektom (zračni enoti mejne policije, carinskemu organu, Rdečemu križu, gasilcem in policiji) dati na voljo letališke prostore in nositi upravne stroške/stroške vzdrževanja navedenih prostorov, šteti, da sodijo na področje javne politike. Takšna obveznost je določena v nacionalni zakonodaji in velja za vse upravljavce letališč v Italiji. Po navedbah Italije so skupni stroški, ki jih je imela družba So.Ge.A.AL zaradi vzdrževanja navedenih območij v obdobju 2000–2010, znašali 2 776 073 EUR <sup>(64)</sup>.

(263) Komisija meni, da se na splošno za takšne stroške lahko šteje, da so povezani z dejavnostmi, ki spadajo na področje javne politike. Vendar v tem primeru Komisija ugotavlja, da nacionalna zakonodaja ne določa upravičenosti upravljavcev letališč do nadomestila stroškov, ki jih imajo zaradi takšnih dejavnosti. Italijanska letališča morajo torej v skladu z veljavnim pravnim sistemom zadevne stroške običajno nositi sama. Zato bi bilo treba stroške, povezane z zagotavljanjem in vzdrževanjem prostorov, potrebnih za opravljanje dejavnosti iz uvodne izjave 262, šteti za običajne odhodke iz poslovanja upravljavcev letališč <sup>(65)</sup>. Stroški poslovanja (iz uvodne izjave 48) in stroški naložb (iz uvodne izjave 49), ki so povezani z zagotavljanjem in vzdrževanjem prostorov, namenjenih za dejavnosti iz uvodne izjave 262, niso stroški, ki sodijo na področje javne politike, financiranje navedenih stroškov s strani javnih organov pa lahko pomeni državno pomoč družbi So.Ge.A.AL.

<sup>(59)</sup> Sodba v zadevi C-364/92, SAT Flugelgesellschaft proti Eurocontrol, Recueil 1994, str. I-43, smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 34.

<sup>(60)</sup> Odločba Komisije z dne 19. marca 2003 v zadevi N 309/2002, že navedena.

<sup>(61)</sup> Glej zlasti sodbo v zadevi C-364/92, SAT Flugelgesellschaft proti Eurocontrol, Recueil 1994, str. I-43, točka 30, in sodbo v zadevi C-113/07 P, Selex Sistemi Integrati proti Komisiji, ZOdl. 2009, str. I-2207, točka 71, smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 35.

<sup>(62)</sup> Glej sodbo v zadevi C-172/03, Wolfgang Heiser proti Finanzamt Innsbruck, ZOdl. 2005, str. I-01627, točka 36 in navedena sodna praksa.

<sup>(63)</sup> Smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 37.

<sup>(64)</sup> Dopis Italije z dne 10. junija 2014, Priloga 22.

<sup>(65)</sup> Glej smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 37.

## 12.1.1.3 Državna sredstva in pripis državi

- (264) Kot je Sodišče ugotovilo v sodbi v zadevi *Stardust Marine*, pojem državne pomoči velja za vsako prednost, ki jo iz državnih virov dodeli država sama ali prek posredniškega organa, ki deluje na podlagi dodeljenih pooblastil <sup>(66)</sup>. Sredstva notranjih (decentraliziranih, zveznih, regionalnih, lokalnih ali drugih) državnih enot držav članic so za namene uporabe člena 107 Pogodbe državna sredstva <sup>(67)</sup>. Poleg tega spadajo ukrepi, ki jih sprejmejo takšni organi, ne glede na njihov pravni položaj in opis, na področje uporabe člena 107 skupaj z ukrepi, ki jih sprejmejo osrednji organi <sup>(68)</sup>.
- (265) V tem primeru je regija Sardinija družbi So.Ge.A.AL subvencije za „obrtniška in gradbena dela“ (ukrep 2) dodelila neposredno iz regionalnega proračuna, zato štejejo za državna sredstva in se jih lahko pripiše državi. Podobno je država neposredno iz državnih sredstev sofinancirala letališko infrastrukturo, regija Sardinija pa opremo na letališču Alghero (ukrep 3).
- (266) Kar zadeva pet kapitalskih injekcij v obdobju 2000–2010 v skupnem znesku 31 086 398 EUR (ukrep 1), so jih izvedli in torej financirali javni delničarji družbe So.Ge.A.AL, tj. gospodarska zbornica Sassari, provinca Sassari, občina Sassari, občina Alghero, regija Sardinija in družba SFIRS, zato bi bilo treba zanje šteti, da so se financirale iz državnih sredstev.
- (267) Posebno vprašanje, ki ga je treba proučiti, je, ali se lahko tudi navedene prenose državnih sredstev pripiše državi. Odločitve, ki jih gospodarska zbornica Sassari, provinca Sassari, občina Sassari, občina Alghero in regija Sardinija sprejmejo kot javni organi ali lokalni avtonomni javni organi, ki so osebe javnega prava in se v okviru tega štejejo za javno upravo ter opravljajo naloge javne politike (kot gospodarska zbornica Sassari), se lahko pripišejo državi.
- (268) Kar zadeva družbo SFIRS, je ustaljena sodna praksa, da se lahko za ukrep, ki ga sprejme javno podjetje, z „osnovnimi“ ali „strukturnimi“ kazalniki ali indici, da je bila pri odločitvi o sprejetju določenega ukrepa vpletena država oziroma ni verjetno, da ni bila vpletena, ugotovi, ali se ga lahko pripiše državi. Sodišče je opredelilo neizčrpen seznam morebitnih kazalnikov za vprašanje pripisa državi, kot so <sup>(69)</sup>:
- (a) dejstvo, da je moralo podjetje prek posrednika, ki je dodelil pomoč, upoštevati navodila, ki so jih izdali državni organi;
  - (b) vključevanje javnega podjetja v strukturo javne uprave;
  - (c) vrsta dejavnosti podjetja in njihovo izvajanje na trgu v običajnih pogojih konkurence z zasebnimi izvajalci dejavnosti;
  - (d) pravni status podjetja (javno pravo ali običajno pravo gospodarskih družb);
  - (e) intenzivnost nadzora, ki ga nad upravljanjem podjetja izvajajo javni organi in
  - (f) vsakršen kazalnik, ki v konkretnem primeru kaže bodisi na vpletenost javnih organov bodisi na težko verjetni neobstoju vpletenosti pri sprejetju ukrepa, tudi ob upoštevanju njegove razsežnosti, njegove vsebine ali pogojev, ki jih vsebuje.
- (269) V preiskavi v tem primeru se je potrdila prvotna ocena Komisije, da je treba kapitalske injekcije šteti za posledico ravnanja, ki se ga lahko pripiše državi, in da družba SFIRS pri kapitalskih injekcijah, ki so predmet preiskave, ni sodelovala le zaradi premislekov o čim večjem dobičku.
- (270) Družba SFIRS je bila ustanovljena kot investicijska družba regije Sardinije z nalogo, da pripravi načrte in osnutke smernic za gospodarski in socialni razvoj regije. Glavni cilj družbe SFIRS torej ni čim večji dobiček, ampak delovanje kot instrument regije Sardinije za spodbujanje gospodarskega razvoja Sardinije. Na skupščini delničarjev družbe So.Ge.A.AL z dne 30. aprila 2004 je predstavnik regije Sardinije za izgubo iz poslovanja, ki jo je

<sup>(66)</sup> Sodba v zadevi C-482/99, Francija proti Komisiji (*Stardust Marine*), Recueil 2002, str. I-4397.

<sup>(67)</sup> Sodba v združenih zadevah T-267/08 in T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, ZOdl. 2011, še ni objavljena, točka 108.

<sup>(68)</sup> Sodba Sodišča z dne 6. marca 2002 v združenih zadevah T-127/99, T-129/99 in T-140/99, Diputación Foral de Álava in drugi proti Komisiji, Recueil 2002, str. II-1330, točka 142.

<sup>(69)</sup> Sodba v zadevi *Stardust Marine*, že navedena.

upravljavac letališča zabeležil leta 2003, ob upoštevanju „strateške vloge letališča na regionalni ravni“<sup>(70)</sup> menil, da je zanemarljiva. To kaže na to, da je bil za regijo Sardinijo razvoj letališča, za kar si je prizadevala prek svojega investicijskega subjekta SFIRS skupaj z drugimi javnimi delničarji družbe So.Ge.A.AL, zelo pomemben. Poleg tega je ukrep družbe SFIRS sovpadal z ukrepom drugih javnih delničarjev.

- (271) Komisija zato ugotavlja, da kapitalske injekcije vključujejo državna sredstva in se jih lahko pripiše državi. Komisija ugotavlja tudi, da Italija tej ugotovitvi v preiskavi ni ugovarjala.

#### 12.1.1.4 Gospodarska prednost

- (272) Prednost v smislu člena 107(1) Pogodbe je katera koli gospodarska korist, ki je podjetje ne bi pridobilo pod običajnimi tržnimi pogoji, tj. v odsotnosti posredovanja države<sup>(71)</sup>. V tem smislu financiranje stroškov, nastalih pri zagotavljanju storitve splošnega gospodarskega pomena, prejemniku ne dodeljuje prednosti, če se upoštevajo pogoji, ki jih je Sodišče določilo v sodbi v zadevi Altmark<sup>(72)</sup> (glej uvodne izjave 273 do 278). Pomemben je le učinek ukrepa na podjetje, ne pa vzrok ali cilj posredovanja države<sup>(73)</sup>. Komisija je v nadaljevanju najprej ocenila, ali so zadevni ukrepi (ukrepi 1, 2 in 3) v skladu s pogoji iz sodbe v zadevi Altmark, nato pa proučila, ali so bili dodeljeni v običajnih tržnih pogojih v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

##### 12.1.1.4.1 Neupoštevanje meril iz sodbe v zadevi Altmark

- (273) Družba So.Ge.A.AL je med preiskavo trdila, da je bila pooblaščenca za zagotavljanje storitve splošnega gospodarskega pomena. Trdi, da je opravljala obveznosti javne službe, določene v konvenciji (glej uvodne izjave 173 do 176).

- (274) Nasprotno Italija v svojih pripombah glede sklepa iz leta 2012 ni trdila, da se splošno upravljanje letališča ali del njegovih dejavnosti šteje za storitev splošnega gospodarskega pomena in da zato zadevni ukrepi pomenijo nadomestilo za opravljanje obveznosti javne službe. Italija je v odgovoru na pripombe, ki jih je med preiskavo podala družba Ryanair, le potrdila, da „ni mogoče izključiti, da je upravljavac letališča opravljal javno službo“ (glej uvodno izjavo 246). Šele pozneje je v postopku preiskave v odgovoru na zahtevo Komisije po informacijah v imenu regije Sardinije trdila, da je družba So.Ge.A.AL dejansko opravljala storitve splošnega gospodarskega pomena, za katere je bila pooblaščenca:

(a) kar zadeva upravljanje letališča, z več konvencijami, ki jih je družba So.Ge.A.AL podpisala z državo, in

(b) kar zadeva letališko infrastrukturo, z več akti, v katerih je bilo določeno njeno financiranje iz javnih sredstev.

- (275) Da bi lahko Komisija v primeru podjetij, pooblaščenih za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena, ugotovila, ali ukrepi, ki so predmet presoje, pomenijo prednost v smislu člena 107(1) Pogodbe, mora proučiti upoštevanje pogojev, ki jih je Sodišče določilo v svoji sodbi v zadevi Altmark. Ti pogoji se lahko povzamejo, kot sledi:

(a) podjetje, ki prejema nadomestilo, mora dejansko izpolnjevati obveznosti javne službe, te pa morajo biti jasno opredeljene (prvi pogoj iz sodbe v zadevi Altmark);

(b) merila, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, morajo biti določena vnaprej ter objektivno in pregledno (drugi pogoj iz sodbe v zadevi Altmark);

(c) nadomestilo ne sme presehati tistega, kar je nujno za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička za izpolnjevanje teh obveznosti (tretji pogoj iz sodbe v zadevi Altmark);

<sup>(70)</sup> Dopis Italije z dne 18. februarja 2014, Priloga 17.

<sup>(71)</sup> Sodba v zadevi C-39/94, Syndicat français de l'Express international (SFEI) in drugi proti La Poste in drugim, Recueil 1996, str. I-3547, točka 60, in sodba v zadevi C-342/96, Kraljevina Španija proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1999, str. I-2459, točka 41.

<sup>(72)</sup> Sodba v zadevi Altmark, že navedena.

<sup>(73)</sup> Sodba v zadevi 173/73, Italijanska republika proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1974, str. 709, točka 13.

- (d) če se naloga storitve splošnega gospodarskega pomena podjetju ne dodeli s postopkom oddaje javnega naročila, se mora raven potrebnega nadomestila določiti na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi, zato da lahko zadosti zahtevam javne službe, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti (četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark).
- (276) Komisija je najprej ocenila upoštevanje drugega merila iz sodbe v zadevi Altmark. Merila iz sodbe v zadevi Altmark se morajo upoštevati kumulativno, zato bi se zaradi neupoštevanja katerega od navedenih pogojev ugotovilo, da prisotnosti prednosti na podlagi tega preskusa ni mogoče izključiti, tudi če bi storitve, ki jih je zagotavljala družba So.Ge.A.AL, pomenile storitve splošnega gospodarskega pomena.
- (277) V tem primeru se parametri za izračun nadomestila upravljavcu letališča za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena niso določili vnaprej. Pravzaprav v konvenciji ni nobene izrecne navedbe nadomestila, ki naj bi ga država dodelila upravljavcu letališča za zagotavljanje letaliških storitev. Že to zadošča za ugotovitev, da drugo merilo iz sodbe v zadevi Altmark v tem primeru ni izpolnjeno.
- (278) Ker štirje pogoji iz sodbe v zadevi Altmark v tem primeru niso kumulativno izpolnjeni, Komisija ugotavlja, da na podlagi tega preskusa prisotnosti prednosti ni mogoče izključiti, tudi če bi storitve, ki jih je zagotavljala družba So.Ge.A.AL, pomenile storitve splošnega gospodarskega pomena.

#### 12.1.1.4.2 Skladnost z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu

- (279) Komisija nadalje opozarja, da se „kapitala, ki ga da država neposredno ali posredno na razpolago podjetju v običajnih tržnih pogojih, ni more šteti za državno pomoč“<sup>(74)</sup>.
- (280) Da bi Komisija v tem primeru ugotovila, ali je bila z javnim financiranjem letališča Alghero družbi So.Ge.A.AL dodeljena prednost, ki je ne bi prejela pod običajnimi tržnimi pogoji, mora primerjati ravnanje javnih organov, ki so zagotovili zadevna sredstva, z ravnanjem vlagatelja v tržnem gospodarstvu, ki se ravna po možnostih donosa<sup>(75)</sup>.
- (281) V oceni se ne bi smele upoštevati morebitne pozitivne posledice za gospodarstvo regije, v katerem se nahaja letališče, razen tistih, ki so vplivale na dobiček, ki so ga pričakovali javni subjekti, ki so dodelili ukrepe. Sodišče je pojasnilo, da je zadevno vprašanje pri uporabi načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, „ali bi v podobnih okoliščinah zasebni vlagatelj ob upoštevanju predvidljivosti donosa ter ne glede na socialne dejavnike, dejavnike regionalne politike in sektorsko problematiko vpisal zadevni kapital“<sup>(76)</sup>.
- (282) V sodbi v zadevi *Stardust Marine* je Sodišče navedlo, da je „[...] za preveritev vprašanja, ali je država ravnala kot preudaren vlagatelj, ki deluje pod pogoji tržnega gospodarstva, potrebna umestitev v obdobje, v katerem so bili sprejeti ukrepi finančne podpore, da se oceni gospodarska racionalnost ravnanja države in s tem prepreči kakršna koli ocena na podlagi poznejših razmer“<sup>(77)</sup>.
- (283) Poleg tega je Sodišče v sodbi v zadevi EDF razsodilo, da „[...] ekonomske ocene, izvedene po dodelitvi take prednosti, naknadna ugotovitev dejanskega donosa naložbe, ki jo izvede zadevna država članica, ali naknadne utemeljitve dejansko uporabljenega postopka ne morejo zadostovati za dokaz, da je ta država članica predhodno ali sočasno s to dodelitvijo tako odločitev sprejela kot delničarka“<sup>(78)</sup>.
- (284) Zato se mora Komisija za uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu umestiti v obdobje, ko je bila sprejeta posamezna odločitev glede zagotavljanja javnih sredstev družbi So.Ge.A.AL. Komisija bi morala oceno

<sup>(74)</sup> Sodba v zadevi *Stardust Marine*, že navedena, točka 69.

<sup>(75)</sup> Sodba v zadevi C-305/89, Italija proti Komisiji („Alfa Romeo“), Recueil 1991, str. I-1603, točka 23, sodba v zadevi T-296/97, Alitalia proti Komisiji, Recueil 2000, str. II-03871, točka 84.

<sup>(76)</sup> Sodba v zadevi C-40/85, Belgija proti Komisiji, Recueil 1986, str. I-2321.

<sup>(77)</sup> Sodba v zadevi *Stardust Marine*, že navedena, točka 71.

<sup>(78)</sup> Sodba v zadevi C-124/10P, Evropska Komisija proti *Électricité de France* („EDF“), ZOdl. 2012, še ni objavljena, točka 85.

pridobitno naravnanih naložbenih odločitev v bistvu izvesti na podlagi informacij in predpostavk, ki so jih imeli javni organi na voljo, ko so se sprejele odločitve glede financiranja družbe So.Ge.A.AL. V točki 63 smernic za letalski sektor je določeno, da se dogovori, sklenjeni med letalskimi prevozniki in letališčem, lahko štejejo za skladne s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu, kadar s predhodnega vidika postopno prispevajo k donosnosti letališča. To merilo izraža logiko preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu, vendar je bilo določeno šele pred kratkim in se bolj kot na splošno poslovanje, kar je bolj običajno pri uporabi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu, nanaša na posamezne dogovore. Komisija zato priznava, da bodo zadevne države članice in zadevni izvajalci dejavnosti v zvezi z dogovori, ki so se sklenili pred leti, morda težko zagotovili popolne dokaze iz zadevnega obdobja in bo to v tem primeru upoštevala pri uporabi zadevnega merila.

(i) Financiranje letališke infrastrukture (vključno z „obrtniškimi in gradbenimi deli“) in opreme

- (285) Kot je bilo navedeno v uvodni izjavi 81, je Komisija v presoji, opravljeni v temu sklepu, subvencije za naložbe v infrastrukturo in opremo (ukrep 3) ter financiranje „obrtniških in gradbenih del“ (ukrep 2) analizirala skupaj, kot sklop ukrepov za financiranje vzpostavitve in izboljšanja infrastrukture in opreme.
- (286) Stroške, povezane z izgradnjo in delovanjem letališča, vključno s stroški naložb, običajno nosi upravljavec letališča, zato se mu s kritjem dela navedenih stroškov zmanjša breme, ki bi ga običajno moral nositi.
- (287) Ugotoviti bi bilo treba, ali bi lahko javni organi, ko so zagotovili nepovratna sredstva za naložbe za financiranje infrastrukture in opreme ter obrtniških in gradbenih del na letališču Alghero, razumno pričakovali donose iz naložb v kakršni koli obliki in v obsegu, v kakršnem bi bila njihova naložba zanje donosna.
- (288) Italija ni izrecno trdila, da so bila nepovratna sredstva za naložbe v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Prav tako ni predložila poslovnega načrta z izračuni glede pričakovane donosnosti nepovratnih sredstev za naložbe, ki bi bil pripravljen predhodno ali rekonstruiran na podlagi informacij, ki so bile takrat na voljo, in takrat predvidljivega razvoja.
- (289) Glede nepovratnih sredstev, ki jih je zagotovila država, je treba opozoriti, da družba So.Ge.A.AL v zameno za pravico do upravljanja letališke infrastrukture državi plačuje koncesijsko dajatev. Italija je navedla, da se koncesijske dajatve, ki jih plačajo upravljavci letališča, določijo ob upoštevanju obsega prometa in torej niso namenjene povračilu naložb države v letališko infrastrukturo. Nič ne kaže na to, da bi država, ko je financirala nekatere naložbe na letališču Alghero, lahko pričakovala povečanje prometa in s tem povezano povečanje koncesijskih dajatev, ki bi bile dovolj visoke, da bi bili njeni odhodki donosni.
- (290) Komisija meni, da glede na neizogibne in znatne negotovosti, ki so povezane z infrastrukturnimi projekti, nepovratna sredstva države za naložbe niso v skladu z vrsto analize, ki bi jo preudaren vlagatelj izvedel za takšne projekte. Ker nič ne kaže na to, da se je pri zadevnem financiranju pričakovalo, da se bo ustvaril običajen donos, Komisija meni, da financiranje, ki ga je država dodelila po 12. decembru 2000 ni bilo v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu in je upravljavcu letališča dodelilo prednost.
- (291) Tudi javna sredstva za opremo niso v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, saj ni bilo predhodnega poslovnega načrta ali analize občutljivosti kakršnih koli temeljnih predpostavk o donosnosti, ki bi pokazale, kakšen finančni donos bi regija Sardinija lahko razumno pričakovala od subvencij za naložbe, ki jih je dodelila družbi So.Ge.A.AL. Jasno ni niti, ali bi lahko regija Sardinija pričakovala kakršen koli donos, saj v nasprotju z državo od družbe So.Ge.A.AL ne prejema nobene koncesijske dajatev.
- (292) Poleg tega je, tudi ob predpostavki, da bi se lahko dividende, ki bi jih lahko prejela, in morebitno povečanje vrednosti delnic družbe So.Ge.A.AL, ki jih ima v lasti kot glavni delničar, štelo za morebitni vir finančnega donosa, ki se ga lahko upošteva pri uporabi načela udeleženca v tržnem gospodarstvu v tem okviru <sup>(79)</sup>, dovolj

<sup>(79)</sup> Komisija v tem sklepu ne zavzema dokončnega stališča o tej točki.

opozoriti, da je družba So.Ge.A.AL vsako leto v obdobju v preiskavi (z začetkom leta 2000) ustvarila znatne izgube. Zato država ali regija Sardinija nista mogli razumno pričakovati, da bo njuno financiranje infrastrukture ali opreme na letališču Alghero v tem obdobju izboljšalo finančni položaj družbe So.Ge.A.AL v tolikšni meri, da bi ta izplačala dovolj visoke dividende, ali pa da se bo vrednost delnic družbe So.Ge.A.AL zaradi tega financiranja povečala v tolikšni meri, da bo javno financiranje „donosno“. Italija ali tretje strani niso predložile ničesar, kar bi lahko potrdilo navedeno.

- (293) Ukrep 2 in ukrep 3 zato nista v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu in sta družbi So.Ge.A.AL dodelila gospodarsko prednost.

(ii) Kapitalske injekcije med letoma 2000 in 2010

- (294) Italija in družba So.Ge.A.AL sta trdili, da bi bile kapitalske injekcije, ki so jih javni delničarji družbe So.Ge.A.AL izvedli v obdobju 2000–2010, skladne z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Čeprav je upravljavec letališča od leta 2000 redno beležil izgube, bi se lahko upravičeno pričakovalo, da se bo z dejavnostjo ustvaril donos, zlasti glede na neizbežno dodelitev „celovite“ koncesije družbi So.Ge.A.AL. Javni delničarji bi pri sprejetju posameznega zadevnega ukrepa ravnali kot preudarni vlagatelji v tržnem gospodarstvu.
- (295) V času odločanja o kapitalskih injekcijah je bila družba So.Ge.A.AL v negotovem finančnem položaju, zato je Komisija v sklepu iz leta 2012 predhodno menila, da bi vlagatelj v tržnem gospodarstvu zahteval izvedbo načrta, s katerim bi družba ponovno dosegla rentabilnost. Komisija je menila, da bi zasebni vlagatelj svež kapital v družbo, katere kapital bi se zmanjšal pod zakonsko zahtevano mejo, kot je bilo v primeru družbe So.Ge.A.AL, vložil le, če bi lahko pričakoval, da bo družba ponovno dosegla rentabilnost v razumnem časovnem okviru. Komisija ni prejela nobenega takega načrta, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 301 do 311, pa različni poslovni načrti, ki jih je v obdobju, v katerem so se izvedle kapitalske injekcije, pripravila družba So.Ge.A.AL ali so bili pripravljeni zanj, niso trdna osnova, za katero bi delničarji, ki se ravnaajo po možnostih donosa, menili, da zadošča za pričakovanje razumnega dobička.
- (296) Italija je Komisiji med preiskavo predložila več dokumentov, za katere je trdila, da bi jih bilo treba upoštevati kot poslovne načrte, na katerih so temeljile odločitve za dokapitalizacijo družbe So.Ge.A.AL. Trdila je tudi, da bi se lahko z vidika zasebnega vlagatelja nadomeščanje izgub družbe So.Ge.A.AL lahko ustrezno utemeljilo s prisotnostjo strateškega programa prestrukturiranja z dobrimi obeti dolgoročnega dobička in s premisleki, ki niso le finančna donosnost, tj. zlasti splošnejšimi cilji javnega interesa, kot je regionalni razvoj. Podrobnosti o poslovnih načrtih, ki jih je predložila Italija, so v uvodnih izjavah 59 do 75.
- (297) V tem smislu ukrepi, ki so jih izvedle država, regija Sardinija in družba SFIRS niso v skladu z ravnanjem vlagatelja v tržnem gospodarstvu, ki se ravna po možnostih donosa. Država, regija Sardinija in družba SFIRS so v obdobju 2000–2010 redno zagotavljale finančno podporo, ki je ohranjala poslovno sposobnost družbe So.Ge.A.AL. Komisija meni, da glede na finančni položaj družbe So.Ge.A.AL njenih izgub noben zasebni vlagatelj ne bi kril tako dolgo brez kredibilne in realistične predhodne ocene, ki bi pokazala, da bi bilo kritje izgub stroškovno učinkovitejše od prestrukturiranja družbe.
- (298) Komisija se ne strinja s trditvijo Italije, da bi bilo treba pri oceni poslovne logike javnega vlagatelja upoštevati cilje javnega interesa. Na podlagi ustaljene sodne prakse, če bi javni delničarji ravnali kot zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu, se ne bi ravnali po ciljih javnega interesa in naložba bi morala biti donosna sama po sebi.
- (299) Ker je med preiskavo družba So.Ge.A.AL trdila, da bi bilo treba ekonomsko logiko ukrepov oceniti ločeno pred dodelitvijo celovite koncesije leta 2007 in po njej, Komisija po vrsti ocenjuje kapitalske injekcije, izvedene v obdobjih 2000–2007 in 2008–2010.

## Kapitalske injekcije v obdobju 2000–2007

- (300) Družba So.Ge.A.AL je navedla, da so se dokapitalizacije pred letom 2007 izvedle zaradi potrebe po zaščiti poslovanja družbe, zlasti ob upoštevanju neizbežne dodelitve celovite koncesije. Na podlagi informacij, ki so bile na voljo v času sprejetja odločitev o dokapitalizaciji družbe, je bila možnost dodelitve „celovite“ koncesije za delničarje družbe So.Ge.A.AL izrednega pomena.
- (301) V tem smislu Komisija meni, da se poslovni načrti družbe So.Ge.A.AL ne morejo šteti za realistično podlago za predvidevanje prihodnjega uspeha družbe v obdobju 2000–2010. V navedenih načrtih so bile posamezne navedbe kapitalskih injekcij, ki bi bile potrebne za uskladitev kapitala s pravnimi zahtevami. Poleg tega v njih nič ne kaže na to, da so v času sprejetja odločitve o kapitalskih injekcijah, ki so predmet preiskave, javni delničarji družbe So.Ge.A.AL pričakovali, da bo družba ponovno dosegla rentabilnosti in donose iz svoje naložbe (v smislu izplačanih dividend ali povečanja vrednosti delnic družbe), kar bi izravnalo znesek kapitala, vloženega v družbo. Prav tako v načrtih ni analize nadomestnih scenarijev, ki bi jih preudaren zasebni vlagatelj zahteval pred izvedbo tako velikih kapitalskih injekcij v družbo.
- (302) Komisija ugotavlja, da je bil le eden od dokumentov, ki jih Italija navaja kot poslovne načrte, pripravljen pred datumom odločitve o prvi kapitalski injekciji. Čeprav je v poslovnem načrtu iz leta 1999 navedeno, da bi bilo treba družbo So.Ge.A.AL dokapitalizirati, ta ne vključuje ocene, ki bi pokazala, da bi bilo za delničarje družbe stroškovno učinkoviteje, če bi namesto sprejetja ukrepov prestrukturiranja, ki naj bi povečali učinkovitost upravljavca letališča v časovnem okviru, ki je sprejemljiv za zasebnega vlagatelja, krili izgube upravljavca letališča. V poslovnem načrtu iz leta 1999 ni navedeno, da bo družba So.Ge.A.AL po kapitalskih injekcijah postala donosna.
- (303) Poleg tega je poslovni načrt iz leta 1999 temeljil na predpostavki, da bo družbi So.Ge.A.AL še isto leto dodeljena celovita koncesija. Komisija meni, da bi preudaren zasebni vlagatelj, ko bi postalo jasno, da bo koncesija dodeljena z zamudo in da cilj doseganja ponovne rentabilnosti ne bo dosežen, ponovno ocenil strategijo in proučil možnosti prestrukturiranja.
- (304) Tudi v načrtu družbe Roland Berger, edinem poslovnem načrtu, v katerem je bil finančni položaj družbe So.Ge.A.AL ocenjen na podlagi dveh scenarijev, tj. scenarija s celovito in scenarija z začasno koncesijo, niso bili predlagani nobeni ukrepi za prestrukturiranje družbe So.Ge.A.AL. V načrtu družbe Roland Berger je bilo ugotovljeno, da bo družba So.Ge.A.AL v scenariju z začasno koncesijo še naprej beležila izgube, niso pa bili predlagani nobeni popravni ukrepi. Takšno pomanjkanje informacij bi vsakega zasebnega vlagatelja odvrnilo od nadaljnega izvajanja zadevne strategije, zlasti ob upoštevanju pomanjkanja kakršne koli gotovosti glede dejanskega datuma dodelitve celovite koncesije družbi So.Ge.A.AL. Komisija ugotavlja tudi, da načrt družbe Roland Berger tudi po mnenju same družbe So.Ge.A.AL ni bil dovolj zanesljiv (glej uvodno izjavo 57).
- (305) Poslovni načrt iz leta 2005 je bil pripravljen ob upoštevanju dodelitve celovite koncesije. V njem je bila podana napoved prihodkov in stroškov za štiridesetletno trajanje koncesije za upravljanje letališča ob predpostavki, da bo koncesija družbi So.Ge.A.AL dodeljena leta 2006, vendar v načrtu niso bili predlagani ukrepi za odpravo pomanjkljivosti neuspešne dejavnosti oskrbe, ki je bila po navedbah iz načrta družbe Roland Berger iz leta 2004 pod povprečjem sektorja in naj bi srednjeročno še naprej ustvarjala izgube.
- (306) Komisija v tem okviru meni, da noben od navedenih načrtov ni takšen, da bi ga preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu štel za zanesljivo osnovo za izvedbo zadevnih naložb.

## Kapitalske injekcije v obdobju 2008–2010

- (307) Zasebni vlagatelj bi v vsakem primeru strategijo ponovno ocenil v poslovnem načrtu iz leta 2010, zlasti ob upoštevanju, da bi se v skladu s členom 14.a konvencije koncesija preklicala, če družba So.Ge.A.AL ponovne rentabilnosti ne bi dosegla v štirih letih od datuma začetka veljavnosti takšne koncesije, tj. do leta 2011. V načrtu iz leta 2010 je bilo napovedano, da bo družba ponovno dosegla rentabilnost leto pozneje kot leta 2011, tj. leta 2012, pri čemer je bila upoštevana dokapitalizacija družbe, ki je bila predvidena za leto 2010.



- (308) Odločitve delničarjev, da še naprej krijejo izgube družbe So.Ge.A.AL brez vzpostavljenega programa prestrukturiranja, tudi ko je bilo iz gospodarske uspešnosti po dodelitvi celovite koncesije razvidno, da izboljšanje donosnosti v časovnih rokih iz konvencije ni verjetno, ni mogoče enačiti z ravnanjem zasebnega vlagatelja.
- (309) Poleg tega je družba So.Ge.A.AL trdila, da so nepredvideni dogodki negativno vplivali na njene rezultate po letu 2007 in navedla zlasti učinke gospodarske krize na njen promet, zaradi katere je družba zabeležila 1,8-odstotni padec potniškega prometa. Družba So.Ge.A.AL je trdila tudi, da se promet zaradi zamud pri izvajanju del na infrastrukturi na letališču in dejstva, da organ ENAC letaliških pristojbin ni popravil, ni razvijal v skladu z napovedmi.
- (310) V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da Italija ni predložila nobenih orodij za ocenjevanje učinkov zadevnih nepredvidenih dogodkov. Nobenega dokaza ni, da se lahko 1,8-odstotni padec prometa pripiše gospodarski krizi.
- (311) Na tej podlagi se ne zdi, da bi odločitve glede dokapitalizacije družbe So.Ge.A.AL temeljile na gospodarskih ocenah, primerljivih s tistimi, ki bi jih v zadevnih okoliščinah razumen zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu v podobnem položaju izvedel pred takšnimi naložbami, da bi ugotovil njihovo prihodnjo donosnost.
- (312) Komisija ugotavlja tudi, da sta Italija in družba So.Ge.A.AL potrdili, da so bile kapitalske injekcije dogovorjene zlasti zaradi izpolnitve regulativnih zahtev. Vendar pa meni, da skladnost z regulativnimi kapitalskimi zahtevami sama po sebi ne more upravičiti tega, da zasebni vlagatelj v družbo vlaga dodatni kapital. Vlagatelji so pogosto z zakonom zavezani k vlaganju dodatnega lastniškega kapitala v družbe, katerih kapitalska osnova se je zaradi nenehnih izgub zmanjšala pod predhodno določeno raven. Zasebni vlagatelji, ki se soočajo s takšnim položajem, bi proučili tudi vse druge možnosti, vključno z likvidacijo ali izčrpanjem<sup>(80)</sup>, in izbrali tisto možnost, ki je finančno najugodnejša.
- (313) Zato Komisija ugotavlja, da odločitve o kapitalskih injekcijah za družbo So.Ge.A.AL niso bile v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, zaradi česar se je družbi So.Ge.A.AL zagotovila gospodarska prednost.

#### 12.1.1.5 *Selektivnost*

- (314) Da bi ukrep državne pomoči spadal na področje uporabe člena 107(1) PDEU, mora dajati prednost „posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga“. Zato se lahko le ukrepi v korist podjetjem, ki prednost dodelijo na selektiven način, štejejo za državno pomoč.
- (315) Komisija v zadevnem primeru ugotavlja, da so se ukrepi 1, 2 in 3 zagotovili le družbi So.Ge.A.AL, zato so selektivni v smislu člena 107(1) PDEU.

#### 12.1.1.6 *Vpliv na trgovino in izkrivljanje konkurence*

- (316) Da se lahko finančni ukrep šteje za državno pomoč, mora vplivati na trgovino med državami članicami in izkrivljati ali pa bi lahko izkrivljal konkurenco. Komisija v okviru presoje teh dveh pogojev ni dolžna ugotavljati resničnega vpliva pomoči na trgovino med državami članicami niti dejanskega izkrivljanja konkurence, ampak je dolžna le proučiti, ali lahko ta pomoč glede na okoliščine prizadene to trgovino in izkrivlja konkurenco<sup>(81)</sup>. Če pomoč, ki jo dodeli država članica, krepi položaj podjetja v primerjavi z drugimi podjetji, ki konkurirajo na notranjem trgu Unije, je treba ta podjetja obravnavati kot podjetja, na katera vpliva navedena pomoč.
- (317) Kot je bilo ocenjeno v uvodnih izjavah 253 do 257, je delovanje letališča gospodarska dejavnost. Konkurenca med letališči poteka pri privabljanju letalskih prevoznikov in ustreznega zračnega prometa (potniki in tovor), pa tudi med upravljavci letališča, ki si lahko konkurirajo pri pridobivanju pooblastila za upravljanje zadevnega letališča. Komisija v zvezi s tem poudarja, da lahko zlasti glede nizkocenovnih prevoznikov in čarterskih poletov letališča, ki niso v istih ciljnih območjih in v različnih državah članicah, konkurirajo med seboj pri privabljanju navedenih letalskih prevoznikov.

<sup>(80)</sup> Glej sporočilo Komisije državam članicam (UL C 307, 31.11.1993, str. 3), točka 36.

<sup>(81)</sup> Glej na primer zadevo C-372/97, Italija proti Komisiji, ZOdl. 2004, str. I-3679, točka 44.

- (318) Kot je navedeno v točki 40 smernic za letalski sektor iz leta 2005 in potrjeno v točki 45 smernic za letalski sektor iz leta 2014, iz področja uporabe člena 107(1) Pogodbe ni mogoče izključiti niti majhnih letališč iz razlogov, da financiranje, ki jim ga dodelijo javni organi, ne bi moglo izkrivljati konkurence ali vplivati na trgovino med državami članicami. Poleg tega je v točki 45 smernic za letalski sektor iz leta 2014 izrecno navedeno, da „sorazmerna majhnost podjetja, ki prejme javno financiranje, ne izključi a priori možnosti, da bi bila trgovina med državami članicami prizadeta“.
- (319) Letališče Alghero trenutno uporablja 1,5 milijona potnikov letno. V poslovnem načrtu iz leta 2005, ki ga je predložila Italija, naj bi število potnikov redno naraščalo, in sicer za 4,5 % do leta 2010, 2,6 % v obdobju 2011–2025 in 3,78 % v obdobju 2006–2025, proti letu 2045 pa bi število potnikov znašalo 2 800 000 milijonov. Poleg tega se z letališča Alghero od leta 2000 opravljajo leti v številne mednarodne namembne kraje. Na podlagi navedenega je treba upoštevati, da je gospodarska prednost, ki je bila družbi So.Ge.A.AL dodeljena z različnimi zadevnimi ukrepi, izkrivljala ali bi lahko izkrivljala konkurenco in bi lahko vplivala na trgovino med državami članicami.

#### 12.1.1.7 Sklepna ugotovitev glede obstoja pomoči

- (320) Komisija zato meni, da kapitalske injekcije in javno financiranje infrastrukture in opreme, vključno z „obrtiškimi in gradbenimi deli“, pomenijo pomoč družbi So.Ge.A.AL.

#### 12.1.2 Zakonitost pomoči

- (321) Država članica mora v skladu s členom 108(3) Pogodbe priglasiti vse načrte za dodelitev ali spremembo pomoči, pri čemer predlaganih ukrepov ne sme izvajati, dokler v postopku priglasitve ni sprejet dokončen sklep.
- (322) Zadevni ukrepi so se vsi izvedli brez odobritve Komisije. Poleg tega se na podlagi presoj iz uvodnih izjav 323 do 327 za ukrepe pomoči v korist družbe So.Ge.A.AL, ki so predmet preiskave, ne more šteti, da so izvzeti iz obveznosti priglasitve na podlagi odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005, ki velja za pomoč, dodeljeno pred 31. januarjem 2012.
- (323) V odločbi o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 je iz obveznosti priglasitve izvzeta državna pomoč v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljena podjetjem v zvezi s storitvami splošnega gospodarskega pomena, ki so v skladu s pogoji, določenimi v zadevni odločbi. V odločbi o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 je za združljivo razglašena zlasti pomoč v obliki nadomestila za javne storitve letališčem, (i) pri katerih povprečni letni promet ne presega 1 000 000 potnikov ali (ii) katerih povprečni letni promet pred obdavčitvijo ne presega 100 milijonov EUR v obdobju dveh finančnih let pred letom, v katerem je bila dodeljena storitev splošnega gospodarskega pomena, in letno nadomestilo za zadevno storitev ne presega 30 milijonov EUR.
- (324) Odločba o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 je veljala le za pomoč v obliki nadomestila za javne storitve za dejanske storitve splošnega gospodarskega pomena. Da bi bilo nadomestilo za javne storitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena upravičeno do izvzetja, je moralo izpolnjevati tudi pogoje iz členov 4, 5 in 6 zadevne odločbe.
- (325) V členu 4 odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 je bilo določeno, da je treba podjetje pooblastiti za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena z enim ali več uradnimi akti, ki med drugim določajo naravo in trajanje obveznosti opravljanja javnih storitev, parametre za izračun in pregled nadomestila ter nadzor nad njim in dogovore za preprečitev kakršnega koli čezmernega nadomestila in njegovo vračilo. V členu 5 odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 je bilo določeno, da mora biti znesek nadomestila ob upoštevanju ustreznih prejemkov in zmerne donosa omejen na znesek, potreben za pokrivanje stroškov, ki so nastali pri izpolnjevanju obveznosti javnih storitev. V skladu s členom 6 odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 so morale države članice izvajati redna preverjanja, da se zagotovi, da podjetja ne prejemajo prekomernega nadomestila zneska, določenega v skladu s členom 5.

- (326) Po mnenju Italije in družbe So.Ge.A.AL bi se moralo v tem primeru o upravljanju letališča Alghero za storitev splošnega gospodarskega pomena sklepati iz konvencije. Vendar v konvenciji niso bila določena nobena izrecna opredelitev domnevne naloge storitve splošnega gospodarskega pomena, za katero naj bi bila pooblaščen družba So.Ge.A.AL, ali pravila, ki bi urejala pravico družbe So.Ge.A.AL do nadomestila. Prav tako družba So.Ge.A.AL Komisiji ni dala na voljo nobenega drugega dokumenta, v katerem bi bil določen obseg obveznosti javne službe, ki naj bi jo opravljala. Komisija zato meni, da z domnevnim aktom o pooblastitvi upravljavcu letališča niso bile dodeljene dejanske obveznosti javne službe. Prav tako v njem niso bili določeni parametri za izračun in pregled nadomestila ter nadzor nad njim in potrebni dogovori za preprečitev kakršnega koli prekomernega nadomestila in njegovo vračilo. Zahteve iz členov 4, 5 in 6 odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005, ki se nanašajo na vsebino aktov o pooblastitvi, torej niso izpolnjene.
- (327) Komisija meni, da na tej podlagi ni mogoče ugotoviti, da je bila pomoč družbi So.Ge.A.AL izvzeta iz obveznosti priglasitve na podlagi odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005.
- (328) Komisija zato ugotavlja, da Italija ni spoštovala obveznosti mirovanja iz člena 108(3) Pogodbe in da zadevni ukrepi pomenijo nezakonito državno pomoč.

### 12.1.3 Združljivost pomoči

- (329) Ukrepi 1, 2 in 3 pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe, zato se lahko njihova združljivost oceni ob upoštevanju izjem iz odstavkov 2 in 3 navedenega člena in člena 106(2) Pogodbe.

#### 12.1.3.1 Uporaba smernic za letalski sektor

- (330) V členu 107(3) Pogodbe so določene nekatere izjeme od splošnega pravila iz člena 107(1), da državna pomoč ni združljiva z notranjim trgov. Zadevna pomoč se lahko oceni na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe, ki navaja: „pomoč za pospeševanje razvoja določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij, kadar takšna pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi“ se lahko šteje za združljivo z notranjim trgov.
- (331) Smernice za letalski sektor iz leta 2014 predstavljajo okvir za oceno, ali se lahko pomoč letališčem šteje za združljivo v skladu s členom 107(3)(c) Pogodbe.
- (332) Komisija v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 meni, da „Obvestilo Komisije o določitvi veljavnih pravil za ocenjevanje nezakonite državne pomoči“<sup>(82)</sup> velja za nezakonito pomoč letališčem za naložbe. Če je bila nezakonita pomoč za naložbe dodeljena pred 4. aprilom 2014, bo Komisija uporabila pravila združljivosti, ki so veljala v času dodelitve nezakonite pomoči za naložbe. V skladu s tem je v primerih nezakonite pomoči letališčem za naložbe, ki je bila dodeljena pred 4. aprilom 2014, uporabila načela iz smernic za letalski sektor iz leta 2005. Pri nezakoniti pomoči za naložbe, ki je bila dodeljena pred začetkom veljavnosti smernic za letalski sektor iz leta 2005, ko še ni bilo meril združljivosti za pomoč letališčem za naložbe, mora Komisija združljivost oceniti neposredno na podlagi člena 107(3)(c) PDEU ob upoštevanju svoje prakse odločanja. Komisija v zvezi s tem meni, da bi bilo treba za namene ocene združljivosti pomoči za naložbe, ki je bila družbi So.Ge.A.AL dodeljena pred začetkom veljavnosti smernic za letalski sektor iz leta 2005, merila iz navedenih smernic uporabiti po analogiji.
- (333) Komisija v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 meni, da se določbe iz „Obvestila Komisije o določitvi veljavnih pravil za ocenjevanje nezakonite državne pomoči“ ne bi smele uporabljati za nerešene zadeve v zvezi z nezakonito pomočjo letališčem za tekoče poslovanje, ki je bila dodeljena pred 4. aprilom 2014. Namesto tega je uporabila načela iz smernic za letalski sektor iz leta 2014 za vse zadeve v zvezi s pomočjo letališčem za tekoče poslovanje (nerešene prijave in nezakonita pomoč), tudi če je bila pomoč dodeljena pred 4. aprilom 2014.

<sup>(82)</sup> UL C 119, 22.5.2002, str. 22.

### 12.1.3.2 Pomoč za naložbe ali za tekoče poslovanje

- (334) V skladu s točko 25(r) smernic za letalski sektor iz leta 2014 je pomoč za naložbe opredeljena kot „pomoč za financiranje osnovnih sredstev, zlasti za pokritje vrzeli v financiranju stroškov investicijskega vzdrževanja“. V skladu s točko 25(r) smernic se lahko pomoč za naložbe nanaša na vnaprejšnje plačilo (za pokritje vnaprejšnjih stroškov za naložbe) in na pomoč, izplačano v obliki periodičnih obrokov (za pokritje stroškov investicijskega vzdrževanja v smislu letne amortizacije in stroškov financiranja).
- (335) Pomoč za tekoče poslovanje pomeni pokritje vseh stroškov poslovanja letališča, ki so opredeljeni kot „osnovn[i] strošk[i] zagotavljanja letaliških storitev, vključno s stroškovnimi kategorijami, kot so stroški za zaposlene, pogodbene storitve, komunikacije, odpadke, energijo, vzdrževanje, najem, upravljanje itd., vendar ne vključujejo stroškov investicijskega vzdrževanja, podpore za trženje ali vseh drugih spodbud, ki jih letalskim prevoznikom dodeli letališče, ter stroškov, ki spadajo na področje javne politike“ <sup>(83)</sup>.
- (336) Italija je med preiskavo <sup>(84)</sup> trdila, da bi se lahko javno financiranje naložb v letališko infrastrukturo na splošno ocenilo:
- (a) kot pomoč za naložbe v višini polnega zneska sredstev, ki so bila družbi So.Ge.A.A dana na voljo za kritje stroškov za naložbe, ali
- (b) kot pomoč za tekoče poslovanje, enaki razliki med koncesijsko dajatvijo, ki temelji na trgu, če ta obstaja, in koncesijsko dajatvijo, ki jo dolguje upravljavec letališča zaradi pravice do upravljanja letališča.
- (337) Italija je trdila, da se v tem primeru zadevno javno financiranje ne sme šteti za pomoč družbi So.Ge.A.AL za naložbe. Tako meni zato, ker je država ohranila lastništvo nad zadevno infrastrukturo in ker pred datumom dodelitve celovite koncesije leta 2007 upravljavec infrastrukture ni bil odgovoren za naložbe v infrastrukturi na letališču Alghero, ampak je le v imenu države vzdrževal letališko infrastrukturo.
- (338) Ob upoštevanju stališča Italije in opredelitev iz smernic za letalski sektor iz leta 2014 se lahko šteje, da:
- (a) kapitalske injekcije po 12. decembru 2006, s katerimi so se krile letne izgube družbe So.Ge.A.AL iz poslovanja, pomenijo pomoč družbi So.Ge.A.AL za tekoče poslovanje, in
- (b) financiranje, ki ga je država dodelila za infrastrukturo, „obrtniška in gradbena dela“ in opremo do dodelitve celovite koncesije leta 2007, pomeni pomoč za tekoče poslovanje v korist družbe So.Ge.A.AL. Dejansko pred to dodelitvijo financiranje naložb na letališču Alghero ni bila naloga družbe So.Ge.A.AL, ampak države kot lastnice letališča. Zato financiranje, ki ga je država dodelila za infrastrukturo, „obrtniška in gradbena dela“ in opremo, družbe So.Ge.A.AL ni razbremenilo stroškov za naložbe, ki bi jih običajno morala kriti. Da bi država ravnala v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, bi morala zahtevati zvišanje koncesijske dajatve, ki jih je plačevala družba So.Ge.A.AL, in tako zagotoviti donosnost svojih naložb. Iz tega sledi, da se je pomoč dodelila v obliki koncesijske dajatve (ki za upravljavca letališča, kot je družba So.Ge.A.AL, pomeni strošek poslovanja), ki je bila nižja, kot bi morala biti. Ker so po dodelitvi celovite koncesije za upravljanje letališke infrastrukture naložbe sodile v pristojnost družbe So.Ge.A.AL, javno financiranje takih naložb pomeni pomoč za naložbe. Komisija je v nadaljevanju ocenila združljivost financiranja naložb v infrastrukturo na letališču Alghero z notranjim trgov (i) na podlagi predpostavke, da pomeni pomoč za naložbe (glej uvodne izjave 339 do 367) in (ii) na podlagi predpostavke, da pomenijo pomoč za tekoče poslovanje (glej uvodne izjave 368 do 374). V okviru ocene pod točko (ii) je Komisija analizirala tudi združljivost kapitalskih injekcij (ukrep 1), ki očitno pomenijo pomoč za tekoče poslovanje, z notranjim trgov.

### 12.1.3.3 Združljivost pomoči za infrastrukturo in opremo (ukrepa 2 in 3) na podlagi predpostavke, da je pomoč za naložbe

- (339) Komisija najprej ugotavlja, da morajo biti v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2005 upravičeni stroški naložb na letališču omejeni na izgradnjo letališke infrastrukture in opreme (vzletno-pristajalne steze, terminali, betonske ploščadi, kontrolni stolp) ali zmogljivosti, ki jih neposredno podpirajo (protipožarna oprema, varnostna

<sup>(83)</sup> Točka 25(v) smernic za letalski sektor iz leta 2014.

<sup>(84)</sup> Dopis Italije z dne 8. maja 2014.

ali varstvena oprema). Upravičeni stroški ne smejo vključevati stroškov, ki niso neposredno povezani z osnovnimi dejavnostmi letališč, vključno z izgradnjo, financiranjem, rabo in najemom zemljišč ter objektov, ne le za pisarne in skladišča, ampak tudi za hotele in industrijska podjetja na območju letališča ter trgovine, restavracije in parkirišča.

- (340) V tem primeru so bila javna sredstva usmerjena v financiranje novega potniškega terminala, prenovo starega terminala, izboljšanje vozne steze, razširitev območij za parkiranje letal, izboljšanje vzletno-pristajalne steze, izvedbo sistema za nadzor prtljage in uvedbo sistema za zunanji nadzor. Navedeni stroški za naložbe so upravičeni do financiranja na podlagi smernic za letalski sektor iz leta 2005.
- (341) Kar zadeva združljivost javnega financiranja, ki je predmet preiskave, z notranjim trgov, Komisija v skladu s členom 61 smernic za letalski sektor iz leta 2005 preveri zlasti, ali:
- (a) izgradnja in uporaba infrastrukture ustrezata cilju splošnega interesa, ki je jasno opredeljen (regionalni razvoj, dostopnost itd.);
  - (b) je infrastruktura potrebna in sorazmerna z zadanim ciljem;
  - (c) infrastruktura ponuja zadovoljive srednjeročne obete za uporabo, zlasti glede uporabe obstoječe infrastrukture;
  - (d) imajo vsi morebitne uporabniki infrastrukture do nje enak in nediskriminatoren dostop ter
  - (e) vpliv na razvoj trgovine ni v nasprotju z interesom Unije.
- (342) Da bi bila državna pomoč letališčem razglašena za združljivo, bi morala izpolnjevati zahtevo glede posebnih meril združljivosti iz smernic za letalski sektor iz leta 2005, poleg tega pa kot vsaki drugi ukrep državne pomoči imeti spodbujevalen učinek ter biti potrebna in sorazmerna glede na namenski legitimni cilj <sup>(85)</sup>. Zato je Komisija poleg meril iz uvodne izjave 341 ocenila spodbujevalni učinek ter potrebnost in sorazmernost zadevne pomoči.
- (i) Jasno opredeljen cilj splošnega interesa
- (343) Ukrepi, ki so predmet presoje, so bili med drugim namenjeni za financiranje izgradnje novega terminala z zmogljivostjo 2 000 000 potnikov, saj je bil stari terminal (zmogljivost 800 000 potnikov) prezaseden že leta 2003 <sup>(86)</sup>. Poleg tega se je pomoč za naložbe uporabila za financiranje številnih ukrepov, ki so pripomogli k prilagoditvi letališča novim varstvenim in varnostnim zahtevam, da bi lahko še naprej delovalo v polnem obsegu.
- (344) Po navedbah Italije je bil splošni cilj financiranja infrastrukture na letališču Alghero razvoj varne in funkcionalne prometne infrastrukture in regionalne povezanosti. Po mnenju Italije imajo regionalna letališča pomembno vlogo pri spodbujanju dostopnosti ciljnih območij, z zadevnimi naložbami pa so se izboljšali varnost, varstvo in učinkovitost letališča ter se obenem prispevalo k doseganju širših regionalnih razvojnih ciljev.
- (345) Poleg tega Italija poudarja, da je BDP na prebivalca na Sardiniji v povprečju precej nižji kot v Italiji, stopnja brezposelnosti pa je precej višja od italijanskega povprečja. Med letoma 2003 in 2012 je bila na primer povprečna stopnja brezposelnosti na Sardiniji 13,3-odstotna, v Italiji pa 7,9-odstotna. Zato bi se verjetno z vsakim povečanjem prometnih tokov zaradi razvoja infrastrukture na letališču Alghero ustvarile povezane socialne in gospodarske koristi za Sardinijo v smislu gospodarske in socialne kohezije ter razvoja otoka.
- (346) Navedene pripombe so v skladu z ugotovitvami iz poročila družbe Accuracy, v katerem je bilo priznано, da je razvoj sektorja letalskega prevoza na Sardiniji zlasti pomemben za regionalni razvoj območja. V poročilu družbe Accuracy je poudarjen primer morebitnega obsega pozitivnih gospodarskih koristi, ki bi nastale zaradi razvoja letalske infrastrukture na Sardiniji. V skladu s študijo iz poročila družbe Accuracy je razvoj sektorja letalskega prevoza na letališču Cagliari (na Sardiniji) prinesel pozitivne gospodarske učinke v višini približno 140 milijonov EUR letno.

<sup>(85)</sup> Glej na primer sklep Komisije v zadevi SA.34586 – Grčija – Posodobitev letališča Chania, uvodna izjava 49.

<sup>(86)</sup> „Obnova“ starega terminala iz preglednice 5 je povezana s povečanjem/izgradnjo novega terminala, torej je vključena v opis pomoči za novi terminal.

- (347) Poleg tega je edini primerni način prevoza na Sardinijo in z nje letalski prevoz, razen trajektov, pri katerih pa prevoz traja precej dalj časa. Čeprav je Sardinija na primer s Španijo in celinsko Italijo povezana s trajektnimi linijami, pot s trajektom v povprečju traja več kot devet ur.
- (348) Razvoj infrastrukture na letališču Alghero je bil torej del načrtov Sardinije, da z razvojem regionalnih letališč izboljša povezljivost. V skladu s tem lahko Komisija ugotovi, da javna sredstva za izboljšanje infrastrukture na letališču Alghero izpolnjujejo jasno opredeljene cilje izboljšanja varne in funkcionalne prometne infrastrukture in regionalne dostopnosti. Razvoj infrastrukture na letališču Alghero je bil torej v skupnem interesu, saj naj bi se z naložbami ustvarili pozitivni zunanji učinki v smislu gospodarskega in socialnega razvoja.

(ii) Potrebnost in sorazmernost infrastrukture glede na zastavljeni cilj

- (349) Pomoč za naložbe se lahko razglasi za združljivo le, če je potrebna in sorazmerna z zastavljenim ciljem splošnega interesa. To velja zlasti, kadar naložba ne pomeni podvajanje obstoječe, premalo izkoriščene infrastrukture.
- (350) Državna pomoč za financiranje naložb na letališču Alghero je bila potrebna, da bi se povečala zmogljivost letališča in s tem zagotovila njena dolgoročna rentabilnost. Pred izvedbo naložb je zmogljivost letališča Alghero dosegala le 800 000 potnikov. Letališče Alghero je omejitev zmogljivosti doseglo v letih 2003 in 2004, zato so bile potrebne naložbe, da bi lahko sprejelo več potnikov. Poleg tega so se izvedle nekatere izboljšave zaradi doseganja varnostnih standardov, ki so pripomogle k boljši izkoriščenosti obstoječe letališke infrastrukture ter s tem k regionalnemu razvoju in povezljivosti ciljnega območja letališča.
- (351) Z naložbami se je zmogljivost letališča z 800 000 potnikov leta 2003 povečala na 2 000 000 potnikov leta 2004. Od leta 2011 je potniški promet na letališču dosegel približno 70 % zmogljivosti letališča. Po mnenju Italije je mogoče predvideti, da bi bil potniški promet večji, če ne bi bilo finančne krize.
- (352) V poročilu družbe Ecorys je priznано, da je bilo zaradi razvoja turizma potrebno povečanje zmogljivosti terminalov na letališču Alghero, da bi se lahko izkoristila pričakovana rast prometa. Kot je bilo navedeno, je v skladu s poročilom družbe Ecorys pred izvedbo naložb na letališču Alghero razvoj turističnega sektorja oviralo pomanjkanje mednarodne povezljivosti. Dejansko je bilo v poslovnem načrtu družbe So.Ge.A.AL iz leta 2004 napovedano, da se bo leta 2008 skupno število potnikov na letališču v primerjavi s stopnjami pred povečanjem zmogljivosti letališča leta 2004 povečalo za približno 30 %. Takšne stopnje potniškega prometa ne bi bilo mogoče sprejeti brez naložb.
- (353) Poleg tega nove naložbe niso pomenile podvajanje obstoječe nedonosne infrastrukture, saj tri najbližja letališča niso v istem ciljnem območju (glej uvodno izjavo 33). Čeprav je letališče Alghero eno od treh letališč na Sardiniji (skupaj z letališčema Cagliari in Olbia), ki jih uporabljajo komercialni letalski prevozniki, ni nobeno od obeh letališč v istem ciljnem območju. Letališči Olbia in Cagliari sta 128 km oziroma 235 km oddaljeni od letališča Alghero. Komisija je v svoji odločbi iz leta 2007 ugotovila, da letališča Alghero zaradi njegove lokacije in značilnosti prometnega omrežja na Sardiniji ni mogoče nadomestiti z drugima letališčema. Naložbe torej niso pomenile podvajanja obstoječe nedonosne infrastrukture.
- (354) Komisija zato ugotavlja, da so bile podprte naložbe potrebne in sorazmerne s ciljema povezljivosti in regionalnega gospodarskega razvoja, k doseganju katerih zadevni ukrepi učinkovito prispevajo.

(iii) Zadovoljivi srednjeročni obeti za uporabo, zlasti glede uporabe obstoječe infrastrukture

- (355) Naložbe so letališču Alghero omogočile skladnost z varnostnimi zahtevami na letališču in prilagoditev potrebam po prevozu v njegovem ciljnem območju.

- (356) Družba So.Ge.A.AL je ob dodelitvi „celovite“ koncesije za upravljanje letališča Alghero postopno uvajala program naložb za prilagoditev letališke infrastrukture in opreme, da bi lahko obravnavala vse večje število potnikov na letališču. Skupno so na podlagi poslovnega načrta iz leta 2005 načrtovane naložbe na letališču Alghero v času trajanja koncesije znašale 143,3 milijona EUR <sup>(87)</sup>.
- (357) V poslovnem načrtu družbe So.Ge.A.AL iz leta 2004 je bilo predvideno, da se bo leta 2008 skupno število potnikov na letališču Alghero v primerjavi s stopnjo pred povečanjem zmogljivosti letališča leta 2004 povečalo za približno 30 %. Takšne stopnje potniškega prometa ne bi bilo mogoče sprejeti brez naložb, ki so predmet presoje v tem primeru. Poznejši razvoj dogodkov v glavnem potrjuje ta pričakovanja. Dejansko je družba So.Ge.A.AL uspela doseči precejšnjo rast prometa v skladu s svojimi pričakovanji. Od leta 2011 je potniški promet na letališču dosegel približno 70 % zmogljivosti letališča. Po mnenju Italije bi bil potniški promet večji, če ne bi bilo finančne krize.
- (358) Zato Komisija ugotavlja, da so bili srednjeročni obeti za uporabo posodobljene infrastrukture dobri.
- (iv) Enak in nediskriminatoren dostop do infrastrukture
- (359) V skladu z informacijami, ki jih je predložila Italija, in ne glede na upravičeno oblikovanje različnih cen v posameznih sporazumih z letalskimi prevozniki, je infrastruktura vedno dostopna vsem morebitnim uporabnikom brez diskriminacije.
- (v) Vpliv na razvoj trgovine ni v nasprotju z interesom Unije
- (360) Letališče Alghero se je do leta 2005 uvrščalo med letališča kategorije D, kot je opredeljena v točki 15 smernic za letalski sektor iz leta 2005. V smernicah za letalski sektor iz leta 2005 je bilo določeno, da letališča kategorije D malo verjetno izkrivljajo konkurenco ali vplivajo na trgovino v nasprotju s splošnim interesom. Komisija je na tej podlagi v sklepu iz leta 2012 menila, da pomoč pred letom 2005 ni vplivala na trgovino v nasprotju s splošnim interesom. Italija ali zainteresirane strani tej predhodni ugotovitvi med preiskavo niso nasprotovale.
- (361) Sicer pa v istem ciljnem območju ni nobenega drugega letališča. Kot je bilo navedeno v uvodni izjavi 33, je v regiji, v kateri so cestne povezave slabe, najbližje letališče oddaljeno več kot 120 km, kar potrjuje ugotovitev, da letališča Alghero z vidika potnika ni mogoče v večji meri nadomestiti z drugimi letališči na Sardiniji.
- (362) Komisija zato ugotavlja, da financiranje, ki je bilo dodeljeno za izboljšanje infrastrukture (vključno z „obrtiškimi in gradbenimi deli“) in opreme na letališču Alghero, ni izkrivljalo konkurence v nasprotju z interesom Unije.
- (vi) Spodbujevalen učinek, potrebnost in sorazmernost pomoči
- (363) Komisija mora ugotoviti tudi, ali se je zaradi državne pomoči, ki je bila dodeljena letališču Alghero, spremenilo ravnanje družbe upravičenke tako, da izvaja dejavnost, ki prispeva k doseganju cilja v javnem interesu in (i) je brez pomoči ne bi izvedla ali (ii) bi jo izvajala bolj omejeno ali drugače. Poleg tega se pomoč šteje za sorazmerno le, če enakega rezultata ni mogoče doseči z manj pomoči in manj izkrivljanja. To pomeni, da morata biti znesek in intenzivnost pomoči omejena na najmanjšo vrednost, potrebno za izvedbo dejavnosti, ki je upravičena do pomoči.
- (364) V tem primeru so bila nepovratna sredstva za naložbe povezana z izboljšanje ploščadi, vzletno-pristajalne steze, vozne steze in terminala. Dolge povračilne dobe, povezane z naložbami v infrastrukturo, skupaj z veliko zapletenostjo in tveganji, ki spremljajo velike projekte, kažejo na to, da so bile morda težave pri privabljanju zasebnega kapitala. Manjša letališča, kot je letališče Alghero, se lahko soočajo z velikimi težavami pri privabljanju zasebnega kapitala po primerni ceni, ki ga potrebujejo za izvedbo potrebnih infrastrukturnih projektov.

<sup>(87)</sup> Kot je bilo določeno v „Programma di Intervento ‚Investimenti‘ of the Programma di sviluppo per l’affidamento della gestione quarantennale“, odobrenem septembra 2005.

(365) V skladu z informacijami, ki jih je predložila Italija, navedenih naložb brez pomoči ne bi bilo mogoče izvesti. Dejansko je ob upoštevanju finančnega položaja družbe So.Ge.A.AL, katere skupna izguba je bila v preiskovanem obdobju 2000–2010 takšna, da je bilo potrebnih več kapitalskih injekcij javnih organov, jasno, da družba So.Ge.A.AL k financiranju teh naložb ni mogla prispevati bistveno več, kot dejansko je, in da zunanega financiranja ni mogla pridobiti na trgu. Zato se lahko šteje, da so bili zadevni ukrepi pomoči potrebni in sorazmerni s potrebo po zadovoljitvi pričakovanega povpraševanja letalskih prevoznikov in potnikov v ciljnem območju.

(366) Komisija zato meni, da je pomoč omejena na najmanjšo vrednost, potrebno za izvedbo dejavnosti, ki je upravičena do pomoči.

(vii) Sklepna ugotovitev

(367) Komisija meni, da so ukrepi, ki so predmet preiskave in s katerimi se je zagotovila javna podpora za naložbe v infrastrukturo na letališču Alghero, če se bodo šteli za pomoč za naložbe, združljivi z notranjim trgovom v skladu s členom 107(3)(c) Pogodbe.

#### 12.1.3.4 Zdržljivost pomoči družbi So.Ge.A.AL (ukrepi 1, 2 in 3) na podlagi predpostavke, da je pomoč za tekoče poslovanje

(368) Pomoč za tekoče poslovanje, ki je bila dodeljena pred začetkom veljavnosti smernic za letalski sektor iz leta 2014, tj. pred 4. aprilom 2014, se lahko šteje za združljivo, če so izpolnjeni naslednji pogoji:

(a) prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa: ta pogoj je med drugim izpolnjen, če pomoč poveča mobilnost državljanov Unije in povezljivost regij ali spodbuja regionalni razvoj <sup>(88)</sup>;

(b) ustreznost državne pomoči kot instrumenta politike: države članice morajo prikazati, da je pomoč ustrezna za doseganje nameravanega cilja ali reševanje težav, ki se nameravajo obravnavati s to pomočjo <sup>(89)</sup>;

(c) potreba po posredovanju države: državna pomoč mora biti usmerjena v primere, ko taka pomoč lahko zagotovi pomembne izboljšave, ki jih trg sam ne more doseči <sup>(90)</sup>;

(d) obstoj spodbujevalnega učinka: ta pogoj je izpolnjen, če bi se ob odsotnosti pomoči za tekoče poslovanje in ob upoštevanju možnega obstoja pomoči za naložbe ter ravni prometa raven gospodarske dejavnosti zadevnega letališča verjetno znatno zmanjšala <sup>(91)</sup>;

(e) sorazmernost zneska pomoči (pomoč, omejena na najmanjšo potrebno): da bi bila pomoč za tekoče poslovanje sorazmerna, mora biti omejena na najmanjšo potrebno, da se dejavnost z dodeljeno pomočjo izvede <sup>(92)</sup>;

(f) izogibanje neprimernim negativnim učinkom na konkurenco in trgovino <sup>(93)</sup>.

(369) Ukrepi za poslovanje, ki so bili dodeljeni družbi So.Ge.A.AL in vključujejo zlasti več kapitalskih injekcij, naj bi družbi omogočili dovolj kapitala za nadaljnje uspešno poslovanje tako z gospodarskega kot s pravnega vidika. Podobno so odločitve javnih organov, da financirajo nekatere naložbe, ne da bi zahtevali ustrezno povečanje koncesijskih dajatev, ki jih je plačevala družba So.Ge.A.AL, pripomogle k reševanju družbe, saj bi višje koncesijske dajatve pomenile višje stroške poslovanja, kar bi še poslabšalo njen finančni položaj. Vsi ti ukrepi so torej prispevali k nadaljnjemu poslovanju letališča Alghero. Komisija ob upoštevanju vloge, ki jo je imelo letališče glede dostopnosti regije in regionalnega gospodarskega razvoja, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 343 do 348, meni, da je pomoč za tekoče poslovanje družbi So.Ge.A.AL prispevala k doseganju cilja splošnega interesa.

<sup>(88)</sup> Točki 137 in 113 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

<sup>(89)</sup> Točki 137 in 120 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

<sup>(90)</sup> Točki 137 in 116 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

<sup>(91)</sup> Točki 137 in 124 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

<sup>(92)</sup> Točki 137 in 125 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

<sup>(93)</sup> Točki 137 in 131 smernic za letalski sektor iz leta 2014.



- (370) Ker je imelo letališče Alghero v preiskovanem obdobju izgube (glej preglednico 3), je bila pomoč za tekoče poslovanje tista, zaradi katere je lahko nadaljevalo poslovanje in še naprej zagotavljalo povezljivost regije Sardinije. Komisija zato meni, da je bila pomoč za tekoče poslovanje letališču Alghero primeren instrument za doseganje cilja splošnega interesa.
- (371) Kar zadeva potrebnost, mora pomoč za tekoče poslovanje v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 zagotoviti pomembne izboljšave, ki jih trg sam ne more doseči. Komisija meni, da je ta zahteva v tem primeru izpolnjena, saj bi morala družba So.Ge.A.AL brez pomoči verjetno zapustiti trg, Sardinija pa bi ostala brez prometne infrastrukture, ki ima pomembno vlogo pri njeni dostopnosti in razvoju (turizem).
- (372) Poleg tega bi se dejavnost upravičenke brez pomoči znatno zmanjšala ali celo ukinila. Ukrepi, ki so predmet preiskave, so bili omejeni na najmanjše, ki so bili potrebni za izravnavo izgub in omogočanje družbi So.Ge.A.AL, da upošteva kapitalske zahteve in še naprej uspešno posluje. Takšni ukrepi so bili potrebni za reševanje družbe tudi, če se upoštevajo učinki vseh drugih pomoči (za poslovanje in naložbe), ki so predmet preiskave. Komisija zato meni, da je bila vsa pomoč družbi So.Ge.A.AL za tekoče poslovanje potrebna in omejena na najmanjšo vrednost, potrebno za izvedbo dejavnosti.
- (373) Kot je bilo navedeno, v istem ciljnem območju ni nobenega drugega letališča. Poleg tega je Italija potrdila, da je letališka infrastruktura na voljo vsem letalskim prevoznikom pod nediskriminatornimi pogoji.
- (374) Komisija na tej podlagi ugotavlja, da so pogoji glede združljivosti iz smernic za letalski sektor iz leta 2014 izpolnjeni, zato so ukrepi združljivi z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c).

## 12.2 UKREPI V KORIST LETALSKIM PREVOZNIKOM, KI DELUJEJO NA LETALIŠČU

### 12.2.1 **Obstoj pomoči v skladu s členom 107(1) Pogodbe**

- (375) V tem oddelku Komisija ocenjuje, ali sporazumi med družbo So.Ge.A.AL in več letalskimi prevozniki, ki sodijo v obseg preiskave, pomenijo državno pomoč zadevnim letalskim prevoznikom v smislu člena 107(1) Pogodbe.

#### 12.2.1.1 *Državna sredstva in pripis državi*

- (376) Morebitne gospodarske prednosti, vključene v pogodbeno razmerja z letalskimi prevozniki, ki opravljajo dejavnost na letališču Alghero, ni neposredno dodelila država, ampak upravljavec letališča v državni lasti, družba So.Ge.A.AL. Ob predpostavki, da je takšna gospodarska prednost prisotna v katerem koli sporazumu, ki je predmet preiskave, je treba ugotoviti, ali je bila ta prednost financirana iz državnih sredstev in se jo lahko pripíše državi.
- (377) V skladu z ustaljeno sodno prakso sredstva javnih podjetij (tj. podjetij, nad katerimi imajo lahko javne oblasti neposreden ali posreden obvladujoč vpliv), prav tako štejejo za državna sredstva, saj ta sredstva „stalno ostanejo pod javnim nadzorom in [so] zato na voljo pristojnim javnim oblastem“<sup>(94)</sup>. Ker je družba So.Ge.A.AL javno podjetje, je treba v skladu z navedeno sodno prakso za namene člena 107(1) Pogodbe njena sredstva šteti za državna sredstva. V skladu s členom 2 direktive o preglednosti se šteje, da imajo javni organi prevladujoč vpliv, kadar je v njihovi lasti velik del vpisanega kapitala družbe, obvladujejo večino glasov, ki pripadajo izdanemu delniškemu kapitalu družbe ali lahko imenujejo več kot polovico članov upravnega, vodstvenega ali nadzornega organa podjetja. V primeru družbe So.Ge.A.AL se zdi, da so izpolnjena vsa ta tri nekumulativna merila za predpostavko glede prevladujočega vpliva države.
- (378) Družbi So.Ge.A.AL in Ryanair zanikata, da bi se lahko sporazumi z letalskimi prevozniki pripisali državi, Italija in družba Unioncamere pa to potrujeta.

<sup>(94)</sup> Glej na primer sodbo v zadevi C-278/00, Grčija proti Komisiji, Recueil 2004, str. I-03997, sodbo v zadevi C-482/99, Francija proti Komisiji, Recueil 2002, str. I-04397, in sodbo v združenih zadevah C-328/99 in C-399/00, Italija in SIM 2 Multimedia proti Komisiji, Recueil 2003, str. I-04035, točka 33.

- (379) Družbi So.Ge.A.AL in Ryanair sta med preiskavo trdili, da bi se lahko sporazume, ki jih je letališče Alghero sklenilo z letalskimi prevozniki, pripisalo državi le na podlagi objektivne ugotovitve, ki bi pokazala, da je država pri odločitvi družbe So.Ge.A.AL, da sklene sporazume, posredovala tako, da bi jih določila ali nanje vplivala in bi družba So.Ge.A.AL ravnala drugače, kot bi, če bi se lahko samostojno odločila; trdili sta, da se to ni zgodilo pri nobenem od javnih delničarjev družbe So.Ge.A.AL. Na podlagi sodne prakse se lahko za sporazume, sklenjene med družbo So.Ge.A.AL in letalskimi prevozniki, ki delujejo na letališču, ugotovi, da vsebujejo državno pomoč v skladu s členom 107(1) Pogodbe, le, če je država lahko nadzorovala družbo So.Ge.A.AL in če so javni organi „tako ali drugače sodelovali pri sprejetju navedenih ukrepov“. Vendar „ni mogoče zahtevati, da je treba na podlagi podrobne poizvedbe dokazati, da so javni organi v zadevnem primeru vzpodbudili javno podjetje, da sprejme zadevne ukrepe pomoči“<sup>(95)</sup>. Da bi se ugotovilo, ali je mogoče določen ukrep pripisati državi, lahko Komisija svoje sklepanje utemelji na vsakršnem kazalniku, ki v zadevnem primeru kaže bodisi na vpletenost javnih organov bodisi na težko verjetni neobstoju vpletenosti pri sprejetju ukrepa<sup>(96)</sup>.
- (380) Kot je Sodišče ugotovilo v zadevi Stardust Marine, se lahko za ukrep ugotovi, ali se ga lahko pripiše državi, z „osnovnimi“ ali „strukturnimi“ kazalniki ali indici, da je bila pri odločitvi o sprejetju določenega ukrepa vpletena država oziroma ni verjetno, da ni bila vpletena. V isti sodbi je Sodišče opredelilo neizčrpen seznam morebitnih kazalnikov za vprašanje pripisa državi, kot so podrobneje navedeni v uvodni izjavi 268: dejstvo, da je moralo podjetje prek posredovanja, s katerim se je dodelila pomoč, upoštevati navodila, ki so jih izdali državni organi, vključevanje javnega podjetja v strukturo javne uprave, vrsta dejavnosti podjetja in njihovo izvajanje na trgu v običajnih pogojih konkurence z zasebnimi izvajalci dejavnosti, pravni status podjetja, intenzivnost nadzora, ki ga nad upravljanjem podjetja izvajajo javni organi in vsakršen kazalnik, ki v konkretnem primeru kaže bodisi na vpletenost javnih organov bodisi na težko verjetni neobstoju vpletenosti pri sprejetju ukrepa, tudi ob upoštevanju njegove razsežnosti, njegove vsebine ali pogojev, ki jih vsebuje.
- (381) S preiskavo v tem primeru se je potrdila ugotovitev, da se lahko sklenitev sporazumov z letalskimi prevozniki pripiše državi.
- (382) Prvič, iz javnega lastništva družbe So.Ge.A.AL, ki pomeni vse glasove v skupščini delničarjev in upravnem odboru, izhaja, da je treba za državo šteti, da vpliva na postopke odločanja družbe So.Ge.A.AL in je vpletena v odločitve, ki jih sprejme družba. Sardinija ima glede na svojo udeležbo v družbi So.Ge.A.AL večino glasov v skupščini delničarjev. V skladu s statutom družbe So.Ge.A.AL vsaka nominalna delnica pomeni en glas na skupščini delničarjev. Člani upravnega odbora so imenovani, da sorazmerno predstavljajo deleže večinskih in manjšinskih delničarjev.
- (383) Drugič, Komisija ugotavlja, da Italija nikdar ni trdila, da je družba So.Ge.A.AL odločitev glede sklenitve sporazumov z letalskimi prevozniki sprejela avtonomno, brez vpletenosti delničarjev. Nasprotno, Italija je v dopisu z dne 18. februarja 2014 trdila, da:
- se je o sporazumih z letalskimi prevozniki pogajal generalni direktor družbe So.Ge.A.AL,
  - je generalni direktor upravni odbor obvestil o stanju pogajanj, vsebini sporazumov in razvojnih možnostih zadevnih sporazumov,
  - je upravni odbor na splošno soglasno potrdil pogoje sporazumov z letalskimi prevozniki pred njihovim podpisom.
- (384) Poleg tega je Italija pojasnila, da so bili sporazumi z letalskimi prevozniki, ki delujejo na letališču, za promocijo ali uvedbo novih rut z letališča Alghero sklenjeni v dogovoru s Sardinijo in da so bili sestavni del strategije Sardinije za povečanje turističnih tokov na otok in z njega<sup>(97)</sup>. Komisija meni tudi, da je narava dejavnosti družbe So.Ge.A.AL (upravljanje letališča) še en dokaz, da se lahko zadevni ukrepi pripišejo državi, saj regionalna letališča lokalnim in regionalnim organom pogosto predstavljajo pomembno orodje za spodbujanje lokalnega gospodarskega razvoja.
- (385) Tretjič, Komisija je v nadaljevanju dokazala, da je dovolj jasno razvidno, da so regionalni organi dejansko vzpodbudili sklenitev zadevnih sporazumov, zlasti (vendar ne le) sporazumov z glavnim letalskim prevoznikom, ki deluje na letališču, tj. družbo Ryanair. Navedeno dokazuje, da se ukrepi lahko pripišejo državi v smislu sodne prakse v zadevi *Stardust Marine*<sup>(98)</sup>.

<sup>(95)</sup> Sodba v zadevi Stardust Marine, že navedena, točki 52 in 53.

<sup>(96)</sup> Sodba v zadevi Stardust Marine, že navedena, točka 56.

<sup>(97)</sup> Dopis Italije z dne 18. februarja 2014, Priloga A.

<sup>(98)</sup> Sodba v zadevi C-482/99, Francija proti Komisiji, že navedena.

- (i) Regionalni organi so bili obveščeni o stroških, ki izhajajo iz sporazumov z letalskimi družbami in pričakovalo se je, da bodo k njim prispevali
- (386) Iz zapisnikov sestankov upravnega odbora, ki jih je Italija predložila med preiskavo, je razvidno, da je bila Sardinija seznanjena o pogajanjih, se o njih posvetovala in se strinjala s sklenitvijo pogodb z letalskimi prevozniki, ki delujejo na letališču Alghero.
- (387) Iz zapisnika sestanka upravnega odbora z dne 9. marca 2000 je na primer razvidno, da je upravni odbor soglasno odobril sporazume z letalskimi prevozniki, ki jih je predlagala družba So.Ge.A.AL. Družba So.Ge.A.AL je poročala zlasti o pogajanjih z družbami Volare, Ryanair, Italoair, Alpi Eagles, Air Dolomiti, Azzura in Gandalf Air. Kar zadeva družbo Volare, se je poročalo, da je bilo v novem sporazumu, o katerem so potekala pogajanja, določeno fiksno plačilo v višini 4 550 000 na premik v letalskem prometu in 3 000 EUR na potnika za 60-odstotni koeficient zasedenosti. Iz zapisnika sestanka upravnega odbora z dne 18. decembra 2006 je razvidno, da je bil upravni odbor seznanjen z napredkom pogajanj v zvezi s sporazumom z družbo Germanwings iz leta 2007.
- (388) Posvetovanje in strinjanje javnih organov o sporazumih, sklenjenih z letalskimi prevozniki, ki delujejo na letališču, torej ni bilo omejeno na družbo Ryanair. Na primer, na podlagi zapisnika sestanka uprave z dne 10. februarja 2002 se je o uvedbi rute francoskega prevoznika Auris do Pariza odločalo le na podlagi izrecnega sporazuma delničarjev, vključno z njihovo zavezo, da krijejo morebitne finančne obveznosti, ki bi iz tega nastale.
- (389) Vpletenost javnih organov v odločanje o sklepanju sporazumov, ki urejajo delovanje več prevoznikov na letališču Alghero, kot je bila podrobno prikazana v uvodnih izjavah 382 do 388, je jasn dokaz, da so bili javni organi na splošno vpleteni v sklenitev takšnih sporazumov, tudi pri prevoznikih, ki niso omenjeni v dokazih iz uvodnih izjav 382 do 388.
- (ii) Družba So.Ge.A.AL je pri sklepanju sporazumov z letalskimi prevozniki ravnala v skladu s pooblastili javnih organov
- (390) Komisija meni, da je dovolj jasno razvidno, da je država vzpodbudila sklenitev sporazumov z letalskimi prevozniki in jo usklajevala. V skladu z zapisnikom skupščine delničarjev z dne 5. oktobra 2001 se je na primer družba So.Ge.A.AL „v dogovoru z delničarji“ pogajala o uvedbi pomembne rute za Sardinijo, namreč rute Alghero–London, in začasno krila zadevne stroške, „ki bi jih morali kriti javni subjekti“.
- (391) Iz zapisnikov sestankov upravnega odbora je razvidno tudi, da je morala uprava pri sklepanju sporazumov z letalskimi prevozniki upoštevati zahteve javnih organov. Na primer, na sestanku upravnega odbora dne 30. julija 2004 je predsednik odbora obvestil o srečanju več regionalnih subjektov o morebitnem razvoju dejavnosti družbe Ryanair na letališču. Sardinija je glede financiranja stroškov v zvezi s pobudami za razvoj prometa z regionalnimi sredstvi zahtevala zagotovila.
- (392) Dejstvo, da bila družba So.Ge.A.AL pri sklepanju zadevnih sporazumov pod vplivom Sardinije, je razvidno tudi iz sporazuma o letaliških storitvah z družbo Ryanair iz leta 2000, v katerem je navedeno, da „družba So.Ge.A.AL v skladu z zanimanjem institucionalnih organov ozemlja, med katerimi je avtonomna regionalna vlada, in po prejemu zadostnega zanimanja in soglasja v zvezi z zadevno pobudo, z zadevno družbo [tj. družbo Ryanair] sklepa dogovor za plačilo gospodarskega prispevka, ki zadošča za kritje celotne izvedbe tega sporazuma“ (preambula).
- (393) Iz zapisnika sestanka upravnega odbora z dne 17. julija 2009 je jasno, da so bili po mnenju družbe So.Ge.A.AL prispevki družbi Ryanair za skupno trženje posledica političnih izbir na regionalni ravni. Družba So.Ge.A.AL je zato menila, da morajo potrebna finančna sredstva zagotoviti regionalni organi. Družba je poizvedovala tudi o pogajalskem prostoru s prevoznikom, če je ta obstajal, „saj delničarji družbe So.Ge.A.AL odbora niso pooblastili za prekinitev sporazuma z letalskim prevoznikom“.

- (394) Družba Ryanair je med preiskavo trdila, da Komisija ni ustrezno dokazala vmešavanja javnih organov v postopek odločanja družbe So.Ge.A.AL. Okoliščina, da sta „družba So.Ge.A.AL in Sardinija [...] tudi v letih 2004, 2005, 2006 in 2007 podpisali sporazume o prispevkih za skupno trženje“, bi podprla le stališče, da je Sardinija financirala družbo So.Ge.A.AL, ne pa tudi tega, da je družbo So.Ge.A.AL usmerjala k sprejetju ukrepov za družbo Ryanair ali AMS.
- (395) Komisija trditve družbe Ryanair ne more sprejeti. Prvič, kot je bilo navedeno v uvodni izjavi 384, je Italija med preiskavo izrecno potrdila, da je bila sklenitev sporazumov z letalskimi prevozniki sestavni del strategije Sardinije za povečanje turističnih tokov na otok in z njega. Navedbe razprav med družbo So.Ge.A.AL in njenimi javnimi delničarji, povezanih s ciljem regionalnega in gospodarskega razvoja, za katerega si je regija Sardinija prizadevala v zvezi s sporazumi, ki jih je družba So.Ge.A.AL sklenila s prevozniki na letališču Alghero, kažejo, da je družba So.Ge.A.AL regionalne politike izvajala v skladu z navodili in smernicami javnih subjektov.
- (396) Komisija zato ugotavlja, da se lahko sporazumi, ki so bili sklenjeni med družbo So.Ge.A.AL in več prevozniki na letališču Alghero in so predmet formalnega postopka preiskave, pripišejo državi.

#### 12.2.1.2 Gospodarska prednost

- (397) Italija je med preiskavo trdila, da je družba So.Ge.A.AL pri sklenitvi vsakega od sporazumov z letalskimi prevozniki, ki sodijo v obseg te preiskave, ravnala tako kot bi v podobnem položaju ravnal preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki se ravna po možnostih donosa, kar pomeni, da ukrepi, ki so predmet presoje, ne podeljujejo nobene gospodarske prednosti, ki je letalski prevozniki ne bi prejeli v običajnih tržnih pogojih.

#### 12.2.1.2.1 Splošni premisleki

- (398) V skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 se lahko s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu pomoč letalskemu prevozniku, ki uporablja letališče, načeloma izključi, če:

— cena letaliških storitev ustreza tržni ceni ali

— je s predhodno analizo, tj. analizo na podlagi podatkov, ki bi bili na voljo v času odločanja o zadevnih ukrepih, mogoče dokazati, da bi se za dogovor letališča/letalskega prevoznika lahko pričakovalo, da bo privedel do pozitivnega dodatnega prispevka k dobičku za letališče <sup>(99)</sup>.

- (399) Poleg tega bo v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 „[p]ri ocenjevanju dogovorov letališča/letalskih prevoznikov [...] Komisija upoštevala tudi, v kakšnem obsegu se lahko ocenjevani dogovori štejejo za del izvajanja splošne strategije letališča, ki pričakovano vodi k donosnosti, vsaj z dolgoročnega vidika“ <sup>(100)</sup>.

- (400) Kar zadeva prvi pristop iz uvodne izjave 398 (primerjava cen, zaračunanih za letališke storitve s tržno ceno), Komisija močno dvomi, da se lahko opredeli ustrezno referenčno merilo za določanje tržne vrednosti storitev, ki jih zagotavljajo letališča. Komisija meni, da je najustreznejše merilo za oceno dogovorov, ki jih sklenejo letališča s posameznimi letalskimi prevozniki, predhodna analiza dodatne donosnosti <sup>(101)</sup>.

- (401) V tem smislu je treba opozoriti, da je na splošno uporaba načela udeleženca v tržnem gospodarstvu glede povprečne cene, ugotovljene na primerljivih trgih, lahko zanesljiva, če se lahko tržno ceno opredeli ali odšteje od drugih tržnih kazalnikov. Vendar ta metoda na splošno v primeru letaliških storitev ni zanesljiva. Dejansko se struktura stroškov in prihodkov od letališča do letališča precej razlikuje. Navedeni stroški in prihodki so odvisni od razvoja letališča, stanja letališke infrastrukture, števila letalskih prevoznikov, ki delujejo na letališču, zmogljivosti letališča, regulativnega okvira na nacionalni ravni, ki se lahko med državami članicami razlikuje ter primanjkljajev in obveznosti, ki jih je imelo letališče v preteklosti.

<sup>(99)</sup> Smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 53.

<sup>(100)</sup> Smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 66.

<sup>(101)</sup> Smernice za letalski sektor iz leta 2014, točki 59 in 61.

- (402) Poleg tega je zaradi liberalizacije trga zračnega prevoza otežena vsaka izključno primerjalna analiza. Kot je razvidno iz tega primera, poslovne prakse med letališči in letalskimi prevozniki ne temeljijo vedno le na objavljenem seznamu pristojbin. Ti poslovni odnosi so vedno zelo različni. Vključujejo delitev tveganja glede potniškega prometa in vse povezane poslovne in finančne odgovornosti, običajne sheme spodbud in prilagajanje razpršenosti tveganja v času trajanja sporazumov. Zato enega posla ni mogoče zlahka primerjati z drugim na podlagi cene na obračanje ali cene na potnika.
- (403) Družba Ryanair je med preiskavo trdila, da je treba zaradi izključitve gospodarske prednosti, ki se je ne bi pridobilo pod običajnimi tržnimi pogoji, pristojbine iz sporazumov z letalskimi družbami, ki delujejo na letališču Alghero, primerjati s pristojbinami, ki jih je družba Ryanair plačevala na podobnih letališčih v ustreznem časovnem okviru. Letališči [...] je družba Ryanair izbrala kot najustreznejši primerjavi za namene te analize <sup>(102)</sup>.
- (404) [...] je v izključni lasti družbe [...], ki je v lasti več lokalnih organov z območja [...]. Družba Ryanair je ugotovila, da v letnih poročilih [...] ni nobenih navedb o državnih sredstvih in da letališče vsako leto posluje z dobičkom od vsaj [...]. Družba Ryanair je z delovanjem na letališču [...] začela leta [...]. Letališče je ves čas v zasebni lasti, kar po mnenju družbe Ryanair pomeni, da se lahko letališče uporabi za primerjavo pri uporabi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (405) Po mnenju družbe Ryanair so rezultati primerjave podatkov o pristojbinah, ki jih je družba Ryanair plačala na letališču Alghero, s pristojbinami na primerljivih letališčih, različni. Ob predpostavki, da se regiji ne vrača občinska dajatev, so bile pristojbine, ki jih je družba Ryanair plačevala na letališču Alghero, v povprečju nižje od tistih na primerjalnih letališčih na potnika in na letalo. Ob predpostavki, da se delež občinske dajatve – natančneje, na podlagi informacij, ki jih je predložila družba Ryanair, 66 % dajatve vrne regiji, pa so povprečne dajatve, ki jih je družba Ryanair plačala na letališču Alghero, višje od tistih, ki jih je plačala na letališču [...], čeprav še vedno nižje od tistih, ki jih je plačala na letališču [...]. Po mnenju družbe Ryanair se lahko to delno pojasni z BDP na Sardiniji, ki je nižji v primerjavi z BDP v [...] in [...].
- (406) Družba Ryanair zato priznava, da so rezultati primerjave pristojbin, ki jih je družba Ryanair plačala na letališču Alghero, in pristojbin, ki jih je plačala na letališčih [...], različni in da so lahko rezultati različni iz več razlogov, kot je izbira primerjalnih letališč.
- (407) Komisija se strinja, da primerjave letaliških pristojbin ni mogoče takoj izključiti kot morebiten pristop k ocenjevanju prisotnosti pomoči letalskim prevoznikom. Vendar je treba za opredelitev referenčnega merila omogočiti, da se izbere zadostno število primerljivih letališč, ki zagotavljajo primerljive storitve pod običajnimi tržnimi pogoji. V skladu s točko 54 smernic za letalski sektor iz leta 2014 je treba ustrezno referenčno merilo med letališči, katerih upravljavci ravnaajo kot udeleženci v tržnem gospodarstvu, opredeliti na podlagi razpoložljivih in ustreznih tržnih cen. Pri tem referenčnem merilu bi se morali upoštevati kazalniki, kot so obseg prometa, vrsta prometa, pomen tovora in relativen pomen prihodkov, ki izvirajo iz neletalskih dejavnosti letališča, vrsta in raven ponujenih letaliških storitev, oddaljenost letališča od velikega mesta, število prebivalcev v ciljnem območju letališča, blaginja okoliških območij (BDP na prebivalca) in različna geografska območja, ki bi lahko privabila potnike.
- (408) V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da tudi če so nekatera letališča v zasebni lasti ali se upravljajo zasebno in se pri tem ne upoštevajo socialni ali regionalni premisleki, lahko na cene na teh letališčih močno vplivajo cene, ki jih zaračunavajo drugi javno subvencionirani upravljavci letališč, saj letalski prevozniki v pogajanjih z letališči v zasebni lasti ali z zasebnim upravljanjem upoštevajo prav te cene.
- (409) Komisija v tem primeru ugotavlja, da je bilo po mnenju družbe Ryanair težko najti primerjalna letališča s skoraj enakimi značilnostmi, saj je letališče Alghero na otoku in v bližini ni veliko večjih mest ali letališč. Družba Ryanair je ugotovila, da bi se lahko različne rezultate primerjave pojasnilo tudi z razliko med BDP na Sardiniji v primerjavi z BDP na območjih, v katerih so morebitna primerjalna letališča.

<sup>(102)</sup> Poročilo o udeležencu v tržnem gospodarstvu iz leta 2011.

- (410) Komisija ugotavlja, da v tem primeru primerjava ne bi bila mogoča niti, če bi bile na voljo zanesljive primerjave. Dogovori, ki so predmet preiskave, vključujejo letališke storitve in sporazume o trženju, v katerih so določene različne „cene“, tj. različne letališke pristojbine, pristojbine za oskrbo in pristojbine za trženje. Nekatere od teh pristojbin so odvisne od števila potnikov, druge od števila obračanj, tretje so fiksne. Zato vsak od navedenih sporazumov obsega zapletene finančne tokove med upravljavcem letališča in letalskimi prevozniki (in njihovimi podružnicami), ki delujejo na letališču, tj. letališke pristojbine, pristojbine za oskrbo in pristojbine za trženje.
- (411) Komisija zato meni, da se s primerjavo letaliških pristojbin, ki jih je družba So.Ge.A.AL zaračunala letalskim prevoznikom na letališču Alghero, in letaliških pristojbin, ki so se plačevale na primerjalnih letališčih, ne bi dobil noben uporaben kazalnik za namene uporabe načela udeleženca v tržnem gospodarstvu. Da bi se s takšno primerjavo dobili zanesljivi rezultati, bi bilo treba na primerjalnih letališčih poiskati vsaj primerljive dogovore, ki bi morali vključevati zlasti podobna plačila za trženje in podobne pristojbine za oskrbo. Glede na posebnost in zapletenost zadevnih dogovorov Komisija meni, da takšne primerjave ni mogoče izvesti, zlasti ob upoštevanju, da se cene, ki se zaračunajo za storitve oskrbe in tržne storitve, redko objavijo in zato ne bi bile takoj na voljo za namene takšne primerjave. Družba Ryanair tudi ni predložila takšnih podatkov za primerjalni letališči.
- (412) Komisija v nobenem primeru, niti ob predpostavki, da bi se lahko izvedla primerjava s podobnimi dogovori, veljavnimi na primerjalnih letališčih, na podlagi česar bi Komisija lahko sklepala, da so zadevne „cene“ enake ali celo višje od „tržne cene“, na tej podlagi ne bi mogla ugotoviti, da so dogovori, ki so predmet preiskave, skladni s trgom, če bi se izkazalo, da bi lahko upravljavec letališča v trenutku sklenitve zadevnih dogovorov razumno pričakoval, da bodo prinesli dodatne stroške, višje od dodatnih prihodkov. Dejansko udeleženca v tržnem gospodarstvu ne bi zanimalo nudenje blaga ali storitev po „tržni ceni“, če bi se pričakovalo, da bo to prineslo dodatne izgube.
- (413) Komisija zato meni, da dogovori z letalskimi prevozniki na letališčih, ki ju je družba Ryanair predlagala kot domnevno ustrezni primerjavi, ne morejo biti ustrezno referenčno merilo za določanje tržne cene storitev, ki jih je družba So.Ge.A.AL zagotavljala različnim letalskim prevoznikom na letališču Alghero. Ker tržnega referenčnega merila ni mogoče opredeliti, Komisija meni, da je predhodna analiza dodatne donosnosti ustrezno merilo za oceno dogovorov, ki jih je letališče sklenilo s posameznimi letalskimi prevozniki.
- (414) V tej analizi je treba upoštevati vse ustrezne dodatne prihodke in stroške, povezane s poslom. Različni elementi (popustov na letališke pristojbine, nepovratnih sredstev za trženje, drugih finančnih spodbud) se ne smejo ocenjevati ločeno. Kot je navedeno v sodbi v zadevi *Charleroi*: „[...] pri uporabi načela zasebnega vlagatelja [je treba] gospodarski posel [...] presojati kot celoto, da bi preverili, ali sta državni subjekt in od njega odvisni subjekt, gledano skupaj, ravnala kot razumna udeleženca v tržnem gospodarstvu. Komisija je namreč pri presoji spornih ukrepov dolžna upoštevati vse upoštevne dejavnike in njihov kontekst [...]“ <sup>(103)</sup>.
- (415) Pričakovani dodatni prihodki morajo vključevati zlasti prihodke od letaliških pristojbin ob upoštevanju popustov ter dodatnega prometa, za katerega se pričakuje, da ga bo ustvaril dogovor, in prihodkov iz neletalskih dejavnosti, za katere se pričakuje, da jih bo ustvaril dodatni promet. Pričakovani dodatni stroški morajo vključevati zlasti vse dodatne stroške poslovanja in naložb, ki ne bi nastali brez dogovora, kot so dodatni stroški osebja, opreme in naložb, ki so nastali zaradi prisotnosti letalskega prevoznika na letališču, pa tudi stroške nepovratnih sredstev za trženje in drugih finančnih spodbud. Nasprotno pa se stroški, ki bi jih letališče moralo kriti v vsakem primeru in ne glede na dogovor z letalskim prevoznikom, pri presoji načela udeleženca v tržnem gospodarstvu ne smejo upoštevati.
- (416) Komisija v zvezi s tem ugotavlja tudi, da je oblikovanje različnih cen (vključno s podporo za trženje in drugimi spodbudami) običajna poslovna praksa. Za to, da se vsem letalskim prevoznikom ne nudijo enaki pogoji, je lahko več razlogov. Zlasti razumno je lahko nudenje posebnih finančnih spodbud (tudi v obliki nepovratnih sredstev za trženje) in posebnih popustov na objavljene letališke pristojbine letalskim prevoznikom, ki na letališče privabijo veliko število potnikov. Navedeni ugodni pogoji se lahko objektivno utemeljijo s pričakovanim dodatnim

<sup>(103)</sup> Sodba v zadevi *Charleroi*, že navedena, točka 59.

prometom ob upoštevanju prihodkov iz neletalskih dejavnosti, ki se ustvarijo s tem dodatnim prometom <sup>(104)</sup>. Nadaljnja utemeljitev je, da je lahko dobiček na potnika, ustvarjen z letališkimi pristojbinami, ki jih plača letalski prevoznik, v absolutnem smislu precejšen zaradi števila potnikov, čeprav se zmanjša zaradi popustov in finančnih spodbud. Za oceno, ali taki popusti in finančne spodbude zagotavljajo gospodarsko prednost, je treba ugotoviti, ali je upravljavec letališča ob sprejetju odločitve, da ponudi popuste in finančne spodbude, lahko razumno pričakoval, da bo odločitev donosna, tj. da bo zagotovila večji dobiček (ali nižje izgube) kot v hipotetičnem scenariju.

- (417) Komisija ugotavlja tudi, da so bili sporazumi, ki jih je družba So.Ge.A.AL sklenila z letalskimi prevozniki, ki delujejo na letališču, del dolgoročne strategije letališča. Iz poslovnih načrtov družbe So.Ge.A.AL je razvidno (glej uvodne izjave 59 do 75), da se je zanašala na nizkocenovne letalske prevoznike kot glavna gonila rasti ter pričakovala, da bo po dodeljeni celoviti koncesiji za upravljanje letališča Alghero obrnila pretekli trend padanja in ponovno dosegla rentabilnost. Zato pogoj iz uvodne izjave 399 izpolnjujejo vse pogodbe, ki so predmet presoje. Iz vsega navedenega je razvidno, da je vsak sporazum, ki je predmet preiskave, če je zanj mogoče ugotoviti, da bi lahko udeleženec v tržnem gospodarstvu na mestu družbe So.Ge.A.AL, ki se ravna po možnostih donosa, ob sklenitvi vsakega od teh sporazumov razumno pričakoval, da se bodo prihodnji dodatni stroški, ki bodo nastali zaradi sporazuma, izravnali s prihodnjimi dodatnimi prihodki, skladen z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu in ne pomeni državne pomoči.

#### 12.2.1.2.2 O skupni oceni sporazumov o letaliških storitvah z družbo Ryanair in sporazumov o trženju z družbo AMS

- (418) Komisija je v sklepu iz leta 2012 menila, da je treba za namene uporabe načela udeleženca v tržnem gospodarstvu sporazume o letaliških storitvah z družbo Ryanair in sporazumov o trženju z družbama Ryanair in AMS ter njihove finančne posledice oceniti skupaj kot en ukrep. Družba Ryanair ni nasprotovala skupnemu ocenjevanju sporazumov o trženju, ki sta jih neposredno sklenili družbi Ryanair in So.Ge.A.AL v letih 2002 in 2003, in sporazumov o letaliških storitvah iz let 2002 in 2003.
- (419) Vendar se družba Ryanair ni strinjala s predhodno ugotovitvijo Komisije, da je treba družbi Ryanair in AMS šteti za en subjekt in da bi bilo treba za namene ocene obstoja gospodarske prednosti zadevni sporazum o letaliških storitvah med družbama So.Ge.A.AL in Ryanair ter sporazum o tržnih storitvah med družbama So.Ge.A.AL in AMS oceniti skupaj. Po mnenju družbe Ryanair bi bili sporazumi o letaliških storitvah, sklenjeni z družbo Ryanair in sporazumi o tržnih storitvah, sklenjeni z družbo AMS, ločeni in neodvisni, nanašali bi se na različne storitve in ne bi bili pogodbeno ali kako drugače povezani, kar bi upravičilo njihovo obravnavo kot enega sklopa ukrepov. Družba AMS je podprla to stališče.
- (420) Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da več kazalnikov jasno kaže na to, da je treba sporazume oceniti kot en ukrep, saj so bili sklenjeni v okviru enega posla.
- (421) Prvič, sporazume so hkrati sklenile iste stranke:
- (a) za namene uporabe pravil o državni pomoči se družbi AMS in Ryanair štejeta za eno podjetje, saj družba AMS ravna v interesu in pod nadzorom družbe Ryanair. Pri zadevnih sporazumih je o tem mogoče sklepati tudi iz dejstva, da je v zadevnem sporazumu o trženju v preambuli navedeno, da ima „družba AMS [...] izključno dovoljenje za nudenje tržnih storitev na potovalnem spletnem mestu [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com), tj. spletnem mestu irskega nizkocenovnega prevoznika Ryanair“. Če je torej družba So.Ge.A.AL nameravala oglaševati namembni kraj družbe Ryanair in okoliška območja, je to lahko storila le prek družbe AMS in
  - (b) zadevni sporazumi so se v vseh primerih sklenili na iste datume.
- (422) Drugič, v preambulah sporazumov o trženju z družbo AMS iz let 2006 in 2010 je navedeno, da „spletna stran [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) nudi edinstveno priložnost za doseganje milijonov morebitnih potnikov družbe Ryanair in predstavlja obširne informacije o letaliških, mestih in regijah, v katerih deluje družba Ryanair“. Iz tega je razvidno, da namen sporazuma o trženju ni na splošno oglaševanje Sardinije, ampak povečanje prodaje letalskih kart za

<sup>(104)</sup> To se nanaša na prihodke, ki jih upravljavec letališča prejme zaradi dodatnega posla z avtomobilskimi parkirišči, trgovinami, restavracijami itd., ustvarijo pa jih dodatni potniki.

namembni kraj družbe Ryanair, Alghero. V preambulah je navedeno, da bi morala biti družba So.Ge.A.AL usmerjena v potnike družbe Ryanair, da bi spodbujala turizem in poslovne priložnosti v regiji, in zlasti promovirala letališče Alghero kot namembni kraj.

- (423) Tretjič, v sporazumih o trženju z družbo AMS je v njenem prvem oddelku z naslovom „Namen sporazuma“ navedeno, da „temelj[ta] na zavezi družbe Ryanair, da bo obratovala rute med letališčem Alghero in namembnimi kraji v EU“ (v sporazumu iz leta 2006 so navedeni London-Stansted, Barcelona Girona, Frankfurt Hahn, Pisa, Liverpool in Rim). S to ubeseditvijo je vzpostavljena nedvoumna neposredna povezava med sporazumi o letaliških storitvah in sporazumih o trženju v smislu, da eden brez drugega ne bi bila sklenjena. Sporazumi o trženju temeljijo na sklenitvi sporazumov o letaliških storitvah in storitvah, ki jih zagotavlja družba Ryanair.
- (424) Četrtič, v preambulah sporazumov o trženju je navedeno, da se je družba So.Ge.A.AL odločila za „aktivno oglaševanje mesta Alghero in regije kot počitniškega namembnega kraja za vse mednarodne letalske potnike in kot privlačno poslovno središče“. Iz tega je razvidno, da je osnovni in posebni cilj sklenitve sporazumov o trženju oglaševanje letališča Alghero in okoliških območij, torej je vezana na sklenitev sporazuma o letaliških storitvah z družbo Ryanair.
- (425) Petič, če družba Ryanair preneha z obratovanjem navedenih rut, lahko družba So.Ge.A.AL sporazume o trženju nemudoma prekine. Tudi to dokazuje, da so sporazumi o trženju in sporazumi o letaliških storitvah neločljivo povezani.
- (426) Nazadnje Komisija ugotavlja, da je iz analize letnega poročila družbe So.Ge.A.AL za leto 2000 razvidno, da je družba Ryanair v času sklenitve sporazuma o letaliških storitvah iz leta 2000 podporo za trženje zahtevala kot pogoj za obratovanje rute v London. To razlago potrjuje tudi dejstvo, da je družba So.Ge.A.AL stroške podpore za trženje štela za stroške poslovanja rute družbe Ryanair in ne za naložbo v razvoj znamke, kot sta trdili družbi Ryanair in AMS.
- (427) Sporazumi o tržnih storitvah, ki sta jih sklenili družbi So.Ge.A.AL in AMS, so neločljivo povezani s sporazumi o letaliških storitvah, ki sta jih podpisali družbi Ryanair in So.Ge.A.AL. Premisleki iz uvodnih izjav 421 do 426 dokazujejo, da se sporazumi o tržnih storitvah ne bi sklenili brez sporazumov o letaliških storitvah. Komisija zato ugotavlja, da sporazumov o letaliških storitvah in sporazumov o tržnih storitvah ni mogoče ločiti in meni, da je treba vsak sporazum o tržnih storitvah analizirati skupaj s sporazumom o letaliških storitvah, sklenjenim v istem času, da bi se ugotovilo, ali tak posel pomeni državno pomoč.

12.2.1.2.3 O koristih, ki bi jih lahko udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval na podlagi sporazumov o tržnih storitvah in ceni, ki bi jo bil za te storitve pripravljen plačati

- (428) Za namene uporabe preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu v tem primeru je treba ravnanje regije Sardinije in družbe So.Ge.A.AL primerjati z ravnanjem preudarnega udeleženca v tržnem gospodarstvu, pooblaščenega za upravljanje letališča Alghero, ki se ravna po možnostih donosa. Pri tej oceni se ne bi smeli upoštevati nobeni pozitivni učinki na gospodarstvo regije, v kateri se nahaja letališče, ker je Sodišče pojasnilo, da je zadevno vprašanje za uporabo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu, ali „bi se v podobnih okoliščinah zasebni vlagatelj na podlagi predvidljivih možnosti donosa, ne glede na vse dejavnike socialne narave oziroma regionalno ali sektorsko politiko, odločil za tak prispevek“<sup>(105)</sup>.
- (429) Pri analizi zadevnih ukrepov je treba proučiti koristi, ki bi jih ta hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, motiviran z možnostjo donosa, lahko pridobil z nakupom tržnih storitev. V tej analizi se ne bi smel upoštevati splošni učinek takšnih storitev na turizem in gospodarsko uspešnost regije. Upoštevati bi se moral le učinek navedenih storitev na donosnost letališča, saj bi bilo to edino, kar bi zanimalo hipotetičnega udeleženca v tržnem gospodarstvu.

<sup>(105)</sup> Sodba v zadevi C-40/85, Belgija proti Komisiji, Recueil 1986, str. I-2321.



- (430) Tržne storitve načeloma lahko spodbujajo potniški promet na rutah, zajetih v sporazumih o tržnih storitvah in sporazumih o letaliških storitvah, saj so tržne storitve zasnovane tako, da oglašujejo navedene rute. Čeprav bo ta učinek koristil zlasti zadevnemu letalskemu prevozniku, lahko koristi tudi upravljavcu letališča. Poleg tega se lahko s povečanjem potniškega prometa povečajo prihodki upravljavca letališča od nekaterih letaliških pristojbin, pa tudi prihodki iz neletalskih dejavnosti, zlasti od avtomobilskih parkirišč, restavracij in drugih poslovnih subjektov na letališču, katerih prihodek se v celoti ali delno steka k upravljavcu letališča.
- (431) Udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki letališče Alghero upravlja namesto družbe So.Ge.A.AL in regije Sardinije, bi ta morebiten učinek upošteval pri odločanju, ali bi sklenil sporazum o tržnih storitvah in ustrezen sporazum o letaliških storitvah. Udeleženec v tržnem gospodarstvu bi upošteval učinek zadevne rute na prihodnje prihodke in stroške, ko bi v tem primeru ocenil povečanje števila potnikov na navedenih rutah, s čimer bi se zajel morebiten pozitiven učinek tržnih storitev v obliki višjega pričakovanega deleža zasedenosti (ali koeficienta zasedenosti) <sup>(106)</sup> za navedene rute. Poleg tega bi se ta učinek ocenil za celotno trajanje obratovanja zadevnih rut, kot je določeno v sporazumu o letaliških storitvah in sporazumu o tržnih storitvah.
- (432) Komisija se strinja z družbo Ryanair glede tega vprašanja, torej da sporazumi o tržnih storitvah ne pomenijo le stroškov za upravljavca letališča, ampak se lahko pričakuje, da prinašajo tudi koristi.
- (433) Poleg tega je treba ugotoviti, ali se lahko za hipotetičnega udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki upravlja letališče Alghero, razumno pričakujejo in količinsko opredelijo druge koristi, kot na primer podoba znamke, tj. koristi, ki niso le pozitiven učinek na potniški promet na rutah, zajetih v sporazumu o tržnih storitvah, v času trajanja obratovanja teh rut, kot je določeno v sporazumu o tržnih storitvah ali sporazumu o letaliških storitvah.
- (434) Družba Ryanair se strinja s to trditvijo, zlasti v svoji študiji z dne 17. januarja 2014. Študija temelji na teoriji, da tržne storitve, ki jih pridobi upravljavec letališča, ne bodo pripomogle le k povečanju števila potnikov na rutah iz sporazuma o tržnih storitvah in o letaliških storitvah v času trajanja obratovanja iz teh sporazumov, ampak tudi k izboljšanju podobe znamke letališča ter posledično k precejšnjemu povečanju števila potnikov, ki to letališče uporabljajo. Družba Ryanair je v svoji študiji zlasti trdila, da bodo imele te tržne storitve trajnostne pozitivne učinke na potniški promet na letališču tudi po prenehanju sporazuma o tržnih storitvah. Tako meni tudi Italija in koristi tržnih storitev so se upoštevale pri rekonstrukciji predhodne analize donosnosti sporazumov z družbo Ryanair, kot je povzeto v preglednici 8 v nadaljevanju.
- (435) Najprej je treba opozoriti, da nič ne kaže na to, da bi upravljavec letališča ali regija Sardinija ob sklenitvi sporazumov o tržnih storitvah, zajetih v formalnem postopku preiskave, proučila ali količinsko opredelila morebitne pozitivne učinke sporazumov o tržnih storitvah na rute, ki niso zajete v sporazumih, ali možnost, da bi se takšni učinki nadaljevali po prenehanju sporazumov.
- (436) Poleg tega trajnostne narave navedenih učinkov ni mogoče oceniti na podlagi razpoložljivih informacij. Mogoče je, da je oglaševanje letališča Alghero in regije Sardinije na spletnem mestu družbe Ryanair obiskovalce tega mesta spodbudilo k nakupu letalskih kart družbe Ryanair do letališča Alghero v času objave oglasa ali kmalu zatem. Vendar je zelo malo verjetno, da je bil učinek tega oglasa na obiskovalce dolgotrajen ali je vplival na nakup letalskih kart več kot nekaj tednov po njegovi objavi na spletnem mestu družbe Ryanair. Oglaševanje bo bolj verjetno imelo trajnostne učinke, če promocijske dejavnosti obsegajo en oglaševalski medij ali več, ki so mu potrošniki redno izpostavljeni v določenem obdobju. Oglaševanje na komercialnih televizijskih in radijskih postajah, priljubljenih spletnih mestih in/ali različnih oglaševalskih plakatih na javnih mestih bi lahko na primer imelo trajnostni učinek, če so potrošniki tem medijem redno izpostavljeni. Vendar promocijske dejavnosti, omejene le na spletno mesto družbe Ryanair, zelo verjetno nimajo učinka, ki bi trajal precej dlje od same promocije.
- (437) Zelo verjetno je, da večina ljudi spletnega mesta družbe Ryanair ne obiskuje dovolj pogosto le zaradi oglasov, da bi se jim vtisnila v spomin promocija zadevne regije na navedenem mestu. To ugotovitev podpirata dva dejavnika.

<sup>(106)</sup> Delež oziroma koeficient zasedenosti je opredeljen kot delež sedežev, zasedenih na letalu, ki leti na zadevni ruti.

Prvič, v skladu s pogoji sporazuma o tržnih storitvah je promocija letališča Alghero in regije Sardinije na domači strani spletnega mesta družbe Ryanair obsegala en odstavek s skupno 150 besedami v delu „Top Five Things To Do“ (Pet stvari, ki jih morate narediti) o strani namembnega kraja Alghero in prisotnost povezave na strani [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) na mesto, ki ga je določila družba So.Ge.A.AL. Po mnenju Komisije je ta vrsta promocijskih dejavnosti (prisotnost preproste povezave omejene tržne vrednosti) zelo omejila učinek teh dejavnosti po koncu promocije, zlasti ker so bile te dejavnosti omejene le na spletno mesto družbe Ryanair in jih niso posredovali nobeni drugi mediji. Drugič, tržne dejavnosti iz sporazumov, sklenjenih z družbo AMS, so bile večinoma povezane s spletno stranjo za namembni kraj letališča Alghero. Zelo verjetno večina ljudi te strani ne obiskuje pogosto, če pa jo, je to zato, ker jih ta namembni kraj že morda zanima.

- (438) Tudi če bi tržne storitve v obdobju njihovega izvajanja spodbudile potniški promet na rutah, zajetih v sporazumu o tržnih storitvah, je zelo verjetno, da tega učinka po tem obdobju ni bilo ali pa je bil zanemarljiv.
- (439) Poleg tega je bilo v študijah družbe Ryanair z dne 17. in 31. januarja 2014 ugotovljeno, da je verjetnost, da se bodo te koristi razširile na rute, ki niso zajete v teh sporazumih, ali da bodo trajale po prenehanju obratovanja teh rut, kot je določeno v sporazumih o tržnih in o letaliških storitvah, izredno majhna in je ni mogoče zanesljivo količinsko opredeliti v tolikšni meri, da bi to zadoščalo preudarnemu udeležencu v tržnem gospodarstvu.
- (440) V skladu s študijo z dne 17. januarja 2014 je na primer „prihodnji dodatni dobiček po načrtovanem prenehanju sporazuma o letaliških storitvah [...] po naravi negotov“. Poleg tega sta v študiji predlagani dve metodi predhodnega ocenjevanja pozitivnih učinkov sporazumov o tržnih storitvah: metoda na podlagi denarnega toka in metoda na podlagi kapitalizacije.
- (441) Metoda na podlagi denarnega toka obsega vrednotenje koristi sporazumov o tržnih in o letaliških storitvah z ocenjevanjem prihodnjih prihodkov, ki bi jih upravljaev letališča lahko ustvaril prek sporazumov o tržnih in o letaliških storitvah, brez ustreznih stroškov. Pri metodi na podlagi kapitalizacije se izboljšana podoba znamke letališča prek tržnih storitev obravnava kot neopredmeteno dolgoročno sredstvo, pridobljeno za ceno, določeno v sporazumu o tržnih storitvah.
- (442) Vendar so v študiji z dne 17. januarja 2014 poudarjene velike težave, ki nastanejo pri pristopu na podlagi kapitalizacije in prikazano, da so lahko rezultati, dobljeni s takšno metodo, nezanesljivi; pristop na podlagi denarnega toka naj bi bil boljši. V študiji je ugotovljeno zlasti, da bi se „pri pristopu na podlagi kapitalizacije [...] upošteval le delež izdatkov za trženje, ki se ga lahko pripiše neopredmetenim dolgoročnim sredstvom letališča. Vendar morda ne bo mogoče zlahka opredeliti deleža izdatkov za trženje, ki naj bi ustvaril prihodnji prihodek za letališče (tj. naložbo v osnovna neopredmetena dolgoročna sredstva letališča), v nasprotju s tistim, ki ustvarja tekoč prihodek za letališče“. V njej je poudarjeno tudi, da je treba „za izvajanje pristopa na podlagi kapitalizacije [...] oceniti povprečno obdobje, v katerem lahko letališče zadrži stranke zaradi tržne akcije družbe AMS. Zaradi pomanjkanja podatkov bi bilo v praksi zelo težko oceniti povprečno trajanje obdobja po tržni akciji družbe AMS, v katerem se zadržijo stranke“.
- (443) V študiji z dne 31. januarja 2014 je bila predlagana praktična uporaba pristopa na podlagi denarnega toka. V okviru tega pristopa so koristi na podlagi sporazumov o tržnih in o letaliških storitvah, ki trajajo celo po prenehanju sporazuma o tržnih storitvah, izražene kot „končna vrednost“, ki se izračuna na datum prenehanja sporazuma. Ta končna vrednost se izračuna iz dodatnega dobička letališča (zmanjšanih za plačila družbi AMS) v zadnjem letu veljavnosti sporazuma o letaliških storitvah, prilagojenih za stopnjo rasti trga zračnih prevozov v Evropi in koeficient verjetnosti, ki je oblikovan tako, da izraža zmogljivost sporazuma o letaliških storitvah in sporazuma o tržnih storitvah, da po svojem prenehanju prispevata k dobičku letališča. Enako metodo za izračun „končne vrednosti“ je predlagala Italija v poročilu o udeležencu v tržnem gospodarstvu iz leta 2014 (glej uvodno izjavo 471).

- (444) V skladu s študijo z dne 31. januarja 2014 je zmogljivost ustvarjanja trajnih koristi odvisna od številnih dejavnikov, „vključno z boljšim ugledom in močnejšo znamko, skupaj z zunanjimi učinki omrežja in potniki, ki se vračajo“, čeprav ti niso podrobneje pojasnjeni.
- (445) V študiji z dne 31. januarja 2014 je predlagan 30-odstotni koeficient verjetnosti, ki naj bi bil preudaren. Vendar v tej študiji niso predloženi nobeni resni kvalitativni ali kvantitativni dokazi za ta koeficient. Studija ne temelji na nobenem dejstvu, povezanim z dejavnostmi družbe Ryanair, trgov zračnih prevozov ali letališkimi storitvami, ki bi utemeljilo to 30-odstotno stopnjo. Vzpostavljena ni nobena povezava med to stopnjo in dejavniki, ki jih le mimogrede omeni (ugled, močna znamka, zunanji učinki omrežja in potniki, ki se vračajo) in ki naj bi koristi sporazumov o letaliških storitvah in o tržnih storitvah razširili na obdobje po njunem prenehanju. Pri analizi obsega, v katerem bi lahko tržne storitve vplivale na dejavnike iz uvodne izjave 444, na noben način ne temelji na posebni vsebini teh storitev iz več sporazumov z družbo AMS.
- (446) Poleg tega ne dokaže, da obstaja kakšna verjetnost, da se bodo prihodki, ki jih bo upravljavec letališča na podlagi sporazumov o tržnih storitvah in o letaliških storitvah prejel v zadnjem letu veljavnosti, ob prenehanju obeh sporazumov še najprej ustvarjali. Podobno ne zagotavlja nobenih dokazov, da je stopnja rasti trga zračnih prevozov v Evropi uporaben kazalnik za merjenje učinka sporazumov o letaliških storitvah in o tržnih storitvah za zadevno letališče.
- (447) „Končne vrednosti“, izračunane z metodo, ki sta jo predlagali družba Ryanair in Italija, zato preudaren udeleženeec v tržnem gospodarstvu zelo verjetno ne bi upošteval pri odločanju, ali naj sklene sporazum. Iz študije z dne 31. januarja 2014 je torej razvidno, da bi bili rezultati pri pristopu na podlagi denarnega toka tako kot pri metodi na podlagi kapitalizacije zelo nenatančni in nezanesljivi.
- (448) Poleg tega so tržne storitve očitno usmerjene v osebe, za katere je verjetno, da bodo uporabljale ruto, zajeto v sporazumu o tržnih storitvah. Če se ta ruta ob prenehanju sporazuma o letaliških storitvah ne obnovi, je malo verjetno, da bodo imele tržne storitve po datumu prenehanja sporazuma še naprej pozitiven učinek na potniški promet na letališču. Upravljavec letališča zelo težko oceni, kakšna je verjetnost, da bo letalski prevoznik še naprej zagotavljal obratovanje na ruti po koncu obdobja, k čemur se je zavezal v sporazumu o letaliških storitvah. Zlasti nizkocenovni letalski prevozniki so pokazali, da so pri uvajanju in ukinjanju rut zelo odzivni na tržne pogoje, ki se pogosto spreminjajo zelo hitro. V tem primeru je Italija na primer trdila, da se je družba Germanwings odločila za prenehanje delovanja z letališča Alghero po le enem letu, ker ni mogla ustvariti dovolj prometa, da bi dosegla prag dobička, zato se njen sporazum z družbo So.Ge.A.AL ni iztekel do konca (prevoznik je sklenil triletni sporazum z letališčem). Iz dokumentov v zadevnem primeru je razvidno tudi, da je družba Ryanair vsaj enkrat (leta 2009) ponovno ocenila svoje delovanje z letališča Alghero. Zato se preudaren udeleženeec v tržnem gospodarstvu ob sklenitvi posla, kot je ta, ki se proučuje v tem primeru, ne bi zanašal na to, da bo letalski prevoznik po prenehanju sporazuma podaljšal obratovanje na zadevni ruti.
- (449) Komisija nazadnje ugotavlja, da Italija tega pristopa vključevanja „končne vrednosti“, ki ga je uporabila pri rekonstrukciji predhodne analize donosnosti sporazumov iz leta 2006 in 2010, ni uporabila pri proučevanju donosnosti sporazumov, podpisanih z drugimi letalskimi prevozniki na letališču, čeprav so se z upravljavcem letališča sklenili sporazumi o trženju. Italija je argumente glede te točke utemeljila na dejstvu, da je število morebitnih obiskovalcev spletnih mest letalskih prevoznikov, razen družbe Ryanair, precej nižje od števila obiskovalcev spletnega mesta ryanair.com. Zaradi te precej manjše priljubljenosti ne bi bilo ustrezno, da bi se pri analizi donosnosti sporazumov z drugimi letalskimi prevozniki količinsko opredelila končna vrednost. Komisija kljub temu ugotavlja, da družba So.Ge.A.AL do leta 2006 sporazumov o trženju ni sklepala z družbo AMS, ampak družbo Ryanair. Za končno vrednost se ni štel, da je pomembna za prihodnje koristi, ki naj bi se ustvarile po končanem trajanju sporazumov o trženju, sklenjenih med družbama So.Ge.A.AL in Ryanair v letih 2002 in 2003.
- (450) Iz uvodnih izjav 428 do 449 je razvidno, da je edina korist, ki bi jo preudaren udeleženeec v tržnem gospodarstvu pričakoval na podlagi sporazuma o tržnih storitvah in bi jo količinsko opredelil pri odločanju, ali naj sklene tak sporazum skupaj s sporazumom o letaliških storitvah, ta, da bi imele tržne storitve pozitiven učinek na število

potnikov, ki uporabljajo rute iz zadevnih sporazumov v času trajanja obratovanja teh rut, kot je določeno v sporazumih. Komisija meni, da so druge morebitne koristi preveč negotove, da bi se lahko upoštevale.

#### 12.2.1.2.4 Ocena dodatnih stroškov in prihodkov

- (451) Komisija mora ob upoštevanju premislekov iz uvodnih izjav 398 do 450 za namene uporabe načela udeleženca v tržnem gospodarstvu (i) analizirati vsak sporazum o letaliških storitvah skupaj s sporazumi o trženju, če obstajajo, tudi če so bili takšni sporazumi sklenjeni z družbo AMS, in (ii) ob upoštevanju učinka tržnih sporazumov na pričakovane koeficiente zasedenosti določiti dodatne stroške in prihodke, ki bi se jih lahko razumno pričakovalo od posameznega skupnega posla.

#### Sporazumi z družbo Ryanair

- (452) Sporazumi o letaliških storitvah, ki jih je družba So.Ge.A.AL sklenila z družbo Ryanair, so predstavljeni v preglednici 7:

Preglednica 7

#### Sporazumi o letaliških storitvah, ki jih je družba So.Ge.A.AL sklenila z družbo Ryanair

Sporazum (datum podpisa)	Obdobje, v katerem naj bi se sporazum veljal
Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2000 (22. junij 2000)	od 22. junija 2000 do 21. junija 2010
Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2002 (25. januar 2002)	od 1. januarja 2002 do 31. decembra 2012
Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2003 (1. september 2003)	od 1. septembra 2003 do 1. septembra 2014
Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2006 (3. april 2006)	od 1. januarja 2006 do 31. decembra 2010
Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2010 (20. oktober 2010)	od 1. januarja 2010 do 31. decembra 2013

- (453) Italija trdi, da je družba So.Ge.A.AL v obdobju 2000–2010 pripravila več poslovnih načrtov v zvezi s splošnim razvojem letališča. Navedeni poslovni načrti vključujejo nekaj napovedi glede števila potnikov in prihodkov ter informacij o stroških. Vendar noben od navedenih poslovnih načrtov ni bil pripravljen posebej za določen sporazum, sklenjen med družbo So.Ge.A.AL in letalskimi prevozniki, ki delujejo na letališču Alghero, ali družbo AMS. Poleg tega ne zajemajo celotnega obdobja trajanja sporazumov družbe So.Ge.A.AL z navedenimi letalskimi prevozniki.
- (454) Kot je bilo navedeno, je Italija pripravila rekonstruirano predhodno analizo donosnosti sporazumov z družbo Ryanair na podlagi dodatnih stroškov in prihodkov, ki bi jih udeleženec v tržnem gospodarstvu na mestu družbe So.Ge.A.AL lahko razumno pričakoval ob sklenitvi vsakega od teh sporazumov v preiskovanem obdobju, tj. obdobju 2000–2010, kot je povzeto v preglednici 8. Družba So.Ge.A.AL bi lahko na podlagi teh analiz v času sklenitve sporazumov z družbo Ryanair razumno pričakovala, da bodo letališču prinesli dobiček.
- (455) Pri rekonstruirani analizi pričakovane donosnosti sporazumov o letaliških storitvah za leta 2000, 2002 in 2003 je bil uporabljen poslovni načrt družbe So.Ge.A.AL iz leta 2000, pri rekonstruirani analizi sporazumov o letaliških storitvah iz let 2006 in 2010 pa sta bila uporabljena poslovna načrta iz let 2004 in 2009.

- (456) Vendar o vseh dodatnih prihodkih in stroških, povezanih s posameznim sporazumom z družbo Ryanair, ni bilo mogoče sklepati iz poslovnih načrtov družbe So.Ge.A.AL. Italija je za tiste kategorije dodatnih prihodkov in stroškov, o katerih ni bilo mogoče sklepati iz poslovnih načrtov, svojo analizo dodatnega dobička sporazumov, ki jih je družba So.Ge.A.AL sklenila z družbo Ryanair, izvedla na podlagi določb sporazumov o letaliških storitvah in o tržnih storitvah.
- (457) V preglednici 8 so navedene neto sedanje vrednosti denarnih tokov, pričakovanih na podlagi sporazumov z družbo Ryanair, na podlagi poročila o udeležencu v tržnem gospodarstvu iz leta 2014. Dejstvo, da so vse navedene neto sedanje vrednosti pozitivne, bi potrdilo, da je bila sklenitev sporazumov upravljavca letališča z družbo Ryanair razumna odločitev.

Preglednica 8

**Neto sedanje vrednosti denarnih tokov, pričakovanih na podlagi sporazumov z družbo Ryanair – poročilo o udeležencu v tržnem gospodarstvu iz leta 2014<sup>(1)</sup>**

Sporazum	Neto sedanja vrednost v času trajanja sporazuma (v mio. EUR) <sup>(2)</sup>
Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2000	[4–8] (*)
Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2002	[3–6]
Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2003	[9–12]
Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2006	[6–9]
Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2010	[9–12]

(1) V analizo je vključena „končna vrednost“, s katero se upoštevajo prihodnje koristi za družbo So.Ge.A.AL po prenehanju sporazumov iz let 2006 in 2010 (glej uvodno izjavo 471), izključeno pa obdobje, za katero sta sporazuma iz let 2006 in 2010 veljala za nazaj (glej uvodno izjavo 485).

(2) Uporabljene so bile referenčne stopnje Komisije za diskontiranje pričakovanih denarnih tokov.

(\*) Velja obveznost varovanja poslovne skrivnosti.

- (458) Predpostavke, ki so se upoštevale za namene rekonstruirane analize donosnosti, so podrobno pojasnjene v uvodnih izjavah 459 do 471.

(i) Prihodki iz letalskih dejavnosti

- (459) Italija je upoštevala različne kategorije prihodkov iz letalskih dejavnosti, zlasti prihodke od pristojbin za pristajanje, za zemeljsko oskrbo in od prodaje letalskih kart. Kjer so bile na voljo, so se uporabile pristojbine iz sporazumov o letaliških storitvah. Za pristojbine, ki niso bile določene v sporazumih o letaliških storitvah, so predpostavke temeljile na podatkih z računov, ki jih je predložila družba Ryanair. Vendar je Italija pojasnila, da so podatki z računov družbe Ryanair o pristojbinah skladni s pristojbinami za vse letališke storitve, ki jih je objavila družba So.Ge.A.AL, razen s pristojbinami za oskrbo. Družbi Ryanair se je na podlagi obsega delovanja prevoznika na letališču dodelil popust na pristojbine za oskrbo, kar je bilo zajeto v sporazumih o letaliških storitvah.
- (460) Da bi se lahko izračunalo dodatne prihodke iz letalskih dejavnosti, je družba So.Ge.A.AL informacije o potnikih in obračanjih družbe Ryanair iz sporazumov o letaliških storitvah dopolnila z informacijami iz poslovnih načrtov.
- (461) V sporazumih o letaliških storitvah iz let 2000, 2002 in 2003 ni bilo nobenih napovedi glede prometa. Napovedi glede prometa, na katerih je temeljila analiza sporazumov o letaliških storitvah iz let 2000, 2002 in 2003, izhajajo iz poslovnega načrta družbe So.Ge.A.AL iz leta 2000, ki je vseboval napovedi glede prometa družbe Ryanair na letališču. Čeprav so bili v sporazumih o letaliških storitvah iz let 2006 in 2010 navedeni nekateri cilji glede prometa za družbo Ryanair, je Italija pojasnila, da ti cilji niso izražali pričakovanj družbe So.Ge.A.AL glede skupnega obsega prometa družbe Ryanair na letališču. Po mnenju družbe So.Ge.A.AL so ti cilji predstavljali najmanjšo pogodbeno obveznost družbe Ryanair. Za sporazuma o letaliških storitvah iz let 2006 in 2010 so

torej napovedi glede prometa temeljile na zadnjih poslovnih načrtih, ki jih je družba So.Ge.A.AL pripravila pred podpisom sporazumov o letaliških storitvah iz let 2006 in 2010 (napovedi glede prometa temeljijo na poslovnih načrtih družbe So.Ge.A.AL iz let 2004 in 2009).

- (462) Poslovni načrti družbe So.Ge.A.AL ne zajemajo celotnega obdobja njenih pogodbenih obveznosti z letalskimi prevozniki; da bi se analizo donosnosti razširilo na celotno trajanje sporazumov z družbo Ryanair, so se za leta, ki niso bila vključena v poslovne načrte, napovedi zračnega prometa (rotacij) in odhodov potnikov razvile v dveh korakih. Prvič, število obračanj družbe Ryanair se je napovedalo s posodobitvijo števila obračanj za zadnje leto iz poslovnega načrta ob predpostavki, da se bo število obračanj letno povečalo za 19 %. Ta faktor rasti temelji na povprečni pričakovani rasti iz poslovnega načrta za leto 2000 za obdobje 2004–2006. Drugič, število odhajajočih potnikov za preostalo obdobje se je izračunalo iz letne sedežne zmogljivosti na podlagi števila obračanj ob predpostavki, da je koeficient zasedenosti 82-odstoten, tj. povprečni koeficient zasedenosti v omrežju družbe Ryanair v času podpisa sporazumov.

(ii) Prihodki iz neletalskih dejavnosti

- (463) Predpostavke glede prihodkov iz neletalskih dejavnosti so temeljile na zadnjih poslovnih načrtih, ki jih je družba So.Ge.A.AL pripravila pred podpisom posameznega sporazuma o letaliških storitvah, kot je navedeno v preglednici 9:

Preglednica 9

**Predpostavke glede pričakovanega prihodka iz neletalskih dejavnosti**

Sporazum	Prihodki iz neletalskih dejavnosti na odhajajočega potnika (v EUR)	Vir
Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2000	1,96–2,38	Poslovni načrt iz leta 2000
Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2002	2,17–2,38	Poslovni načrt iz leta 2000
Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2003	2,17–2,38	Poslovni načrt iz leta 2000
Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2006	4,31–4,64	Poslovni načrt iz leta 2004
Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2010	6,02–6,47	Poslovni načrt iz leta 2009

- (464) Za obdobje posameznega sporazuma o letaliških storitvah, ki ni bilo zajeto v zadevnih poslovnih načrtih, se je zadnja razpoložljiva napoved prihodkov iz neletalskih dejavnosti na odhajajočega potnika prenesla naprej v vsako leto do konca trajanja sporazuma. Na primer, v poslovnem načrtu za leto 2000 je zadnje leto, za katero je napoved na voljo, leto 2006. V skladu s poslovnim načrtom so leta 2006 prihodki iz neletalskih dejavnosti na odhajajočega potnika znašali 2,38 EUR. Za vsako preostalo leto sporazuma o letaliških storitvah iz leta 2006 je bila predvidena ista stopnja prihodkov iz neletalskih dejavnosti na odhajajočega potnika.

(iii) Dodatni stroški

- (465) Ker ni bilo na voljo informacij o pričakovanih dodatnih stroških, povezanih z nudenjem storitev družbi Ryanair v času podpisa posameznega sporazuma o letaliških storitvah, je Italija dodatne stroške ocenila na podlagi razmerja med stroški poslovanja letališča in številom potnikov.
- (466) Za opredelitev, kako se stroški poslovanja spreminjajo s številom potnikov, se je uporabil regresijski pristop, da bi se ocenili dodatni stroški, ki bi jih lahko družba So.Ge.A.AL v času podpisa sporazumov o letaliških storitvah z

družbo Ryanair razumno pričakovala. Najprej se je izvedla regresijska analiza za opredelitev učinka spremembe števila potnikov na letališču na stroške poslovanja letališča. Nato se je na podlagi rezultatov iz prejšnjega koraka, združenih z napovedmi števila potnikov družbe Ryanair, pridobila ocena dodatnih stroškov poslovanja, ki izhajajo iz sporazumov z družbo Ryanair.

(467) Upoštevale so se naslednje postavke stroškov:

(a) dodatni stroški osebja;

(b) dodatni stroški blaga in storitev, varovanja, zalog in materialov;

(c) plačila družbi Ryanair ali AMS za spodbude za uvedbo novih rut, trženje in/ali nagrade za uspešnost, in

(d) koncesijski stroški.

(468) *Stroški osebja*: Poslovni načrt družbe So.Ge.A.AL iz leta 2000 vključuje stroške dodatnega osebja, potrebnega zaradi sporazumov z družbo Ryanair do leta 2006. Za oceno sporazumov o letaliških storitvah iz let 2000, 2002 in 2003 so se dodatni stroški osebja pridobili iz poslovnega načrta družbe So.Ge.A.AL iz leta 2000. V poslovnih načrtih iz let 2004 in 2006 niso zagotovljeni podatki o dodatnih stroških. Da bi se dodatne stroške osebja, ki so nastali zaradi sporazumov z družbo Ryanair, ocenilo za obdobje po letu 2006, se je na podlagi podatkov o skupnih stroških osebja letališča izvedla statistična analiza, da bi se ugotovil delež stroškov, ki se je spreminjal v skladu s spreminjanjem števila potnikov <sup>(107)</sup>. Stroški dodatnega osebja so se nato ocenili na podlagi rezultatov regresije, združenih z ocenjenim številom potnikov družbe Ryanair.

(469) *Drugi stroški*: Podobno se je izvedla regresijska analiza za oceno dodatnih stroškov blaga in materialov <sup>(108)</sup>, storitev <sup>(109)</sup>, varnosti in zalog, saj ti stroški v poslovnih načrtih niso bili navedeni. Spodbude za nove rute, trženje in/ali nagrade za uspešnost, ki so se plačale družbi Ryanair, so bile vključene kot strošek letališča. Dodatni koncesijski stroški <sup>(110)</sup> so temeljili na stroških na enoto na ravni letališča, pomnoženih z napovedmi glede prometa za družbo Ryanair.

(470) Po trditvah Italije ni bil namen družbe So.Ge.A.AL, da stroške novega potniškega terminala povrne s pristojbinami, ki bi jih plačala družba Ryanair. Povedano drugače, stroškov naložb, povezanih z novim terminalom, ni mogoče pripisati nobenemu od sporazumov z družbo Ryanair, zato ne sodijo med dodatne stroške.

(471) Plačila družbi AMS za trženje so se upoštevala kot stroški letališča. Hkrati se je kot prihodek letališča prištela „končna vrednost“, da bi se zajele koristi sporazumov o tržnih in o letaliških storitvah, ki bodo po mnenju Italije trajale tudi po prenehanju sporazuma o tržnih storitvah. „Končna vrednost“ se izračuna na podlagi enakega pristopa, kot ga je uporabila družba Ryanair in je podrobno opisan v uvodnih izjavah 443 do 446.

(472) V preglednici 10 so predstavljene neto sedanje vrednosti <sup>(111)</sup> denarnih tokov, ki bi se jih lahko pričakovalo na podlagi sporazumov z družbo Ryanair ob upoštevanju predpostavk iz uvodnih izjav 459 do 471.

<sup>(107)</sup> Podatki o dodatnih stroških, ki so se uporabili v regresiji, so iz časa pred sklenitvijo sporazumov o letaliških storitvah iz let 2006 in 2010 in bi bili na voljo družbi So.Ge.A.AL na datum, ko je upravljavec letališča sklenil zadevna sporazuma. Podatki o stroških so na voljo le za obdobje 1998–2010, zato bi bile v primeru, če bi se podoben pristop uporabil za sporazume iz let 2000, 2002 in 2003, na voljo le dve, tri oziroma štiri podatkovne točke za izvedbo regresijske analize, kar pa ni dovolj za zanesljive rezultate. Regresija za navedene sporazume zato temelji na podatkih o stroških za obdobje 1998–2010.

<sup>(108)</sup> Stroški materialov, oglaševanja, nepremične opreme, goriva, vstopnih kuponov, gradivo za pomoč, oznake za prtljago in uniforme za zaposlene.

<sup>(109)</sup> Stroški avtomobilskih zavarovanj, vzdrževanja in popravila opreme in vozil, drugi stroški za vozila, radijske frekvence in vzdrževanje opreme za prijavo na let.

<sup>(110)</sup> Od leta 2003 se letne koncesijske dajatve, ki jih plačajo upravljavci letališč, določijo na podlagi podatkov o prometu, ki jih letno objavi organ ENAC ministrstva za infrastrukturo in promet. V zvezi s tem glej uvodno izjavo 156 tega sklepa.

<sup>(111)</sup> Neto sedanja vrednost časovne vrste pričakovanih denarnih pritokov in odtokov je opredeljena kot diskontirana vsota posameznih pričakovanih denarnih tokov v ustreznem obdobju. Neto sedanja vrednost je običajno orodje, ki ga podjetja uporabljajo za oceno donosnosti projekta.

## Preglednica 10

**Neto sedanje vrednosti denarnih tokov, pričakovanih na podlagi sporazumov z družbo Ryanair – poročiloo udeležencu v tržnem gospodarstvu iz leta 2014**

Sporazum (datum podpisa)	Obdobje, v katerem naj bi se sporazum veljal	Neto sedanja vrednost v času trajanja sporazuma (v mio. EUR) <sup>(1)</sup>
Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2000 (22. junij 2000)	od 22. junija 2000 do 21. junija 2010	[4–8]
Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2002 (25. januar 2002)	od 1. januarja 2002 do 31. decembra 2012	[3–6]
Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2003 (1. september 2003)	od 1. septembra 2003 do 1. septembra 2014	[9–12]
Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2006 (3. april 2006)	od 1. januarja 2006 do 31. decembra 2010	[6–9]
Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2010 (20. oktober 2010)	od 1. januarja 2010 do 31. decembra 2013	[9–12]

<sup>(1)</sup> Uporabljene so bile referenčne stopnje Komisije za diskontiranje pričakovanih denarnih tokov.

- (473) Komisija ugotavlja, da je Italija za namene analize donosnosti sporazumov o letaliških storitvah iz let 2006 in 2010 namesto obdobja, v katerem naj bi sporazum prvotno veljal, tj. pet oziroma štiri leta, za sporazum o letaliških storitvah iz leta 2006 upoštevala desetletno trajanje, za sporazum o letaliških storitvah iz leta 2010 pa devetletno trajanje. Italija je Komisiji predložila tudi rezultate analize donosnosti ob upoštevanju prvotnega trajanja sporazumov o letaliških storitvah iz let 2006 in 2010, kot je izrecno določeno v navedenih sporazumih.
- (474) Italija je svoje stališče zagovarjala s trditvijo, da je imela družba So.Ge.A.AL v času podpisa obeh sporazumov z družbo Ryanair razumna pričakovanja, da se bosta obnovila pod podobnimi pogoji. Družba So.Ge.A.AL je zlasti na podlagi izrecne določbe iz sporazuma o letaliških storitvah iz leta 2006, v kateri je navedeno, da se lahko sporazum podaljša za dodatnih pet let do 1. januarja 2016, pričakovala, da bo ta sporazum obnovljen pod podobnimi pogoji. Podobno naj bi sporazum o letaliških storitvah iz leta 2010 zajemal obdobje med 1. januarjem 2010 in 31. decembrom 2013 z možnostjo podaljšanja za dodatnih pet let do 31. decembra 2018.
- (475) Komisija te trditve ne more sprejeti.
- (476) Prvič, v nobenem od sporazumov iz let 2006 in 2010 ni določeno samodejno podaljšanje po izteku sporazuma do konca.
- (477) Namesto tega je v sporazumu o letaliških storitvah iz leta 2006 navedeno, da se družba So.Ge.A.AL zavezuje, da bo po koncu trajanja sporazumov z družbo Ryanair ponovno pogajala o primernem paketu storitev za uporabo letališča za dodatnih pet let, če bodo izpolnjeni nekateri pogoji, zlasti, če bo prevoznik v celoti izpolnil svoje obveznosti glede tržnih storitev, družba So.Ge.A.AL pa bo pridobila koncesijo za upravljanje letališča po 1. januarju 2011. Komisija meni, da se družba So.Ge.A.AL le na podlagi te določbe leta 2006 ni mogla zanašati na podaljšanje, vsaj ne pod podobnimi pogoji, saj je bilo to podaljšanje hipotetično in odvisno zlasti od pripravljenosti družbe Ryanair, da ga sprejme. Navedena določba družbe Ryanair dejansko pravno ne zavezuje k sklenitvi novega sporazuma z upravljavcem letališča, kot tudi ne zagotavlja, da bo katera od strank zagotovo upoštevala zadevne pogoje, zlasti ob upoštevanju precejšnje negotovosti, ki je bila takrat prisotna glede dodelitve celovite koncesije upravljavcu letališča.



- (478) Komisija meni, da sporazum o letaliških storitvah iz leta 2010 zagotavlja še manjšo gotovost glede njegovega morebitnega podaljšanja. V členu 2 – „Trajanje“ je navedeno: „sporazum se lahko podaljša za dodatno petletno obdobje pod pogoji iz tega sporazuma ali pod pogoji, kakor sta jih spremenili stranki, če obe stranki vsaj šest mesecev pred potekom prvotnega trajanja dosežeta predhodno pisno soglasje. [...] Stranki se o vsaki naknadni obnovitvi tega sporazuma dogovorita vsaj šest mesecev po poteku dodatnega trajanja.“ Iz tega je razvidno, da bi bilo za morebitno podaljšanje sporazuma potrebno pogajanje med strankama, zato ga družba So.Ge.A.AL v času podpisa sporazuma o letaliških storitvah iz leta 2010 ni mogla predvideti.
- (479) Drugič, Komisija ugotavlja, da je bil v skladu z dokazi v tem primeru zaradi napetosti leta 2009 med družbama So.Ge.A.AL in Ryanair pogodbeni odnos s prevoznikom ogrožen. Takrat je družba Ryanair nadaljevanje svojega delovanja na letališču Alghero pogojila s sklenitvijo dodatnega sporazuma. Iz zapisnikov sestankov upravnega odbora družbe So.Ge.A.AL z dne 7. julija 2009, 9. septembra 2009 in 23. februarja 2010, ki jih je predložila Italija, je razvidno, da je upravljavec letališča pri odločanju o podpisu novega sporazuma o letaliških storitvah z družbo Ryanair za obdobje petih let upošteval dejstvo, da v tem sporazumu niso določene sankcije za predčasno prekinitev sporazuma. Zlasti:
- družba Ryanair je odločno zahtevala sklenitev dodatnega sporazuma, ki „bo zagotovo prinesel povečanje vrednosti prispevkov za skupno trženje“. Če tak sporazum ne bi bil nemudoma podpisan, bi prevoznik prenehal z obratovanjem vseh rut z letališča Alghero <sup>(112)</sup>,
  - razpravljalo se je o dokumentu, v katerem bi bil opisan razvoj dogovorov z družbo Ryanair in trenutno stanje odnosov z letalskim prevoznikom ter določeni naslednji koraki po mnenju družbe Ryanair, ki so vključevali prekinitev ali zmanjšanje frekvence letov znotraj EU in njihovo zamenjavo z nacionalnimi rutami <sup>(113)</sup>,
  - odbor je poizvedoval o pogajalskem prostoru s prevoznikom, če je ta obstajal, v zvezi s pogodbenim odnosom z družbo Ryanair, „saj delničarji odbora niso pooblastili za prekinitev sporazuma z zadevnim prevoznikom“ <sup>(114)</sup>.
- (480) Iz zapisnika skupščine delničarjev družbe So.Ge.A.AL z dne 26. oktobra 2001 je razvidno, da je družba razmišljala o prekinitvi sporazuma o letaliških storitvah iz leta 2000 pred njegovim prenehanjem in da so delničarji o tem dolgo razpravljali.
- (481) Komisija na tej podlagi ugotavlja, da družba So.Ge.A.AL v času sklenitve sporazumov o letaliških storitvah iz let 2006 in 2010 z družbo Ryanair ni mogla pričakovati, da se bosta navedena sporazuma podaljšala, oziroma ni mogla pričakovati, da se bosta podaljšala pod enakimi pogodbenimi pogoji.
- (482) Komisija ugotavlja tudi, da se na podlagi informacij, ki jih je predložila Italija, sporazum z drugim letalskim prevoznikom v preiskavi, družbo Germanwings, ni iztekel do konca in da je prevoznik letališče uporabljal le leta 2007. Italija je med preiskavo pojasnila, da se je letalski prevoznik odločil za prekinitev opravljanja dejavnosti z letališča Alghero, saj ni ustvaril dovolj prometa, da bi s finančnega vidika dosegel prag dobička.
- (483) Komisija zato ugotavlja, da bi bilo treba za namene analize donosnosti sporazumov o letaliških storitvah iz let 2006 in 2010 upoštevati le obdobje, določeno v navedenih sporazumih, tj. pet let za sporazum o letaliških storitvah iz leta 2006 in štiri leta za sporazum o letaliških storitvah iz leta 2010 (neto sedanje vrednosti v preglednici 10 so se izračunale na podlagi prvotnega trajanja sporazumov, kot je v njima določeno).
- (484) Komisija poleg tega ugotavlja, da sta sporazuma o letaliških storitvah iz let 2006 in 2010 ter sporazuma o tržnih storitvah, ki so ju podpisale družbe So.Ge.A.AL, Ryanair in AMS, veljali za nazaj, kot sledi:
- (a) sporazum o letaliških storitvah iz leta 2006 in sporazum o tržnih storitvah sta bila podpisana 3. aprila 2006, vendar sta veljala za nazaj od 1. januarja 2006;
  - (b) sporazum o letaliških storitvah iz leta 2010 in sporazum o tržnih storitvah sta bila podpisana 20. oktobra 2010, vendar sta veljala za nazaj od 1. januarja 2010.

<sup>(112)</sup> Zapisnik sestanka upravnega odbora družbe So.Ge.A.AL z dne 7. julija 2009.

<sup>(113)</sup> Zapisnik sestanka upravnega odbora družbe So.Ge.A.AL z dne 9. septembra 2009.

<sup>(114)</sup> Zapisnik sestanka upravnega odbora družbe So.Ge.A.AL z dne 23. februarja 2010.

- (485) Komisija ugotavlja tudi, da so bili po navedbah družbe So.Ge.A.AL pogoji sporazumov, o katerih se je z družbama Ryanair in AMS razpravljalo v obdobjih, za kateri sta sporazuma iz let 2006 in 2010 veljala za nazaj (tj. od januarja 2006 do aprila 2006 za sporazuma iz leta 2006 in od januarja 2010 do oktobra 2010 za sporazuma iz leta 2010), podobni pogojem sporazumov, ki so bili podpisani aprila 2006 in oktobra 2010. Povedano drugače, v sporazumih, sklenjenih aprila 2006 in oktobra 2010 so bili le uradno zapisani pogoji, o katerih se je dogovorilo prej, pred obdobjem, za katero so ti sporazumi veljali za nazaj. Na tej podlagi Komisija meni, da je upoštevanje trajanja posameznega sporazuma, ki presega njegovo načrtovano trajanje, v skladu s predhodnim pristopom in da se zato obdobja, za katero sta sporazuma veljala za nazaj, iz analize donosnosti sporazumov iz let 2006 in 2010 ne bi smelo izključiti.
- (486) Vendar na podlagi navedenih razlogov Komisija meni, da bi bile koristi, ki bi jih preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval od sporazuma o tržnih storitvah, strogo omejene na čas delovanja prevoznika na letališču, kot je določeno v sporazumu o letaliških storitvah. Zato Komisija meni, da se „končne vrednosti“, ki naj bi izražala prihodnje koristi tržnih storitev po obdobju veljavnosti navedenih sporazumov, ne bi smelo upoštevati v analizi. Ugotavlja tudi, da Italija ni upoštevala „končne vrednosti“, s katero bi se zajele koristi, ki naj bi se ustvarile po končanem trajanju sporazumov, sklenjenih med družbo So.Ge.A.AL in družbami Alitalia, Meridiana, Volare in Germanwings (glej uvodno izjavo 528).
- (487) Poleg tega Komisija ugotavlja, da je pristop, ki ga je Italija uporabila za ocenjevanje števila potnikov, na podlagi česar je izračunala pričakovane dodatne prihodke iz letalskih in neletalskih dejavnosti (brez poseganja v oceno v prejšnji uvodni izjavi o „končni vrednosti“), smiseln. Čeprav meni, da bi morale predpostavke v zvezi z napovedmi glede prometa običajno temeljiti le na frekvenci rut in ciljev glede števila potnikov, navedenih v sporazumih o letaliških storitvah ter koeficientu zasedenosti, ki ga je družba So.Ge.A.AL lahko razumno pričakovala v času sklenitve posameznega sporazuma o letaliških storitvah z družbo Ryanair, saj je v času sklenitve sporazumov o letaliških storitvah iz let 2006 in 2010 družba So.Ge.A.AL pričakovala, da bo promet družbe Ryanair presegel minimalne cilje iz navedenih sporazumov, se Komisija strinja, da pričakovanja družbe So.Ge.A.AL v času podpisa sporazumov, kot so navedena v poslovnih načrtih, predstavljajo najnatančnejši vir za sklepanje o napovedih družbe So.Ge.A.AL glede prometa družbe Ryanair v času podpisa sporazumov o letaliških storitvah iz let 2006 in 2010.
- (488) Komisija poleg tega meni, da so pričakovanja družbe So.Ge.A.AL glede koeficienta zasedenosti družbe Ryanair v času podpisa posameznega sporazuma razumne, saj so temeljile na njenih izkušnjah s poslovnim modelom letalskega prevoznika in na poznavanju tega modela.
- (489) Komisija ugotavlja, da po mnenju Italije ni bil namen družbe So.Ge.A.AL, da stroške novega potniškega terminala povrne s pristojbinami, ki bi jih plačala družba Ryanair. V zvezi s tem se dejansko zdi, da je bilo povečanje zmogljivosti terminalov na letališču Alghero, potrebno zaradi razvoja turizma, da bi se lahko izkoristila pričakovana rast prometa. Pred izvedbo naložb na letališču Alghero je razvoj turističnega sektorja kljub velikemu potencialu oviralo pomanjkanje mednarodne povezanosti. Letališče Alghero je omejitev zmogljivosti doseglo v letih 2003 in 2004, zato so bile potrebne naložbe, da bi lahko letališče sprejelo več potnikov. V poslovnem načrtu družbe So.Ge.A.AL iz leta 2004 je bilo napovedano, da se bo leta 2008 skupno število potnikov na letališču v primerjavi s stopnjami pred povečanjem zmogljivosti letališča leta 2004 povečalo za približno 30 %. Iz poslovnih načrtov, ki jih je družba So.Ge.A.AL pripravila v preiskovanem obdobju, je razvidno, da se je upravljavec letališča zanašal na nizkocenovne letalske prevoznike kot glavna gonila rasti (ter pričakoval, da bo po dodeljeni celoviti koncesiji za upravljanje letališča Alghero ponovno dosegel rentabilnost), vendar ta cilj ni bil povezan z odnosom z nobenim določenim letalskim prevoznikom. V nobenem sporazumu o letaliških storitvah z družbo Ryanair niso navedene nobene naložbe, ki naj bi jih izvedel upravljavec letališča. Komisija v tem smislu ugotavlja, da je naložbe v povečanje terminala odobril odbor CIPE leta 1997, kar je precej pred začetkom delovanja družbe Ryanair na letališču Alghero. Vloga, ki jo je družba So.Ge.A.AL pri organu ENAC vložila za celovito koncesijo, je bila del njene strategije, s ciljem, da okrepi turistični sektor s privabljanjem nizkocenovnih prevoznikov. Ta strategija je zahtevala povečanje zmogljivosti terminalov, da bi se lahko izkoristila pričakovana rast prometa, „celovito koncesijo“, s katero bi se zagotovilo uspešno in učinkovito delovanje letališča in pogodbe z nizkocenovnimi prevozniki. Komisija se na tej podlagi strinja, da stroškov naložb, povezanih z novim terminalom, ni mogoče pripisati nobenemu od sporazumov z družbo Ryanair, zato niso del dodatnih stroškov.
- (490) Komisija poleg tega ugotavlja, da je Italija pričakovane dodatne stroške ocenila na podlagi pristopa od spodaj navzgor. Za opredelitev, kako se stroški poslovanja spreminjajo s številom potnikov, se je uporabila regresijska analiza, da bi se ocenili dodatni stroški, ki bi jih lahko družba So.Ge.A.AL pričakovala v času podpisa sporazumov o letaliških storitvah z družbo Ryanair. Najprej se je izvedla regresijska analiza za opredelitev učinka

spremembe števila potnikov na letališču na stroške poslovanja letališča. Nato se je na podlagi rezultatov iz prejšnjega koraka, združenih z napovedmi števila potnikov družbe Ryanair, izračunala ocena dodatnih stroškov poslovanja, ki izhajajo iz sporazumov z družbo Ryanair.

- (491) Za sporazuma o letaliških storitvah iz leta 2006 in 2010 so podatki o dodatnih stroških, ki jih je Italija uporabila pri regresiji, iz časa pred sklenitvijo sporazumov in bi bili na voljo družbi So.Ge.A.AL na datum, ko je upravljavec letališča sklenil zadevna sporazuma. Podatki o stroških so na voljo le za obdobje 1998–2010, zato bi bile v primeru, če bi se podoben pristop uporabil za sporazume iz let 2000, 2002 in 2003, na voljo le dve, tri oziroma štiri podatkovne točke za izvedbo regresijske analize. Komisija se strinja, da to ne bi bilo dovolj za zanesljive rezultate. Komisija brez ustreznih predhodnih podatkov, s katerimi bi se lahko rekonstruirala analiza donosnosti na podlagi podatkov, ki bi bili na voljo družbi So.Ge.A.AL v času podpisov zadevnih sporazumov, izjemoma (glej uvodno izjavo 284) meni, da je za ta sporazuma regresija na podlagi podatkov o rezultatih za celotno obdobje 1998–2010 ustrezen približek razumnim pričakovanjem udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (492) Komisija je na podlagi navedenih predpostavk rekonstruirala predhodno analizo donosnosti sporazumov z družbo Ryanair na podlagi dodatnih stroškov in prihodkov, ki bi jih udeleženec v tržnem gospodarstvu na mestu družbe So.Ge.A.AL ob sklenitvi vsakega od sporazumov, ki so predmet preiskave, lahko razumno pričakoval. Iz različnih poslovnih načrtov, ki jih je pripravila družba So.Ge.A.AL, je razvidno, da je upravljavec letališča rast prometa napovedal na podlagi svoje strategije za okrepitev turističnega sektorja s privabljanjem nizkocenovnega prometa, kar naj bi prineslo precej večji potniški promet kot domače dejavnosti <sup>(15)</sup>.
- (493) V preglednici v nadaljevanju so navedene neto sedanje vrednosti denarnih tokov, pričakovanih na podlagi sporazumov z družbo Ryanair ob upoštevanju navedenih predpostavk.

Preglednica 11

**Neto sedanje vrednosti denarnih tokov, pričakovanih na podlagi sporazumov z družbo Ryanair**

Sporazum	Obdobje, v katerem naj bi se sporazum veljal	Neto sedanja vrednost v času trajanja sporazuma (v mio. EUR) <sup>(1)</sup>
Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2000	od 22. junija 2000 do 21. junija 2010	[4–8]
Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2002	od 1. januarja 2002 do 31. decembra 2012	[3–6]
Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2003	od 1. septembra 2003 do 1. septembra 2014	[9–12]
Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2006	od 1. januarja 2006 do 31. decembra 2010	[3–6]
Sporazum o letaliških storitvah iz leta 2010	od 1. januarja 2010 do 31. decembra 2013	[2–4]

<sup>(1)</sup> Uporabljene so bile referenčne stopnje Komisije za diskontiranje pričakovanih denarnih tokov.

- (494) Ker je pričakovani diskontirani rezultat pozitiven za vsak sporazum z družbo Ryanair, Komisija z zadovoljstvom ugotavlja, da se je za vsak sporazum z družbo Ryanair v času njihove sklenitve pričakovalo, da bo donosen, zato družba So.Ge.A.AL, ko je sklenila zadevne sporazume, družbi Ryanair ni dodelila gospodarske prednosti in zato ti sporazumi ne pomenijo državne pomoči.

<sup>(15)</sup> Čeprav je bila ta strategija uspešna in je družba So.Ge.A.AL dosegla precejšnje povečanje obsega prometa v skladu s svojimi pričakovanju, upravljavec letališča rasti prometa kljub finančni podpori javnih organov ni mogel uskladiti z večjo donosnostjo. Razlog za to je bila zlasti precejšnja zamuda pri dodelitvi „celovite“ koncesije.

Sporazumi s prevozniki razen družbe Ryanair

Sporazumi z družbami Alitalia, Volare, Meridiana in Germanwings

- (495) Komisija je proučila sporazume družbe So.Ge.A.AL o oskrbi in trženju z družbami Alitalia, Volare, Meridiana in Germanwings, ki so navedeni v preglednici 12:

*Preglednica 12*

**Sporazumi družbe So.Ge.A.AL z družbami Alitalia, Volare, Meridiana in Germanwings**

<i>Družba Alitalia</i>		
30.11.2010	Sporazum o oskrbi	od 1. decembra 2010 do 1. decembra 2015
20.10.2010	Sporazum o trženju	od 7. junija 2010 do 30. septembra 2010
<i>Družba Volare</i>		
29.11.2007	Sporazum o oskrbi	od 28. oktobra 2007 do 31. oktobra 2010
29.11.2007	Sporazum o trženju	od 28. oktobra 2007 do 31. oktobra 2010
<i>Družba Meridiana</i>		
28.4.2010	Sporazum o oskrbi	od aprila 2010 do aprila 2011
20.10.2010	Sporazum o trženju	od junija 2010 do oktobra 2010
<i>Družba Germanwings</i>		
19.3.2007	Sporazum o oskrbi	od 25. marca 2007 do 31. oktobra 2009
25.3.2007	Sporazum o trženju	od leta 2007 do leta 2009

(i) O skupni oceni sporazumov o oskrbi in o trženju

- (496) Komisija najprej ugotavlja, da je v vsakem od primerov jasno razvidno, da so bili navedeni sporazumi dogovorjeni in sklenjeni kot del enega posla, zato jih je treba oceniti kot en ukrep. Zlasti:
- v sporazumu o trženju z družbo Meridiana, ki je veljal za nazaj za obdobje od junija do oktobra 2010, je bilo v členu 1 – „Namen sporazuma“ določeno, da se: „Družba Meridiana [...] zavezuje, da bo obratovala navedene rute [Milano, Verona, Bari] v skladu z vnaprej določenimi operativnimi programi in bo zato izvajala program za komunikacijo in trženje v dogovoru z družbo So.Ge.A.AL.“ Poleg tega je v sporazumu določena možnost za obnovev sporazuma, če družba Meridiana izpolni nekatere cilje glede števila potnikov;
  - v skladu s sporazumom o trženju, ki je veljal za nazaj za obdobje od junija do septembra 2010, je morala družba Alitalia določiti program za komunikacijo in trženje, katerega cilj je promocija regije, tudi z uvedbo novih rut (Barcelona, Pariz in Bruselj);
  - sporazuma o oskrbi in trženju z družbo Volare sta se sklenila na isti datum. Sporazum o trženju z družbo Volare določa: „Ta Dodatni sporazum predstavlja pomemben del Standardnega sporazuma o zemeljski oskrbi. Zato bo veljal do prenehanja Standardnega sporazuma o zemeljski oskrbi iz katerega koli razloga, ko bo prenehal tudi ta Dodatni sporazum skupaj z vsemi pravicami in obveznostmi, ki so v njem določene.“ V sporazumu o trženju so določeni tudi cilji glede števila potnikov, za katere se prevoznik zavezuje, da jih bo dosegel;

- (d) v sporazumu o trženju z družbo Germanwings so „določeni cilji, ki jih mora izpolniti družba Germanwings v skladu z zahtevami AHO [letališča Alghero]. Stranki potrjujeta, da bo parametre glede objektivne izjave o doseganju navedenih ciljev predstavljalo letno število potnikov in letov, ki jih bo družba Germanwings opravljala na AHO [letališče Alghero] in z njega.“ V sporazumu so določene nagrade za uspešnost in enkratni prispevek, ki naj bi jih plačala družba So.Ge.A.AL.
- (497) Komisija zato meni, da obstaja jasna povezava med sporazumi o letalskih storitvah in o tržnih storitvah, saj so slednji temeljili na sklenitvi sporazuma o letalskih storitvah in storitvah, ki so jih zagotovili prevozniki.
- (ii) O pristopu, uporabljenim za oceno dodatnih stroškov in prihodkov
- (498) Družba So.Ge.A.AL pred sklenitvijo sporazumov z navedenimi letalskimi prevozniki ni izvedla nobene predhodne analize njihove donosnosti. Kot je bilo navedeno, je Italija Komisiji z dopisom z dne 25. marca 2014 predložila rekonstruirano predhodno analizo donosnosti sporazumov, sklenjenih z družbami Air One/Alitalia, Meridiana, Volare in Germanwings, ki je temeljila na podatkih, ki bi bili na voljo udeležencu v tržnem gospodarstvu na mestu družbe So.Ge.A.AL ob sklenitvi zadevnih sporazumov, in takrat predvidljivem razvoju.
- (499) Po mnenju Italije pristop, uporabljen pri rekonstruirani analizi, zajema metodologijo, ki bi jo sprejel udeleženec v tržnem gospodarstvu in rezultati ocene donosnosti navedenih sporazumov bi pokazali, da se je tudi za te sporazume predhodno pričakovalo, da bodo za družbo So.Ge.A.AL donosni.
- (500) Analiza temelji na pristopu iz uvodnih izjav od 501 do 524.
- (501) *Dodatni prihodki iz letalskih dejavnosti* so se izračunali z uporabo zadevnih letalskih pristojbin, ki naj bi jih plačal posamezni letalski prevoznik, združenih z napovedmi glede prometa za zadevnega letalskega prevoznika za vse storitve razen zemeljske oskrbe. Prihodki od letalskih dejavnosti od zemeljske oskrbe temeljijo na pristojbinah, o katerih se je družba So.Ge.A.AL dogovorila s posameznim letalskim prevoznikom. Napovedi glede prometa temeljijo na prometu letalskega prevoznika v letu pred podpisom sporazuma ali ciljnih glede prometa, določenih v zadevnih sporazumih.
- (502) *Dodatni prihodki iz neletalskih dejavnosti* temeljijo na pričakovanih družbe So.Ge.A.AL v času podpisa sporazumov iz let 2007 in 2010 z letalskimi prevozniki, ki so se nanašale na prihodke iz neletalskih dejavnosti v višini 5,00–6,00 EUR na odhajajočega potnika zaradi razvoja novega terminala (glej tudi preglednico 9).
- (503) *Dodatni stroški poslovanja* so se izračunali z upoštevanjem kategorij dodatnih stroškov, ki jih je družba So.Ge.A.AL pričakovala v času podpisa vsakega od sporazumov z družbami Air One/Alitalia, Volare, Meridiana in Germanwings, vključevali pa so: dodatne stroške osebja, dodatne stroške oskrbe, dodatne stroške blaga, storitev in materialov, dodatne koncesijske stroške in enkratna plačila za trženje, povezana z novimi rutami in nagradami za uspešnost.
- (504) Regresijska analiza se je izvedla za število potnikov in stroške na ravni letališča, da bi se opredelil učinek spremembe števila potnikov na letališču Alghero na skupne stroške letališča.
- (505) Italija je za namene analize donosnosti sporazumov z družbama Alitalia in Meridiana iz leta 2010 izvedla regresijo za podatke o stroških za obdobje pred podpisom sporazumov, tj. obdobje 1998–2009, ki bi bili družbi So.Ge.A.AL na voljo na datum, ko je sklenila zadevna sporazuma.
- (506) Vendar je po navedbah Italije število razpoložljivih podatkovnih točk pred podpisom sporazumov z družbama Germanwings in Volare iz leta 2007 (1998–2006) zelo majhno. Dobljene ocene dodatnih stroškov osebja in materialov znašajo 2,7 EUR oziroma 9,3 EUR na odhajajočega potnika, kar se šteje za nenavadno visoko. Dodajanje ali izbris ene same podatkovne točke ima v tem primeru velik vpliv na rezultate. Na tej podlagi se je z analizo donosnosti dobila negativna neto sedanja vrednost za družbo Germanwings, neto sedanja vrednost sporazuma z družbo Alitalia pa ostaja pozitivna. Po navedbah Italije so ocene, dobljene z regresijo stroškov, stabilnejše z večanjem števila podatkovnih točk, zato bi moralo biti v regresiji sporazumov z družbama Germanwings in Alitalia iz leta 2007 zajeto celotno obdobje 1998–2010.

- (507) V drugem koraku so se ocene skupnih dodatnih stroškov na podlagi posebnih sporazumov med družbo So.Ge.A. AL in zadevnimi letalskimi prevozniki pridobile na podlagi rezultatov iz prvega koraka, združenih z zadevnimi napovedmi glede števila potnikov za posameznega letalskega prevoznika.
- (a) Pričakovani dodatni stroški oskrbe, blaga, storitev in materialov v času trajanja posameznega sporazuma temeljijo na povprečnih stroških oskrbe na premik v letalskem prometu in povprečnih stroških blaga, storitev in materialov na potnika na ravni letališča v letu pred podpisom sporazuma. Ti stroški na enoto so se nato povečali za pričakovano inflacijo v vsakem letu in pomnožili z zadevnimi napovedmi glede prometa za posameznega letalskega prevoznika;
- (b) koncesijski stroški se spreminjajo s številom potnikov. Dodatni koncesijski stroški temeljijo na povprečnih koncesijskih stroških na potnika na ravni letališča v letu pred podpisom posameznega sporazuma, pomnoženi z napovedmi glede prometa za zadevnega letalskega prevoznika in povečani za inflacijo.
- (508) Koeficienti zasedenosti, ki so bili predvideni v analizi donosnosti sporazumov, sklenjenih z družbami Alitalia, Germanwings, Volare in Meridiana, temeljijo na izkušnjah družbe So.Ge.A.AL s poslovnim modelom vsakega od letalskih prevoznikov in njenem predhodnem poznavanju tega modela <sup>(116)</sup>, kot so podrobneje navedeni v preglednici 13.

Preglednica 13

**Predpostavke glede koeficienta zasedenosti**

Letalski prevoznik	Koeficient zasedenosti
Air One/Alitalia	n.r.
Germanwings	60
Volare	50
Meridiana	65

— Družba Air One/Alitalia

- (509) Napovedi glede prometa za družbo Air One/Alitalia za čas trajanja sporazuma o oskrbi so se pridobile na naslednji način:
- (a) napovedi glede prometa, povezane z uvedbo treh mednarodnih rut v Barcelono, Bruselj in Pariz ter iz njih temeljijo na sporazumu o trženju. Družba Air One/Alitalia naj bi na vsaki ruti opravljala tri lete na teden;
- (b) napovedi glede prometa za notranje lete temeljijo na številu letov, ki jih je družba Air One/Alitalia opravljala leta 2009, povečanih za predpostavko, da se bo notranji promet povečal za 1 % letno.

<sup>(116)</sup> Koeficient zasedenosti za družbi Germanwings in Meridiana je določen v sporazumih z družbo So.Ge.A.AL. Koeficient zasedenosti za družbo Volare temelji na predhodnem poznavanju, ki ga ima družba So.Ge.A.AL o delovanju letalskega prevoznika. Družba Volare je obratovala več notranjih rut, zato se je predvidel nižji koeficient zasedenosti. V primeru družbe Alitalia napovedi glede prometa niso temeljile na določeni predpostavki glede koeficienta zasedenosti, saj je družba Alitalia uporabljala več modelov letal (z največjim številom sedežev na letalih od 90 do 180), odvisno od dneva v tednu in od sezone. Napovedi glede prometa so se pridobile na podlagi predhodnih izkušenj in poznavanja delovanja letalskega prevoznika.

- (510) Pričakovani dodatni prihodki in pričakovani dodatni stroški so se izračunali s pomočjo napovedi glede prometa. Pričakovani dodatni prihodki iz letalskih dejavnosti temeljijo na napovedih glede prometa in objavljenih letalskih pristojbinah za vse storitve razen oskrbe. Pristojbine za oskrbo temeljijo na sporazumu o oskrbi iz leta 2010. Pričakovani prihodki iz neletalskih dejavnosti so se izračunali, kot je navedeno v uvodni izjavi 502.
- (511) Pričakovani dodatni stroški so se izračunali na podlagi predpostavk iz uvodnih izjav 503 do 508 in vključujejo enkratno plačilo za trženje, ki ga je družba So.Ge.A.AL plačala družbi Air One/Alitalia kot spodbudo za uvedbo mednarodnih rut z letališča Alghero.
- (512) Na podlagi navedenih predpostavk je neto sedanja vrednost denarnih tokov, pričakovanih na podlagi sporazumov z družbo Air One/Alitalia iz leta 2010, kot jo je izračunala Italija, predstavljena v preglednici 14.

*Preglednica 14*

**Neto sedanje vrednosti denarnih tokov, pričakovanih na podlagi sporazuma z družbo Air One/Alitalia iz leta 2010 (v mio. EUR)**

Leto	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Dodatni dobiček	[0–1]	[3–6]	[3–6]	[3–6]	[3–6]	[3–6]
Neto sedanja vrednost <sup>(1)</sup> (v času trajanja sporazuma)	[10–14]					

<sup>(1)</sup> Z 2,45-odstotno diskontno stopnjo.

— Družba Volare

- (513) Napovedi glede prometa za družbo Volare temeljijo na premikih v letalskem prometu iz sporazumov o trženju, tj. 28 letov leta 2007, 207 letov leta 2008 in 2009 ter 180 letov leta 2010.
- (514) Dodatni prihodki iz letalskih dejavnosti so temeljili na objavljenih letalskih pristojbinah in sporazumu o oskrbi, skupaj z napovedmi glede prometa. Dodatni prihodki iz neletalskih dejavnosti so se ocenili v skladu s pristopom iz uvodne izjave 502.
- (515) Dodatni stroški so temeljili na povprečnih stroških na enoto in napovedih glede prometa na podlagi predpostavk iz uvodnih izjav 503 do 508 in vključujejo enkratno plačilo v višini [...] EUR za prvo leto dejavnosti.
- (516) Pri izračunu neto sedanje vrednosti iz preglednice 15 je regresijska analiza temeljila na podatkih o stroških za obdobje pred podpisom sporazuma, tj. 1998–2006.

*Preglednica 15*

**Neto sedanje vrednosti denarnih tokov, pričakovanih na podlagi sporazuma z družbo Volare iz leta 2007 (v tisoč EUR)**

Leto	2007	2008	2009	2010
Dodatni dobiček	[13–18]	[50–100]	[100–125]	[100–125]
Neto sedanja vrednost <sup>(1)</sup> (v času trajanja sporazuma)	[250–300]			

<sup>(1)</sup> S 6,42-odstotno diskontno stopnjo.

## — Družba Meridiana

- (517) Napovedi glede prometa za družbo Meridiana, na katerih temeljijo predpostavke o pričakovanih dodatnih prihodkih in dodatnih stroških, temeljijo na številu premikov v letalskem prometu na rutah v Milano, Verono in Bari ter iz njih, kot je določeno v sporazumu o trženju iz leta 2010.
- (518) Dodatni prihodki iz letalskih dejavnosti so temeljili na objavljenih letalskih pristojbinah in sporazumu o oskrbi, skupaj z napovedmi glede prometa. Dodatni prihodki iz neletalskih dejavnosti so se ocenili v skladu s pristopom iz uvodne izjave 502.
- (519) Dodatni stroški so temeljili na povprečnih stroških na enoto in napovedih glede prometa v skladu z uvodnimi izjavami 503 do 508 in vključujejo enkratno plačilo v višini [...] EUR.
- (520) Komisija ugotavlja, da naj bi sporazum z družbo Meridiana o trženju veljal eno leto, v obdobju od junija 2010 do oktobra 2010, v njem pa je bilo določeno, da se lahko, če bo število potnikov letalskega prevoznika preseglo določene najnižje pragove, podaljša tudi na leti 2011 in 2012. Italija je pojasnila, da je družba So.Ge.A.AL v času podpisa sporazumov pričakovala, da bo družba Meridiana dosegla zahtevano najmanjše stopnjo potniškega prometa, in da bo družba Meridiana z družbo So.Ge.A.AL obnovila sporazum o trženju (in s tem sporazum o oskrbi) pod podobnimi pogoji.
- (521) Na podlagi navedenih predpostavk je neto sedanja vrednost denarnih tokov, pričakovanih na podlagi sporazumov z družbo Meridiana iz leta 2010, predstavljena v preglednici 16. Kot je prikazano v preglednici 16, je Italija za namene analize donosnosti upoštevala obdobje 2010–2013.

*Preglednica 16***Neto sedanje vrednosti denarnih tokov, pričakovanih na podlagi sporazuma z družbo Meridiana iz leta 2010 za obdobje 2010–2013 (v tisoč EUR)**

Leto	2010	2011	2012	2013
Dodatni dobiček	– [150–200]	[400–450]	[400–450]	[400–450]
Neto sedanja vrednost <sup>(1)</sup> (v času trajanja sporazuma)	[950–1 100]			

<sup>(1)</sup> Z 2,24-odstotno diskontno stopnjo.

## — Družba Germanwings

- (522) Napovedi glede prometa za družbo Germanwings temeljijo na ciljnih premikih v letalskem prometu, navedenih v sporazumu iz leta 2007 in potrjujejo pričakovanja družbe So.Ge.A.AL glede dodatnih prihodkov in stroškov v času sklenitve sporazuma.
- (523) Dodatni prihodki iz letalskih dejavnosti so temeljili na objavljenih letalskih pristojbinah in sporazumu iz leta 2007, skupaj z napovedmi glede prometa. Dodatni prihodki iz neletalskih dejavnosti so se ocenili v skladu s pristopom iz uvodne izjave 502.
- (524) Dodatni stroški so temeljili na povprečnih stroških na enoto in napovedih glede prometa ter vključujejo enkratno plačilo v višini [...] EUR v prvem letu, kot tudi nagrade za uspešnost (v analizi je predvideno, da bo družba Germanwings izpolnila cilje glede potnikov). Pri izračunu neto sedanje vrednosti iz preglednice 17 je regresijska analiza temeljila na podatkih o stroških za obdobje pred podpisom sporazuma, tj. 1998–2006.



## Preglednica 17

**Neto sedanje vrednosti denarnih tokov, pričakovanih na podlagi sporazuma z družbo Germanwings iz leta 2007 (v tisoč EUR)**

Leto	2007	2008	2009
Dodatni dobiček	- [130-150]	- [20-30]	- [5-10]
Neto sedanja vrednost <sup>(1)</sup> (v času trajanja sporazuma)	- [150-200]		

<sup>(1)</sup> S 6,42-odstotno diskontno stopnjo.

## (iii) Presoja

- (525) Komisija se strinja s smiselnostjo pristopa, ki ga je Italija uporabila pri ocenjevanju števila potnikov in na navedeni podlagi izračunala dodatne prihodke iz letalskih in iz neletalskih dejavnosti.
- (526) To velja tudi za izračun dodatnih stroškov, ki vključujejo plačila za trženje. Vendar Komisija meni, da bi morala regresijska analiza temeljiti na podatkih, ki bi bili na voljo družbi So.Ge.A.AL v času sklenitve sporazumov, zato bi jo bilo treba izvesti le za obdobje pred podpisom navedenih sporazumov, tj. v tem primeru obdobje 1998–2006 za sporazume z družbama Germanwings in Volare ter obdobje 1998–2009 za sporazume z družbama Alitalia in Meridiana.
- (527) V nasprotju s sporazumi z družbo Ryanair iz let 2000, 2002 in 2003, pri katerih je Komisija sprejela, da na podlagi predhodnih podatkov o stroških ni mogoče izvesti nobene smiselne regresije, zato so se za približek temu, kar bi preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval v času sklenitve navedenih sporazumov (glej uvodno izjavo 491), uporabili podatki o stroških za obdobje 1998–2008, je v primeru sporazuma z družbo Germanwings iz leta 2007 in sporazuma z družbo Meridiana iz leta 2010 na voljo več podatkovnih točk za izvedbo regresije za predhodne podatke o stroških, ki bi bili družbi So.Ge.A.AL na voljo v času sklenitve zadevnih sporazumov. Poleg tega Komisija ugotavlja tudi, da je Italija podoben pristop sprejela pri analizi sporazumov z družbo Ryanair iz leta 2006, ki so bili sklenjeni pred podpisom sporazuma iz leta 2007 z družbo Germanwings.
- (528) Poleg tega Komisija ugotavlja, da Italija ni upoštevala „končne vrednosti“, s katero bi se zajele koristi, ki naj bi se ustvarile po končanem trajanju sporazumov, sklenjenih med družbo So.Ge.A.AL in družbami Alitalia, Meridiana, Volare in Germanwings. Navedeni pristop je v skladu s sklepanjem Komisije, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 445 do 450.
- (529) Komisija ugotavlja tudi, da sta podobno kot sporazuma o letalskih storitvah z družbo Ryanair iz let 2006 in 2010 tudi sporazuma o trženju z družbama Meridiana in Alitalia veljala za nazaj od junija 2010 do oktobra 2010. Družba So.Ge.A.AL je pojasnila, da je v navedenem obdobju razpravljala o pogojih, podobnih sporazumu, ki jih je pozneje podpisala z družbama Meridiana in Alitalia 20. oktobra 2010. Komisija se zato strinja, da je ta pristop skladen s pristopom udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (530) Nazadnje Komisija ugotavlja, da je bilo v sporazumu z družbo Meridiana o trženju (veljavnem v obdobju od junija 2010 do oktobra 2010) določeno, da se lahko, če bo število potnikov letalskega prevoznika preseglo najnižje pragove iz sporazuma, ta podaljša tudi na leti 2011 in 2012. Italija je pojasnila, da je družba So.Ge.A.AL v času podpisa sporazumov pričakovala, da bo družba Meridiana dosegla zahtevano najmanjše stopnjo potniškega prometa, in da bo družba Meridiana z družbo So.Ge.A.AL obnovila sporazum o trženju (in s tem sporazum o oskrbi) pod podobnimi pogoji.
- (531) Komisija te trditve ne more sprejeti. Prvič, v sporazumu o oskrbi z družbo Meridiana ni bilo nobene izrecne določbe o njegovi morebitni obnovitvi. Takšna klavzula je bila vključena le v sporazumu o trženju. Komisija se strinja, da bi morebitno podaljšanje sporazuma o trženju ob predpostavki, da bi družba Meridiana izpolnila cilje glede prometa, prineslo podaljšanje sporazuma o oskrbi s prevoznikom za podoben čas trajanja, vendar ostaja dejstvo, da v času podpisa sporazuma o oskrbi družbe Meridiana nobena pravna obveznost ni zavezovala k nadaljnjem opravljanju dejavnosti na letališču po poteku prvotnega sporazuma, tj. po aprilu 2011. Poleg tega je

bil sporazum o trženju podpisan 20. oktobra 2010, tj. več kot šest mesecev po podpisu sporazuma o oskrbi. Komisija meni, da se družba So.Ge.A.AL aprila 2010, ko je bil podpisan sporazum o oskrbi, ni mogla zanašati na obnovitev katerega od obeh sporazumov pod podobnimi pogoji, saj je bila takšna obnovitev hipotetična. Zato meni, da bi se moralo v analizi donosnosti upoštevati le prvotno trajanje sporazuma, tj. eno leto.

- (532) Hkrati Komisija ugotavlja, da je pristop Italije za utemeljitev pričakovanj družbe So.Ge.A.AL glede obnove sporazuma o oskrbi preprosto temeljil na možnosti podaljšanja sporazuma o trženju (namesto sporazuma o oskrbi). Meni, da je zaradi tega pristopa trditev, ki sta jo med preiskavo podali družbi Ryanair in AMS, da se sporazume o letaliških storitvah in o tržnih storitvah zlahka loči, težko sprejeti.
- (533) Komisija je rekonstruirala analizo na podlagi premislekov iz uvodnih izjav 525 do 532. Izračunane neto sedanje vrednosti za navedene sporazume v času njihove sklenitve v obdobju, v katerem naj bi veljali, so predstavljene v preglednici 18.

Preglednica 18

**Neto sedanje vrednosti sporazumov med družbo So.Ge.A.AL in družbami Air One/Alitalia, Meridiana, Volare in Germanwings**

Letalski prevoznik	Obdobje, v katerem naj bi se sporazum veljal	Neto sedanja vrednost v času trajanja sporazuma (v tisoč EUR)
Volare	od leta 2007 do leta 2010	[250–300]
Air One/Alitalia	od leta 2010 do leta 2015	[12 500–13 000]
Meridiana	od leta 2010 do leta 2011	– [150–200]
Germanwings	od leta 2007 do leta 2009	– [150–200]

- (534) Ker je pričakovani diskontirani rezultat za sporazume z družbama Meridiana in Germanwings negativen, Komisija ugotavlja, da družba So.Ge.A.AL pri sklenitvi navedenih sporazumov ni ravnala kot udeleženec v tržnem gospodarstvu. Upravlavec letališča ni mogel pričakovati, da bo pokrtil vsaj dodatne stroške, ki bi nastali na podlagi katere od navedenih pogodb. Ker družba So.Ge.A.AL ni ravnala kot udeleženec v tržnem gospodarstvu, je z odločitvijo, da sklene sporazume pod navedenimi pogoji, družbama Germanwings in Meridiana dodelila gospodarsko prednost.
- (535) Pregled dodatnih stroškov in prihodkov, ki bi se jih lahko pričakovalo v času sklenitve sporazumov z družbama Germanwings in Meridiana, je povzet v preglednici 19.

Preglednica 19

**Dodatna donosnost sporazumov z družbama Germanwings in Meridiana**

Družba Germanwings	2007	2008	2009
Pričakovano število potnikov	15 000	15 000	15 000
Pričakovani dodatni prihodki iz letalskih dejavnosti	[...]	[...]	[...]
Pričakovani dodatni prihodki iz neletalskih dejavnosti	[...]	[...]	[...]
Pričakovani dodatni stroški	[...]	[...]	[...]
Stroški podpore za trženje	[...]	[...]	[...]
<b>Pričakovani nominalni rezultat</b>	<b>– 140 482</b>	<b>– 24 616</b>	<b>– 8 745</b>

Družba Meridiana	2010
Pričakovano število potnikov	59 631
Pričakovani dodatni prihodki iz letalskih dejavnosti	[...]
Pričakovani dodatni prihodki iz neletalskih dejavnosti	[...]
Pričakovani dodatni stroški	[...]
Stroški podpore za trženje	[...]
<b>Pričakovani nominalni rezultat</b>	<b>- 175 174</b>

(536) Nasprotno se je za sporazume z družbama Volare in Alitalia lahko pričakovalo, da bodo prinesli pozitiven diskontirani rezultat. Zato družba So.Ge.A.AL zadevnima prevoznikoma s sklenitvijo navedenih sporazumov ni dodelila gospodarske prednosti.

(iv) Sklepna ugotovitev

(537) Komisija na podlagi analize donosnosti, ki jo je Italija predložila za sporazume, sklenjene med družbo So.Ge.A.AL in družbama Alitalia in Volare, z zadovoljstvom ugotavlja, da bi bilo za udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki se ravna po možnostih donosa, razumno, da sprejme pogoje navedenih sporazumov na datum njihovega podpisa. Navedeni sporazumi zato ne vključujejo pomoči letalskim prevoznikom.

(538) Vendar Komisija na podlagi presoje iz uvodnih izjav 525 do 536 ugotavlja, da za družbo So.Ge.A.AL ni bilo razumno, da je sklenila sporazume z družbama Meridiana in Germanwings. Vsak od navedenih sporazumov vključuje gospodarsko prednost za zadevnega letalskega prevoznika.

Sporazumi z družbami bmibaby, Air Italy in Air Vallée

(539) Kot je bilo navedeno, je Italija z dopisom z dne 10. junija 2014 Komisiji predložila predhodno analizo donosnosti sporazumov, ki jih je družba So.Ge.A.AL sklenila z drugimi letalskimi prevozniki, ki so predmet preiskave, tj. družbami bmibaby, Air Italy in Air Vallée.

(540) Zadevni sporazumi o oskrbi, ki jih je družba So.Ge.A.AL podpisala z družbami Air Italy, Air Vallée in bmibaby, so povzeti v preglednici 20:

*Preglednica 20*

**Sporazumi o oskrbi z družbami Bmibaby, Air Italy in Air Vallée**

Letalski prevoznik	Predvideno trajanje sporazuma	Pristojbina za oskrbo na obračanje
Air Italy	od 1. junija 2008 do 31. decembra 2010	600
Air Vallée	od 9. avgusta 2010 do 30. avgusta 2010	300
Bmibaby	od 29. maja 2010 do 30. septembra 2010	700

(541) Metodologija, s katero je Italija proučila dodatno donosnost sporazumov, sklenjenih med družbami So.Ge.A.AL in Air Italy, Air Vallée in bmibaby, je podrobno pojasnjena v uvodnih izjavah 542 do 545.

(542) Dodatni prihodki od letalskih dejavnosti vključujejo prihodke od pristojbin za pristajanje, pristojbin za sprejem in odpremo prtljage, potniških pristojbin, oskrbe zrakoplovov in prodaje letalskih kart. Vse pristojbine razen pristojbin za oskrbo so temeljile na objavljenem seznamu pristojbin letališča. Dodatni prihodki iz neletalskih dejavnosti so se ocenili v skladu s pristopom iz uvodne izjave 502.

- (543) Pričakovani dodatni stroški vključujejo stroške, povezane s kadrovanjem <sup>(117)</sup>, oskrbo, blagom, storitvami in materiali ter prerazporejanje koncesijskih stroškov družbe So.Ge.A.AL. Ker se zadevni sporazumi, podpisani med družbo So.Ge.A.AL in družbama Air Vallée in bmibaby, niso nanašali na tržne storitve, se analiza ne nanaša na plačila za trženje. Izvedla se je regresijska analiza za število potnikov in stroške na ravni letališča na podlagi predhodnih podatkov, ki bi bili družbi So.Ge.A.AL na voljo v trenutku sklenitve zadevnih sporazumov, tj. za obdobje 1998–2007 za sporazum z družbo Air Italy in za obdobje 1998–2009 za sporazuma z družbama Air Vallée in bmibaby.
- (544) V preglednici 21 je povzet dodatni dobiček, ki naj bi se stekel k družbi So.Ge.A.AL na podlagi sporazuma z družbo Air Italy. Neto sedanja vrednost dodatnega dobička, ki bi ga lahko družba So.Ge.A.AL pričakovala na podlagi sporazuma z družbo Air Italy, znaša 99 330 EUR <sup>(118)</sup>.

Preglednica 21

**Neto sedanje vrednosti denarnih tokov, pričakovanih na podlagi sporazuma z družbo Air Italy iz leta 2008(v EUR)**

Leto	2008	2009	2010
Dodatni dobiček	[30 000–40 000]	[30 000–40 000]	[30 000–40 000]
Neto sedanja vrednost <sup>(1)</sup> (v času trajanja sporazuma)	[90 000–110 000]		

<sup>(1)</sup> S 6-odstotno diskontno stopnjo.

- (545) V preglednici 22 je povzet dodatni dobiček, ki naj bi se stekel k družbi So.Ge.A.AL na podlagi sporazuma z družbama Air Vallée in bmibaby. Neto sedanji vrednosti dodatnega dobička, ki bi ga lahko družba So.Ge.A.AL pričakovala na podlagi sporazumov z družbama Air Vallée in bmibaby, znašata 3 399 EUR oziroma 25 330 EUR <sup>(119)</sup>. Po navedbah Italije sta oceni neto sedanje vrednosti razmeroma nizki, saj naj bi sporazuma, sklenjena med družbami So.Ge.A.AL, Air Vallée in bmibaby, zajemala le eno leto (ali manj).

Preglednica 22

**Neto sedanje vrednosti denarnih tokov, pričakovanih na podlagi sporazumov z družbama Air Vallée inbmibaby (v EUR)**

	Družba Air Vallée	Družba Bmibaby
Dodatni dobiček	[3 000–3 500]	[25 000–26 000]

- (546) Komisija ugotavlja, da je pristop, ki ga je Italija uporabila pri ocenjevanju števila potnikov, izračunu pričakovanih dodatnih prihodkov iz letalskih in neletalskih dejavnost ter dodatnih stroškov sporazumov, ki jih je družba So.Ge.A.AL sklenila z družbami Air Italy, Air Vallée in bmibaby, enak kot pristop, uporabljen za sporazume z drugimi prevozniki. Komisija zato ugotavlja, da se je za navedene sporazume pričakovalo, da bodo v času njihovega podpisa za družbo So.Ge.A.AL donosni.

### 12.2.1.3 Selektivnost

- (547) Gospodarska prednost, ugotovljena v uvodni izjavi 534, je bila dodeljena selektivno, saj sta od nje imeli korist le družbi Meridiana in Germanwings. Prednost izhaja iz sporazumov o letaliških storitvah in o trženju, dogovorjenih posamično z obema prevoznikoma, ki se z drugimi prevozniki, ki delujejo na letališču, niso sklenili

<sup>(117)</sup> Zaradi manjših zavez glede prometa ni bilo potrebno dodatno osebje za zagotavljanje storitev družbi Air Vallée ali bmibaby.

<sup>(118)</sup> S 5,55-odstotno diskontno stopnjo.

<sup>(119)</sup> Z 2,24-odstotno diskontno stopnjo.

pod enakimi pogoji. Dejansko Komisija ugotavlja, da se vsi sporazumi, ki so predmet preiskave v tem primeru, bistveno razlikujejo drug od drugega, njihova posledica pa so različni denarni tokovi med družbo So.Ge.A.AL in prevozniki, ki delujejo na letališču Alghero.

#### 12.2.1.4 Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino

- (548) Za ukrep, ki ga dodeli država, se šteje, da izkrivlja ali bi lahko izkrivljal konkurenco, kadar izboljša konkurenčni položaj prejemnika pomoči v primerjavi z drugimi podjetji, ki so njegovi konkurenti <sup>(120)</sup>. Iz praktičnih namenov se lahko izkrivljanje konkurence predvideva od trenutka, ko država dodeli finančno prednost podjetju v liberaliziranem sektorju, v katerem obstaja (vsaj morebitna) konkurenca. V skladu s sodno prakso evropskih sodišč lahko vsaka pomoč, dodeljena podjetju, ki svoje dejavnosti opravlja na notranjem trgu, izkrivlja trgovino med državami članicami <sup>(121)</sup>.
- (549) Letalski prevozniki lahko od začetka veljavnosti tretjega svežnja o liberalizaciji zračnega prevoza dne 1. januarja 1993 <sup>(122)</sup> prosto opravljajo lete na povezavah znotraj EU. Kot je Sodišče ugotovilo, se v primeru,

„če podjetje deluje v sektorju, v katerem [...] konkurirajo proizvajalci iz različnih držav članic, lahko vsaka pomoč, ki bi jo lahko prejelo od javnih organov, vpliva na trgovino med državami članicami in izkrivlja konkurenco, ker njegova stalna prisotnost na trgu konkurenčnim ponudnikom iz drugih držav članic preprečuje, da bi povečali svoj tržni delež, in zmanjšuje njihovo možnost za povečanje izvoza v to državo članico“ <sup>(123)</sup>.

- (550) Komisija je ugotovila, da je družba So.Ge.A.AL družbama Germanwings in Meridiana dodelila selektivno prednost. Navedena letalska prevoznika sta aktivna na liberaliziranem, konkurenčnem trgu, s prednostjo, ki sta jo prejela, pa sta lahko izboljšala svoj konkurenčni položaj na trgu storitev zračnega prevoza na letališče Alghero in z njega na škodo drugih letalskih prevoznikov v Uniji. Komisija ob upoštevanju navedenega ugotavlja, da lahko prednost, dodeljena družbama Germanwings in Meridiana, izkrivlja konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami.

#### 12.2.1.5 Sklepna ugotovitev o sporazumih z letalskimi prevozniki

- (551) Komisija zato ugotavlja, da so ukrepi, ki jih je družba So.Ge.A.AL sprejela v skladu s sporazumom z družbo Meridiana iz leta 2010 in sporazumom z družbo Germanwings iz leta 2007, vključevali državno pomoč navedenima letalskima prevoznikoma, ki je znašala približno 175 174 EUR oziroma 140 482 EUR. Ker se je pomoč, prisotna v obeh sporazumih, izvedla brez odobritve Komisije, pomeni nezakonito državno pomoč.

#### 12.2.2 Združljivost pomoči letalskim prevoznikom

- (552) Glede zagonske pomoči je v smernicah za letalski sektor iz leta 2014 navedeno:

„Komisija bo [...] uporabila načela iz teh smernic za vse priglašene ukrepe zagonske pomoči, v zvezi s katerimi je pozvana k sprejetju sklepa od 4. aprila 2014 dalje, tudi kadar so bili ukrepi priglašeni pred tem datumom. V skladu z obvestilom Komisije o določitvi veljavnih pravil za ocenjevanje nezakonite državne pomoči bo Komisija za nezakonito zagonsko pomoč letalskim prevoznikom uporabila pravila, ki so veljala v času dodelitve pomoči. V skladu s tem teh smernic ne bo uporabila v primeru nezakonite zagonske pomoči letalskim prevoznikom, dodeljene pred 4. aprilom 2014.“

<sup>(120)</sup> Sodba v zadevi 730/79, Philip Morris Holland BV proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1980, str. 2671, točka 11, in sodba v združenih zadevah T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 do 607/97, T-1/98, T-3/98 do T-6/98 in T-23/98, Alzetta Mauro in drugi proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 2000, str. II-02319, točka 80.

<sup>(121)</sup> Sodna v zadevi 730/79, Philip Morris Holland BV proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1980, str. 2671, točki 11 in 12, ter sodba v zadevi T-214/95, Het Vlaamse Gewest (Flamska regija) proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1998, str. II-717, točke 48 do 50.

<sup>(122)</sup> Uredba Sveta (EGS) št. 2407/92 z dne 23. julija 1992 o licenciranju letalskih prevoznikov (UL L 240, 24.8.1992, str. 1), Uredba Sveta (EGS) št. 2408/92 z dne 23. julija 1992 o dostopu letalskih prevoznikov Skupnosti do letalskih prog znotraj Skupnosti (UL L 240, 24.8.1992, str. 8) in Uredba Sveta (EGS) št. 2409/92 z dne 23. julija 1992 o prevozninah in tarifah za zračni prevoz (UL L 240, 24.8.1992, str. 15).

<sup>(123)</sup> Zadeva C-305/89, Italija proti Komisiji, Recueil 1991, str. I-1603, točka 26.

(553) V smernicah za letalski sektor iz leta 2005 pa je navedeno:

„Komisija bo združljivost [...] zagonske pomoči, ki je bila dodeljena brez njene odobritve in ki torej krši člen 88 (3) Pogodbe [zdaj člena 108(3) Pogodbe], preverila na podlagi teh smernic, če je bila pomoč dodeljena po njihovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.“

(554) Ker sta bila sporazuma z družbama Meridiana in Germanwings sklenjena po objavi smernic za letalski sektor iz leta 2005 v Uradnem listu dne 9. decembra 2005, so navedene smernice pravna podlaga za oceno njune združljivosti z notranjim trgov.

#### 12.2.2.1 Ocena združljivosti v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2005

(555) V točki 79 smernic za letalski sektor iz leta 2005 je navedenih več pogojev, ki jih mora zagonska pomoč izpolnjevati, da bi se štela za združljivo z notranjim trgov na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe.

(i) Pomoči so plačane letalskim prevoznikom z veljavno operativno licenco, ki jo izda država članica z uporabo Uredbe (EGS) št. 2407/92

(556) V tem primeru so upravičenci letalski prevozniki, kakor so opredeljeni z Uredbo (ES) št. 1008/2008 <sup>(124)</sup>. Prvi pogoj iz smernic za letalski sektor iz leta 2005 je torej izpolnjen.

(ii) Pomoči so plačane za proge, ki povezujejo regionalno letališče kategorij C in D z drugim letališčem EU

(557) Od leta 2005 se je letališče Alghero v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2005 uvrščalo med regionalna letališča kategorije C. Pomoč je bila dodeljena letalskim prevoznikom, ki so uvajali nove rute z letališča Alghero na druga letališča v Uniji. Drugi pogoj je torej izpolnjen.

(iii) Pomoči se dodeljujejo le za odprte novih prog ali povečanje frekvenc, ki vodijo v povečanje neto števila potnikov. Pomoči ne smejo spodbujati preproste prestavitve prometa z ene proge ali družbe na drugo. Zlasti pa ne smejo povzročiti neupravičene preusmeritve prometa glede na frekvence in donosnost obstoječih storitev z odhodom z drugega letališča v istem kraju, mestnem naselju <sup>(125)</sup> ali letališkem sistemu <sup>(126)</sup>, ki ponuja isti namembni kraj ali primerljiv namembni kraj v skladu z enakimi merili

(558) Pomoč je bila dodeljena za spodbujanje letalskih prevoznikov k uvedbi novih rut z letališča Alghero v en namembni kraj v Uniji ali več, torej je vodila v povečanje neto števila potnikov. V istem kraju ali mestnem naselju ni nobenega drugega letališča. Poleg tega ni bila nobena zadevna ruta povezana z železniško storitvijo za visoke hitrosti. Tretji pogoj iz smernic za letalski sektor iz leta 2005 je torej izpolnjen.

(iv) Proga, ki prejema pomoč, se mora izkazati za donosno na dolgi rok, kar pomeni, da mora brez javnega financiranja pokriti vsaj svoje stroške. Zato se morajo zagonske pomoči postopno zmanjševati in biti časovno omejene

(559) Pomoč družbama Germanwings in Meridiana je bila omejena na trajanje sporazumov, sklenjenih z družbo So.Ge. A.AL, tj. na eno oziroma tri leta. Vendar v sporazumih ni bil določen noben pogoj, v skladu s katerim so morale biti rute, ki so jih prevozniki obratovali z letališča Alghero, samostojno donosne na dolgi rok. Komisija ugotavlja tudi, da se je znesek pomoči, ki ga je prejela družba Germanwings, kot je naveden v preglednici 19, postopno zmanjševal, vendar je družba Germanwings z opravljanjem dejavnosti na letališču prenehala leta 2007 in torej dejavnosti ni nikoli opravljala brez javnih sredstev.

<sup>(124)</sup> Po začetku veljavnosti Uredbe (ES) št. 1008/2008 je bila Uredba (EGS) št. 2407/92 razveljavljena, v skladu s členom 27 Uredbe (ES) št. 1008/2008 pa se sklicevanja na razveljavljeno uredbo štejejo za sklicevanja na Uredbo (ES) št. 1008/2008.

<sup>(125)</sup> Uredba (EGS) št. 2408/92.

<sup>(126)</sup> Kakor je določeno v členu 2(m) Uredbe (EGS) št. 2408/92.

- (v) Znesek pomoči mora biti strogo povezan z upravičenimi stroški
- (560) Upravičeni stroški so v smernicah za letalski sektor iz leta 2005 opredeljeni kot „dodatn[i] stroški zagona, ki so povezani z odprtjem nove proge [...] in ki jih letalski izvajalec ne bi imel ob ustaljenem izvajanju dejavnosti.“ Italija ni trdila, da so bila sredstva za družbi Germanwings in Meridiana omejena na kritje upravičenih stroškov in da se redni stroški poslovanja ne bi subvencionirali. Ta pogoj torej ni izpolnjen.
- (vi) Degresivna pomoč se lahko dodeli za največ 3 leta. Znesek pomoči na leto ne sme preseči 50 % zneska upravičenih stroškov v tem letu in povprečja 30 % upravičenih stroškov v celotnem obdobju pomoči
- (561) V sporazumih z zadevnimi letalskimi prevozniki niso navedeni stroški letalskih prevoznikov in ni določeno, da mora biti pomoč omejena na določen odstotek upravičenih stroškov. Komisija zato ugotavlja, da ta pogoj ni izpolnjen.
- (vii) Obdobje, za katero je letalski družbi dodeljena zagonska pomoč, bistveno krajše od obdobja, za katero se leta obveže izvajati svoje dejavnosti z zadevnega letališča
- (562) Komisija ugotavlja, da ni bil postavljen noben pogoj, da morajo biti rute, ki jih uvedejo prevozniki, po končanem subvencioniranju njihovega obratovanja rentabilne.
- (viii) Plačilo pomoči mora biti povezano z dejanskim povečanjem števila prepeljanih potnikov
- (563) Komisija ugotavlja, da obstaja jasna povezava med številom prepeljanih potnikov in zneskom pomoči. Zlasti v sporazumih z družbama Germanwings in Meridiana so bile določene nagrade za uspešnost, ki bi jih plačala družba So.Ge.A.AL, če bi letalska prevoznika dosegla dogovorjene cilje glede prometa.
- (ix) Vsak javni organ, ki načrtuje dodelitev zagonske pomoči za novo progo družbi, prek letališča ali ne, mora objaviti svoj projekt v zadostnem roku in z zadostnim oglaševanjem, da se vsem zainteresiranim letalskim prevoznikom omogoči, da ponudijo svoje storitve. To sporočilo mora vsebovati opis proge ter tudi objektivna merila v obliki zneska in trajanja pomoči
- (564) Italija je med preiskavo trdila, da se je namen letališča, da sklene sporazume z letalskimi prevozniki, ki jih zanima uvedba novih rut z letališča Alghero, ustrezno oglaševal med morebitnimi zainteresiranimi prevozniki. Vendar v zvezi s tem ni bil predložen noben dokaz. Zlasti nič ne kaže na to, da je letališče Alghero svoj namen, da dodeli pomoč letalskim prevoznikom in pogoje za dodelitev takšne pomoči, oznanilo pravočasno in z zadostnim oglaševanjem. Postopek za izbor letalskih prevoznikov torej ni bil dovolj jase, da bi se zagotovila nediskriminatorna obravnava zainteresiranih prevoznikov.
- (x) Vsaka letalska družba, ki predlaga storitev javnemu organu, ki želi dodeliti zagonsko pomoč, mora ob objavi svoje kandidature predložiti poslovni načrt, iz katerega je razvidna donosnost proge v daljšem obdobju po prekinitvi pomoči. Javni organ mora pred dodelitvijo zagonske pomoči opraviti analizo vpliva nove proge na konkurenčne proge
- (565) Italija ali zainteresirane strani med preiskavo niso predložile dokazov, da so morali prevozniki vnaprej predložiti poslovni načrt za zadevne rute, da bi dokazali samostojno rentabilnost zadevne rute po določenem obdobju. Tudi družba So.Ge.A.AL ni trdila, da je izvedla oceno učinka zadevnih novih rut na druge rute. Ta pogoj torej ni izpolnjen.
- (xi) Države poskrbijo, da se vsako leto za vsako letališče objavi seznam prog, ki prejemajo pomoč, skupaj z virom javnega financiranja, upravičeno družbo, izplačanim zneskom pomoči in številom zadevnih potnikov
- (566) Nič ne kaže na to, da je letališče Alghero letno objavljalo seznam rut, ki so prejemale vir financiranja, na katerem so navedeni vir financiranja, letalski prevoznik, znesek dejansko plačane pomoči in število prepeljanih potnikov. Ta pogoj torej ni izpolnjen.

- (xii) Na ravni držav članic je treba predvideti postopke za pritožbe, da bi odpravili vsakršno morebitno diskriminacijo pri dodeljevanju pomoči
- (567) Italija ni trdila, da so bili vzpostavljeni postopki za obravnavo pritožb v zvezi z dodeljevanjem pomoči prevoznikom, ki obratujejo rute z letališča Alghero. Ta pogoj torej ni izpolnjen.
- (xiii) Treba je vzpostaviti mehanizme sankcioniranja, v kolikor prevoznik ne bi spoštoval svojih obveznosti do letališča, ki jih je sprejel ob plačilu pomoči. S sistemom izterjave pomoči ali zasega garancije, ki jo je prevoznik predhodno položil, si lahko letališče zagotovi, da bo letalska družba spoštovala svoje obveze
- (568) Komisija ugotavlja, da je v sporazumih s prevozniki določen sistem sankcij, če letalski prevozniki ne bi izpolnili ciljev glede prometa iz sporazumov. Ta pogoj je torej izpolnjen.
- (xiv) Zagonskih pomoči ni mogoče kopičiti z drugimi vrstami pomoči, dodeljenih za obratovanje proge, kot so pomoči socialnega značaja, dodeljene nekaterim kategorijam potnikov, ali nadomestila za izvajanje javne službe. Takšnih pomoči tudi ne bo mogoče dodeliti, če je bil dostop do proge omejen na enega samega prevoznika v skladu s členom 4 Uredbe (EGS) št. 2408/92 in zlasti odstavka 1(d) tega člena. Prav tako jih ne bo mogoče, v skladu s pravili o sorazmernosti, kopičiti z drugimi pomočmi za iste stroške, tudi če so plačane v drugi državi
- (569) Italija je potrdila, da zadevna pomoč ni bila dodeljena za uvedbo rut, za katere velja obveznost javne službe na podlagi Uredbe (ES) št. 1008/2008. Vendar ni potrdila, da pomoč ni bila kombinirana z drugo pomočjo za kritje istih stroškov.
- (570) Zato se za pomoč letalskim prevoznikom ne more šteti, da pomeni združljivo zagonsko pomoč na podlagi smernic za letalski sektor iz leta 2005. Državna pomoč, ki se je izvedla za družbi Meridiana in Germanwings, torej pomeni nezakonito in nezdružljivo pomoč, ki jo je treba vrniti.

### 12.3 SKLEPNA UGOTOVITEV

- (571) Komisija zato ugotavlja:
- (a) Italija je pomoč za naložbe za letališče Alghero izvedla v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe. Pomoč za naložbe je združljiva s skupnim trgov v smislu člena 107(3)(c) Pogodbe;
- (b) subvencije iz uvodne izjave 257, ki so bile upravljavcu letališča Alghero dodeljene pred 12. decembrom 2000, ne sodijo na področje uporabe tega sklepa;
- (c) Italija je pomoč za tekoče poslovanje za letališče Alghero izvedla v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe. Pomoč za tekoče poslovanje je združljiva z notranjim trgov v smislu člena 107(3)(c) Pogodbe;
- (d) sporazumi o letaliških storitvah (ali o oskrbi) in sporazumi o trženju, ki jih je družba So.Ge.A.AL sklenila z družbami Ryanair, Air One/Alitalia, Volare, bmibaby, Air Vallée in Air Italy ne pomenijo državne pomoči;
- (e) sporazumi o oskrbi in o trženju, ki jih je družba So.Ge.A.AL sklenila z družbama Meridiana in Germanwings, pomenijo nezakonito in nezdružljivo državno pomoč.

### 13. VRAČILO

- (572) Komisija je v skladu s Pogodbo in ustaljeno sodno prakso Sodišča pristojna za odločanje, ali mora zadevna država članica ukiniti ali spremeniti pomoč <sup>(127)</sup>, za katero je ugotovila, da ni združljiva z notranjim trgov. Prav

<sup>(127)</sup> Sodba v zadevi C-70/72, Komisija proti Nemčiji, Recueil 1973, str. 813, točka 13.



tako Sodišče dosledno meni, da je namen obveznosti države, da ukine pomoč, za katero Komisija meni, da ni združljiva z notranjim trgov, ponovna vzpostavitev prejšnjih razmer <sup>(128)</sup>. V zvezi s tem je Sodišče navedlo, da je ta cilj dosežen, ko prejemnik odplača nezakonito pomoč, s čimer izgubi prednost, ki jo je užival glede na konkurente na trgu, ter se ponovno vzpostavijo razmere pred plačilom pomoči <sup>(129)</sup>.

- (573) V skladu z navedeno sodno prakso je v členu 14 Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 <sup>(130)</sup> določeno, da „če se v primerih nezakonite pomoči sprejmejo negativne odločbe, Komisija odloči, da mora zadevna država članica sprejeti vse potrebne ukrepe, da upravičenec vrne pomoč.“
- (574) Zato mora biti državna pomoč, navedena v preglednici 19, ki se je izvedla za družbi Meridiana in Germanwings, če je bila izplačana, povrnjena Italiji.
- (575) Komisija bo glede zneskov, ki jih je treba vrniti, proučila predhodno analizo pričakovanih dodatnih stroškov in prihodkov na podlagi sporazumov, kot so navedeni v preglednici 19, z naslednjimi dodatnimi premisleki:
- (a) Letni znesek pomoči, ki ga je treba vrniti, bi moral biti za vsak sporazum ali kombinacijo zadevnih sporazumov enak letnemu negativnemu dodatnemu denarnemu toku v času, ko je bila sprejeta odločitev o podpisu sporazuma, za vsako leto uporabe pogodbe. Navedeni negativni denarni tokovi ustrezajo znesku financiranja, potrebnega za to, da je neto sedanja vrednost sporazuma pozitivna, torej za to, da je sporazum skladen s trgov.
- (b) Komisija meni, da je časovni okvir, ki ga je treba upoštevati pri analizi donosnosti za družbo Germanwings, leto 2007. Kot je bilo navedeno v uvodni izjavi 117, je družba Germanwings letališče uporabljala le leta 2007. Dejanska prednost, ki jo prejme letalski prevoznik, je omejena na dejansko trajanje zadevnih sporazumov, saj družba Germanwings po prekinitvi sporazuma od letališča ni prejela več nobene prednosti.
- (576) V preglednici 23 so navedeni okvirni zneski vračila (negativni dodatni tokovi) z ustreznimi zmanjšani za sporazum z družbo Germanwings, ki se ni iztekel do konca.

### Preglednica 23

#### Informacije o okvirnih zneskih prejete pomoči, ki jih je treba vrniti in so že bili vrnjeni

Identiteta upravičenca	Skupni okvirni znesek prejete pomoči (v EUR)	Skupni okvirni znesek pomoči, ki jo je treba vrniti (v EUR) (Glavnica)	Skupni znesek že povrnjene pomoči (v EUR)	
			Glavnica	Obresti za vračilo
Družba Germanwings	140 482	140 482		
Družba Meridiana	175 174	175 174		

- (577) Da bi se upoštevala dejanska prednost, ki sta jo letalska prevoznika z njunimi podružnicami prejela na podlagi sporazumov, se lahko zneski iz preglednice 23 prilagodijo v skladu z dokazili, ki jih zagotovi Italija, na podlagi (i) razlike med dejanskimi plačili, kot so bila naknadno predložena, ki sta jih letalska prevoznika plačala v zvezi z letališkimi pristojbinami in med (predhodno) napovedanimi denarnimi tokovi za te postavke prihodka, ki so prikazani v preglednici 19, ter (ii) razlike med dejanskimi plačili za trženje, kot so bila naknadno predložena, ki so se letalskima prevoznikoma plačala na podlagi sporazumov o trženju in stroški trženja, kot so bili predhodno predvideni in ustrezajo zneskom iz preglednice 19.

<sup>(128)</sup> Sodba v združenih zadevah C-278/92, C-279/92 in C-280/92, Španija proti Komisiji, Recueil 1994, str. I-04103, točka 75.

<sup>(129)</sup> Sodba v zadevi C-75/97, Belgija proti Komisiji, Recueil 1999, str. I-3671, točki 64 in 65.

<sup>(130)</sup> Uredba Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 83, 27.3.1999, str. 1).

- (578) Poleg tega mora Italija znesku pomoči prišteti obresti za vračilo, izračunane od datuma, ko je bila nezakonita pomoč na razpolago upravičencu, do datuma vračila <sup>(131)</sup>, v skladu s poglavjem V Uredbe Komisije (ES) št. 794/2004 <sup>(132)</sup>. Ker so v zadevnem primeru denarni tokovi, ki ustrezajo zneskom pomoči, zapleteni in so se plačali na različne datume, obe pogodbi pa sta trajali vsaka eno leto, je po mnenju Komisije sprejemljivo, da se za izračun obresti za vračilo za čas plačila pomoči družbama Germanwings in Meridiana upošteva datum (predčasnega) prenehanja zadevnih sporazumov –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

#### Člen 1

1. Neposredna nepovratna sredstva za infrastrukturo, obrtniška in gradbena dela ter opremo, ki jih je Italija dodelila letališču Alghero, pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe. Italija je državno pomoč dodelila v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe.
2. Državna pomoč iz odstavka 1 je združljiva z notranjim trgov v smislu člena 107(3)(c) Pogodbe.

#### Člen 2

1. Kapitalske injekcije, ki jih je Italija izvedla za letališče Alghero, pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe. Italija je državno pomoč dodelila v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe.
2. Državna pomoč iz odstavka 1 je združljiva z notranjim trgov v smislu člena 107(3)(c) Pogodbe.

#### Člen 3

Ukrepi, ki jih je Italija izvedla za družbe Ryanair, Air One/Alitalia, Volare, bmibaby, Air Vallée in Air Italy, ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe.

#### Člen 4

1. Ukrepi, ki jih je Italija izvedla za družbi Meridiana in Germanwings, pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe. Italija je državno pomoč dodelila v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe.
2. Državna pomoč iz odstavka 1 ni združljiva z notranjim trgov.

#### Člen 5

1. Italija od upravičencev izterja nezdružljivo državno pomoč iz člena 4.
2. Zneski, ki jih je treba vrniti, vključujejo obresti od datuma, ko so bili dani na voljo upravičencem, do datuma njihovega dejanskega vračila.

<sup>(131)</sup> Uredba (ES) št. 659/99, že navedena, odstavek 2 člena 14.

<sup>(132)</sup> Uredba Komisije (ES) št. 794/2004 z dne 21. aprila 2004 o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 140, 30.4.2004, str. 1).

3. Obresti se izračunajo z obrestnoobrestnim računom v skladu s poglavjem V Uredbe (ES) št. 794/2004.
4. Italija prekliče vsa neporavnana plačila pomoči iz člena 4 z začetkom od datuma sprejetja te odločbe.

#### Člen 6

1. Vračilo pomoči iz člena 5 se izvede takoj in učinkovito.
2. Italija zagotovi, da se ta sklep izvrši v štirih mesecih po uradnem obvestilu o tem sklepu.

#### Člen 7

1. Italija v dveh mesecih od datuma uradnega obvestila o tem sklepu Komisiji predloži naslednje informacije:

- (a) skupni znesek pomoči, ki sta ga prejela upravičenca;
- (b) skupni znesek (glavnica in obresti za vračilo), ki ga je treba izterjati od posameznega upravičenca;
- (c) natančen opis že sprejetih in načrtovanih ukrepov za uskladitev s tem sklepom;
- (d) dokumente, ki dokazujejo, da je bilo od upravičencev zahtevano vračilo pomoči.

2. Italija Komisijo obvešča o poteku nacionalnih ukrepov, sprejetih za izvajanje tega sklepa, do dokončnega vračila pomoči iz člena 4. Na zahtevo Komisije takoj predloži informacije o že sprejetih in načrtovanih ukrepih za uskladitev s tem sklepom. Prav tako predloži podrobne informacije o zneskih pomoči in obrestih za vračilo, ki sta jih upravičenca že vrnila.

#### Člen 8

Ta sklep je naslovljen na Italijansko republiko.

V Bruslju, 1. oktobra 2014

Za Komisijo  
Joaquín ALMUNIA  
Podpredsednik

---

**SKLEP KOMISIJE (EU) 2015/1585****z dne 25. novembra 2014****o shemi pomoči SA.33995 (2013/C) (ex 2013/NN) (ki jo je Nemčija izvajala za podporo za električno energijo iz obnovljivih virov in energetske intenzivne uporabnike)***(notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 8786)***(Besedilo v angleškem jeziku je edino verodostojno)****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije, zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru, zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo pripombe v skladu z navedenima določbama <sup>(1)</sup>, in ob upoštevanju njihovih pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

**1. POSTOPEK**

- (1) Komisija je bila s pritožbo, ki jo je prejela decembra 2011, obveščena, da je Nemčija izvedla državno pomoč za podporo za električno energijo iz obnovljivih virov in energetske intenzivne uporabnike z omejitvijo dodatne dajatve, s katero se je financirala podpora za električno energijo iz obnovljivih virov (*EEG-Umlage*, v nadaljnjem besedilu: dodatna dajatev EEG).
- (2) Komisija je Nemčijo z dopisom z dne 18. decembra 2013 obvestila, da bo glede navedene pomoči začela postopek v skladu s členom 108(2) Pogodbe (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka).
- (3) Sklep o začetku postopka je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* <sup>(2)</sup>. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj v zvezi s pomočjo predložijo pripombe.
- (4) Komisija je pripombe, ki jih je prejela od zainteresiranih strani, posredovala Nemčiji in ji dala možnost, da nanje odgovori; njene pripombe je prejela v dopisih z dne 20. januarja 2014 in 14. novembra 2014.
- (5) Nemčija se je z dopisom z dne 22. septembra 2014 odpovedala svoji pravici na podlagi člena 342 Pogodbe v povezavi s členom 3 Uredbe (EGS) št. 1/1958 <sup>(3)</sup>, da se ta sklep sprejme v nemškem jeziku, in se strinjala, da se ta sklep sprejme v angleškem jeziku.

**2. PODROBEN OPIS POMOČI****2.1 Zakon EEG iz leta 2012**

- (6) Zakon EEG iz leta 2012 (*Erneuerbare-Energien-Gesetz*) je bil sprejet 28. julija 2011, veljati pa je začel 1. januarja 2012 <sup>(4)</sup>. Nato je bil bistveno spremenjen z zakonom EEG iz leta 2014 <sup>(5)</sup>. Komisija je novo shemo pomoči na podlagi te bistvene spremembe odobrila 23. julija 2014 <sup>(6)</sup>.

<sup>(1)</sup> UL C 37, 7.2.2014, str. 73, in UL C 250, 1.8.2014, str. 15.

<sup>(2)</sup> Glej opombo 1.

<sup>(3)</sup> Uredba št. 1 o določitvi jezikov, ki se uporabljajo v Evropski gospodarski skupnosti (UL L 17, 6.10.1958, str. 385).

<sup>(4)</sup> Zakon „Gesetz für den Vorrang Erneuerbarer Energien (Erneuerbare-Energien-Gesetz – EEG)“, kakor je bil spremenjen z zakonom „Gesetz zur Neuregelung des Rechtsrahmens für die Förderung der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien“, Bundesgesetzblatt, del I, str. 1634, in z zakonom „Gesetz zur Änderung des Rechtsrahmens für Strom aus solarer Strahlungsenergie und zu weiteren Änderungen im Recht der erneuerbaren Energien vom 17. August 2012“, Bundesgesetzblatt, del I, str. 1754.

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

<sup>(6)</sup> Zadeva o državni pomoči SA.38632 (2014/N) – Nemčija: EEG 2014 – Reform of the Renewable Energy Law (Reforma zakona o energiji iz obnovljivih virov, še ni objavljena v Uradnem listu).

- (7) Na prvi ravni sistema, vzpostavljenega z zakonom EEG iz leta 2012, morajo upravljavci omrežij (v večini primerov sistemski operaterji distribucijskih omrežij) kupiti električno energijo, proizvedeno v njihovem lokalnem omrežju iz obnovljivih virov energije (v nadaljnjem besedilu: električna energija iz obnovljivih virov) in iz zemeljskega plina (električna energija iz obnovljivih virov in električna energija, proizvedena iz zemeljskega plina, se skupaj imenujeta električna energija EEG). Nakupne cene so določene z zakonom (v nadaljnjem besedilu: zagotovljene odkupne cene). Namesto da proizvajalci električne energije iz obnovljivih virov in električne energije iz zemeljskega plina zahtevajo plačilo zagotovljene odkupne cene, lahko svojo električno energijo prodajajo neposredno na trgu (v nadaljnjem besedilu: neposredno trženje). Če se odločijo za to možnost, lahko od upravljavca omrežja zahtevajo plačilo tržne premije. Znesek navedene tržne premije je prav tako določen z zakonom.
- (8) Na drugi ravni morajo upravljavci omrežij električno energijo EEG takoj prenesti svojim sistemskim operaterjem prenosnih omrežij, ki so v Nemčiji štirje, ti pa morajo nato upravljavcem omrežij plačati nadomestilo za vse stroške, ki so jih imeli zaradi zagotovljenih odkupnih cen in tržnih premij.
- (9) Zakon EEG iz leta 2012 določa tudi mehanizem za izravnavo, v skladu s katerim se finančno breme, ki je posledica obveznosti nakupa, razdeli med vse štiri sistemske operaterje prenosnih omrežij, tako da na koncu vsak sistemski operater prenosnega omrežja krije stroške količine električne energije, ki je enaka povprečnemu deležu električne energije EEG v primerjavi s skupno električno energijo, ki jo je posamezni sistemski operater prenosnega omrežja v vsakem območju, ki ga pokriva, v prejšnjem koledarskem letu dobavil končnim odjemalcem (člen 36 zakona EEG iz leta 2012). To je tretja raven.
- (10) Sistemski operaterji prenosnih omrežij morajo električno energijo EEG prodati na gotovinskem trgu. To lahko storijo posamično ali skupaj. Če cena, dosežena na gotovinskem trgu, ne zadostuje za kritje finančnega bremena, ki je posledica njihove plačilne obveznosti do upravljavcev omrežij, imajo sistemski operaterji prenosnih omrežij na podlagi zakona pravico, da od dobaviteljev električne energije zahtevajo plačilo deleža tega bremena, sorazmernega z zadevno količino električne energije, ki so jo dobavitelji električne energije dobavili končnim odjemalcem. Delež se določi tako, da ima vsak dobavitelj električne energije enake stroške z vsako kilovatno uro električne energije, ki jo je dobavil končnemu odjemalcu. Za plačilo te dodatne datave se mesečno plača akontacija. Zakon EEG iz leta 2012 to dajatev, ki jo sistemskemu operaterju prenosnega omrežja povrnejo dobavitelji električne energije, izključno navaja kot dodatno dajatev EEG (glej člen 37(2) zakona EEG iz leta 2012). Vsi štirje sistemski operaterji prenosnih omrežij morajo vsa prejeta plačila beležiti na skupnem računu za EEG in ga objaviti (člen 7 izvedbene uredbe AusglMechV<sup>(7)</sup>). To je četrta raven.
- (11) Oktobra morajo štirje sistemski operaterji prenosnega omrežja skupaj določiti dodatno dajatev EEG za leto  $n + 1$  (člen 3(2) izvedbene uredbe AusglMechV). Metodologija, ki jo morajo uporabiti, in elementi, na katerih mora temeljiti njihov izračun, so določeni v izvedbenih uredbah *Ausgleichsmechanismusverordnung* (AusglMechV) in *Ausgleichsmechanismus-Ausführungsverordnung* (AusglMechAV)<sup>(8)</sup>. Navedena pravna akta sistemskim operaterjem prenosnih omrežij ne dajeta diskrecijske pravice. Zlasti člen 3 izvedbene uredbe AusglMechV navaja:

### „Člen 3 Dodatna dajatev EEG

- (1) Sistemski operaterji prenosnih omrežij na pregleden način izračunajo dodatno dajatev EEG v skladu s členom 37(2) zakona o energiji iz obnovljivih virov [tj. zakona EEG iz leta 2012] kot:
1. razliko med predvidenimi prihodki iz točk 1 in 3 odstavka 3 za naslednje koledarsko leto ter napovedmi glede izdatkov iz odstavka 4 za naslednje koledarsko leto; in
  2. razliko med dejanskimi prihodki iz odstavka 3 ter dejanskimi izdatki iz odstavka 4 v času izračuna.
- (2) Dodatno dajatev EEG za naslednje koledarsko leto je treba objaviti pred 15. oktobrom vsakega koledarskega leta na spletnem mestu sistema operaterja prenosnega omrežja v zbirni obliki, navede pa se v centih na kilovatno uro, dobavljeno odjemalcem; člen 43(3) zakona o energiji iz obnovljivih virov se ustrezno uporablja.

<sup>(7)</sup> Izvedbena uredba „Verordnung zur Weiterentwicklung des bundesweiten Ausgleichsmechanismus vom 17. Juli 2009“, Bundesgesetzblatt, Del I, str. 2101, kakor je bila spremenjena s členom 2 zakona „Gesetz vom 17. August 2012“, Bundesgesetzblatt, del I, str. 1754.

<sup>(8)</sup> Izvedbena uredba „Verordnung zur Ausführung der Verordnung zur Weiterentwicklung des bundesweiten Ausgleichsmechanismus (Ausgleichsmechanismus-Ausführungsverordnung – AusglMechAV) vom 22. Februar 2010“, Bundesgesetzblatt, del I, str. 134, kakor je bila spremenjena z izvedbeno uredbo „Zweite Verordnung zur Änderung der Ausgleichsmechanismus-Ausführungsverordnung vom 19. Februar 2013“, Bundesgesetzblatt, del I, str. 310.

## (3) Prihodki so:

1. prihodek iz trgovanja za dan vnaprej in znotraj dneva v skladu s členom 2;
2. prihodek od dodatne dajatve EEG;
- 2a. prihodek od plačil v skladu s členom 35(2) zakona o energiji iz obnovljivih virov, če rezultat izravnave iz člena 35(3) zakona o energiji iz obnovljivih virov pomeni pozitivno bilanco za sistemskega operaterja prenosnega omrežja;
3. prihodek od obresti iz odstavka 5;
4. prihodek od poravnave energije za izravnavo za bilančno skupino EEG in
5. prihodek v skladu s členom 35(4), ali členom 38 zakona o energiji iz obnovljivih virov in odstavkom 6.

## (4) Izdatki so:

1. zagotovljene odkupne cene in nadomestila v skladu s členom 16 ali členom 35(1) zakona o energiji iz obnovljivih virov;
    - 1a. plačila premij v skladu s členom 33g ali 33i ali členom 35(1)(a) zakona o energiji iz obnovljivih virov;
    - 1b. plačila v skladu s členom 35(1b) zakona o energiji iz obnovljivih virov;
  2. povračila v skladu z odstavkom 6;
  3. plačila za obresti iz odstavka 5;
  4. stroški, potrebni za poravnavo transakcij, ki se poravnajo na isti dan;
  5. stroški, potrebni za poravnavo energije za izravnavo za bilančno skupino EEG;
  6. stroški, potrebni za pripravo napovedi za dan vnaprej in znotraj dneva;
  7. stroški, potrebni za vzpostavitev in delovanje registra naprav, če mora sistemski operater prenosnega omrežja tak register vzdrževati na podlagi odloka, sprejetega v skladu s točko 2 člena 64e zakona o energiji iz obnovljivih virov.
- (5) Za razliko med prihodki in izdatki se zaračunajo obresti. Obrestna mera za en koledarski mesec znaša 0,3 odstotne točke nad mesečnim povprečjem medbančne obrestne mere, določene za nabavo enomesečnega denarja prvih naslovov v državah, ki sodelujejo v evropski monetarni uniji (EURIBOR) za obdobje enega meseca.
- (6) Če zaradi razhajanj med mesečnimi plačili v skladu s tretjim stavkom člena 37(2) zakona o energiji iz obnovljivih virov in končnim nadomestilom v skladu s členom 48(2) zakona o energiji iz obnovljivih virov nastanejo pravice, je zanje treba plačati nadomestilo do 30. septembra leta po izvedbi plačil.
- (7) Sistemski operaterji prenosnega omrežja lahko pri napovedih prihodkov in izdatkov iz točke 1 odstavka 1 pri izračunu dodatne dajatve EEG upoštevajo rezervacijo likvidnosti. Ta ne sme presežati 10 % razlike iz točke 1 odstavka 1.“
- (12) Štirje sistemski operaterji prenosnih omrežij torej skupaj določijo dodatno dajatev EEG na podlagi napovedanih finančnih potreb za plačilo zagotovljenih odkupnih cen in premij, napovedanih prihodkov iz prodaje električne energije EEG na gotovinskem trgu in napovedane potrošnje električne energije. Poleg tega je treba pri izračunu dodatne dajatve EEG upoštevati vrsto prihodkov in stroškov, povezanih z njenim upravljanjem. Dodatna dajatev EEG za leto 2012 je znašala 3,592 ct/kWh. Leta 2013 je znašala 5,277 ct/kWh. Dodatna dajatev za leto 2014 znaša 6,240 ct/kWh.

- (13) Poleg tega je iz določb, opisanih v uvodni izjavi 11, razvidno, da se z dodatno dajatvijo EEG za vse dodatne stroške, ki jih imajo upravljavci omrežij in sistemski operaterji prenosnih omrežij zaradi svojih pravnih obveznosti na podlagi zakona EEG iz leta 2012 do proizvajalcev električne energije EEG oziroma upravljavcev omrežij, prek dodatne dajatve EEG plača nadomestilo. Če v zadevnem letu prihodki od dodatne dajatve EEG presegajo stroške, se presežek prenese na naslednje leto, dodatna dajatev EEG pa se ustrezno zniža; če pride do primanjkljaja, se dodatna dajatev EEG ustrezno zviša. Navedene prilagoditve so samodejne in zanje ni potrebno dodatno posredovanje zakonodajalca ali izvršilne veje oblasti.

## 2.2 Pravice, povezane z zeleno električno energijo

- (14) Dobavitelji električne energije v zadevnem koledarskem letu v skladu s členom 39 zakona EEG iz leta 2012 plačajo za 2 centa na kilovatno uro nižjo dodatno dajatev EEG, kadar električna energija EEG, ki jo dobavljajo svojim končnim odjemalcem, izpolnjuje nekatere pogoje (t. i. *pravice, povezane z zeleno električno energijo*).
- (15) Znižanje se dodeli, kadar dobavitelj električno energijo EEG nabavi neposredno pri nacionalnih proizvajalcih električne energije EEG na podlagi dogovora o neposrednem trženju v smislu točke 2 člena 33b zakona EEG iz leta 2012 (tj. dogovora o neposrednem trženju, v skladu s katerim proizvajalec električne energije EEG ne zaprosi za podporo na podlagi zakona EEG iz leta 2012), količina nabavljene električne energije EEG pa izpolnjuje naslednja pogoja:
- (a) vsaj 50 % električne energije, ki jo dobavitelj dobavi vsem svojim končnim odjemalcem, je električne energije EEG in
- (b) vsaj 20 % električne energije je vetrne ali sončne energije v smislu členov od 29 do 33 zakona EEG iz leta 2012.
- (16) Znižanje za 2 ct/kWh se uporabi za celoten portfelj električne energije. Če torej 50 % električne energije, ki jo dobavlja dobavitelj, izvira iz konvencionalnih virov energije, druga polovica električne energije pa je električna energija EEG, ki jo dobavitelj nabavi na podlagi dogovora o neposrednem trženju iz uvodne izjave 15, prejme dobavitelj plačilo v višini 4 ct/kWh. Navedeno plačilo se lahko delno ali v celoti prenese na proizvajalce električne energije EEG.
- (17) Nemčija je glede tega pojasnila, da dobavitelji električne energije, ki želijo uveljavljati pravice, povezane z zeleno energijo, prejmejo znižanje za 2 ct/kWh na celoten portfelj le, če ta zajema vsaj 50 % električne energije EEG. Da bi se izognili tveganju glede morebitne neizpolnitve 50-odstotnega cilja zaradi manjše količine (v tem primeru bi bilo treba dodatno dajatev EEG plačati za celoten portfelj), dobavitelji električne energije električno energijo EEG nabavljajo z varnostnim pribitkom, tj. več kot potrebnih 50 %, včasih tudi do 60 %. V tem primeru je treba pri izračunu stroškovne prednosti, ki se lahko morda prenese na proizvajalce električne energije EEG, znižanje dodatne dajatve EEG za celoten portfelj, tj. 2 ct/kWh, deliti z večjim deležem električne energije EEG. Pri 60-odstotnem deležu na primer dejanska stroškovna prednost, ki bi jo bilo mogoče prenesti, ne bi znašala 4 ct/kWh, ampak le 3,3 ct/kWh. V povprečju je najvišja prednost na podlagi *pravic, povezanih z zeleno električno energijo*, znašala 3,8 ct/kWh leta 2012, 3,2 ct/kWh leta 2013 in 3,9 ct/kWh leta 2014.
- (18) Da bi se določil obseg pretekle morebitne diskriminacije na podlagi členov 30 in 110 Pogodbe ter bi se ta odpravila, je Nemčija ocenila, da je med 1. januarjem 2012 in 31. julijem 2014, tj. obdobjem veljavnosti zakona EEG iz leta 2012, uvoz potrdil o izvoru, ki ustrezajo elektrarnam za električno energijo EEG, ki bi bila upravičena do podpore na podlagi zakona EEG iz leta 2012, znašal 1,3 TWh.

Leto	2012	2013	2014
Uvoz električne energije EEG, upravičen do podpore, podprt s potrdili o izvoru (v GWh)	519	283	547

- (19) Nemčija trdi, da bi izpadli prihodki od dodatne dajatve EEG, ki jo plačajo dobavitelji električne energije, ki nabavljajo navedeno električno energijo, če bi bil do *pravic, povezanih z zeleno električno energijo*, v višini približno 4 ct/kWh upravičen celotni navedeni uvoz, znašali približno 50 milijonov EUR. Nemčija se je zavezala, da bo navedeni znesek vložila v povezovalne daljnovode in evropske energetske projekte.

### 2.3 Omejena dodatna dajatev EEG za energetska intenzivna podjetja

- (20) Zakon EEG iz leta 2012 dobaviteljem električne energije ne nalaga, da morajo dodatno dajatev EEG prenesti na stranke. Določa pa, kako mora dobavitelj električne energije v primerih, ko se dodatna dajatev EEG prenese, to navesti na računu za električno energijo. V praksi vsi dobavitelji električne energije dodatno dajatev EEG na stranke prenesejo v celoti.
- (21) Člen 40 zakona EEG iz leta 2012 omejuje znesek dodatne dajatve, ki ga lahko dobavitelji električne energije prenesejo na energetska intenzivna uporabnike: javni organ *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle* (v nadaljnjem besedilu: organ BAFA) na zahtevo izda upravni akt, s katerim se dobavitelju električne energije prepove, da dodatno dajatev EEG v celoti prenese na končnega uporabnika, kadar je končni uporabnik proizvodno podjetje z veliko porabo električne energije<sup>(9)</sup>. Navedena določba se imenuje „posebno pravilo o nadomestilih“ (*Besondere Ausgleichsregelung*).
- (22) Člen 40 zakona EEG iz leta 2012 navaja, da naj bi navedena omejitev zmanjšala stroške električne energije za navedena podjetja, ki bi tako ohranila svojo mednarodno konkurenčnost, če je to v skladu s cilji zakona EEG iz leta 2012, uvedena omejitev pa je še vedno v skladu z interesi uporabnikov električne energije v celoti.
- (23) V skladu s členom 41(1) zakona EEG iz leta 2012 se lahko dodatna dajatev EEG omeji, če so izpolnjeni naslednji pogoji:
- (a) električna energija, ki so jo podjetja nabavila pri dobavitelju električne energije in sama porabila, je v prejšnjem finančnem letu znašala vsaj 1 GWh;
  - (b) delež stroškov električne energije, ki jih nosi podjetje, je v prejšnjem finančnem letu znašal vsaj 14 % njegove bruto dodane vrednosti;
  - (c) dodatna dajatev EEG se je v prejšnjem finančnem letu prenesla na podjetje;
  - (d) v podjetju je bil opravljen certificiran energetski pregled (ta pogoj ne velja za podjetja, ki porabijo manj kot 10 GWh električne energije).
- (24) Splošno pravilo iz točke 1 člena 41(3) je, da se dodatna dajatev EEG za energetska intenzivna uporabnika postopno omeji na naslednji način:
- (a) poraba do 1 GWh: brez omejitve – celotna dodatna dajatev EEG;
  - (b) poraba od 1 GWh do 10 GWh: 10 % dodatne dajatve EEG;
  - (c) poraba od 10 GWh do 100 GWh: 1 % dodatne dajatve EEG;
  - (d) poraba nad 100 GWh: 0,05 ct/kWh.
- (25) Če ima energetska intenzivna uporabnika porabo nad 100 GWh in njegovi stroški za električno energijo predstavljajo več kot 20 % bruto dodane vrednosti, različne omejitve iz uvodne izjave 24 ne veljajo, dodatna dajatev EEG pa se omeji na 0,05 ct/kWh za celotno porabo električne energije energetska intenzivnega uporabnika (točka 2 člena 41(3)).
- (26) Odločba organa BAFA je zavezujoča za dobavitelja električne energije in za systemskega operaterja prenosnega omrežja. Če torej organ BAFA odloči, da mora energetska intenzivna uporabnika svojemu dobavitelju električne energije plačati le znižano dodatno dajatev EEG, se obveznost dobavitelja električne energije, ki električno energijo dobavlja energetska intenzivnemu uporabniku, glede plačila dodatne dajatve EEG systemskemu operaterju prenosnega omrežja ustrezno zmanjša. To se bo upoštevalo, ko bo systemski operater prenosnega omrežja določal višino dodatne dajatve EEG. Vsi spori v zvezi z odločbo organa BAFA se rešujejo pred upravnimi sodišči, saj je navedena odločba upravni akt. Navedene odločbe so zato tudi takoj izvršljive.

### 2.4 Načrt prilagoditve

- (27) Da bi bila znižanja dodatne dajatve EEG v skladu z določbami iz točke 196 in naslednjih točk Smernic o državni pomoči za varstvo okolja in energijo za obdobje 2014–2020<sup>(10)</sup> (v nadaljnjem besedilu: smernice iz leta 2014), je Nemčija predložila načrt prilagoditve.

<sup>(9)</sup> Omejitev se dodeli tudi prevoznikom v železniškem prometu. Ta omejitev se v okviru tega sklepa ne proučuje. Komisija si pridržuje pravico, da člen 42 zakona EEG iz leta 2012 oceni v ločenem postopku.

<sup>(10)</sup> UL C 200, 28.6.2014, str. 1.



- (28) Prilagojena dodatna dajatev EEG za leto 2013 za podjetja, ki so bila upravičena do uveljavljanja posebnega pravila o nadomestilih, vendar so plačala manj, kot bi morala v skladu s pravili iz oddelka 3.7.2 smernic iz leta 2014 (zlasti merila za upravičenost iz točk 185, 186 in 187 ter merila za sorazmernost iz točk 188 in 189), ne sme presegati 125 % dodatne dajatve, ki so jo v navedenem letu dejansko plačala. Prilagojena dodatna dajatev, ki jo je treba plačati za leto 2014, ne sme presegati 150 % iste osnovne vrednosti, tj. dodatne dajatve, ki je bila dejansko plačana leta 2013. Da bi Nemčija pospešila vračanje in ker podatki o porabi za zadevni leti za vsa podjetja, ki jih vračilo zadeva, še niso na voljo, bo najprej za izračun predhodnega zneska vračila uporabila podatke o porabi električne energije, predložene v vlogah, ta znesek pa se bo vrnil takoj, da se zadosti zahtevi iz sodbe v zadevi Deggendorf <sup>(1)</sup>. Nemčija bo nato končne zneske vračila določila na podlagi podatkov o dejanski porabi za zadevni leti in sprejela ustrezne ukrepe za zagotavljanje vračila ali odplačila na podlagi navedenih končnih zneskov.
- (29) Od leta 2015 je mehanizem za prilagoditev spremenjen. V skladu s členom 103(3) zakona EEG iz leta 2014 <sup>(2)</sup> bo organ BAFA dodatno dajatev EEG, ki jo morajo energetsko intenzivni uporabniki plačati med letoma 2015 in 2018, omejil tako, da dodatna dajatev EEG za zadevno leto  $x$  ne sme presegati dvakratnega zneska dodatne dajatve EEG, plačane v poslovnem letu pred letom vloge ( $x - 2$ ). Dodatna dajatev EEG bo torej vsako leto prilagojena navzgor, vendar bo dodatna dajatev, ki se bo plačala leta 2015, omejena na dvakratni znesek dodatne dajatve za leto 2013, kar velja tudi za dodatne dajatve v naslednjih letih do leta 2018.

### 2.5 Preglednost, račun za EEG in spremljanje, ki ga izvaja država

- (30) Zvezna agencija za omrežja (*Bundesnetzagentur*, v nadaljnjem besedilu: agencija BNetzA) je pooblaščenca za izvajanje nekaterih nalog spremljanja, nadzora in izvrševanja.
- (31) Proizvajalci električne energije EEG, upravljavci omrežij, sistemski operaterji prenosnih omrežij in dobavitelji električne energije si morajo izmenjevati podatke za pravilno izvajanje sistema EEG. Zakon EEG iz leta 2012 podrobno določa, katere vrste informacij je treba sistematično prenesti na druge operaterje in kdaj. Upravljavci omrežij, sistemski operaterji prenosnih omrežij in dobavitelji električne energije lahko zahtevajo, da podatke pregleda računovodja.
- (32) Z zakonom EEG iz leta 2012 je bil ustanovljen organ za reševanje sporov, ki ga je Zvezno ministrstvo za okolje, ohranjanje narave in jedrsko varnost pooblastilo za reševanje vprašanj in sporov med proizvajalci električne energije EEG, upravljavci omrežij, sistemskimi operaterji prenosnih omrežij in dobavitelji električne energije (t. i. *Clearingstelle*).
- (33) Poleg tega morajo upravljavci omrežij in sistemski operaterji prenosnih omrežij v skladu z zakonom EEG iz leta 2012 in izvedbenima uredbama (*AusglMechV* in *AusglMechAV*) na svojih spletnih mestih objaviti nekatere podatke (količino nabavljene električne energije EEG in ceno, po kateri je bila nabavljena). Sistemski operaterji prenosnih omrežij morajo vse transakcije, povezane z zakonom EEG iz leta 2012, beležiti ločeno od svojih drugih dejavnosti. Voditi morajo ločene finančne račune za vse finančne tokove, povezane z zakonom EEG iz leta 2012, imeti pa morajo tudi ločen bančni račun za vse stroške in prihodke, povezane z zakonom EEG iz leta 2012, ki ga skupaj upravljajo vsi štirje sistemski operaterji prenosnih omrežij (člen 5 izvedbene uredbe *AusglMechAV*).
- (34) Sistemski operaterji prenosnih omrežij morajo na skupnem spletnem mestu, imenovanem „račun za EEG“ objavljati mesečne skupne prihodke od prodaje električne energije EEG na gotovinskem trgu in od dodatne dajatve EEG ter skupne stroške (nadomestilo upravljavcem omrežja in drugi stroški, povezani z upravljanjem sistema). Prav tako morajo vnaprej objaviti napovedano dodatno dajatev EEG za naslednje leto.
- (35) V skladu z zakonom EEG iz leta 2012 morajo biti naprave registrirane pri javnem subjektu. Registracija bo pogoj za upravičenost do prejemanja zagotovljenih odkupnih cen. Register še ni bil vzpostavljen, velja pa že ločena obveznost za solarne naprave in naprave za tekočo biomaso, ki morajo biti registrirane, da bi lahko bile upravičene do zagotovljenih odkupnih cen. Agencija BNetzA upravlja register solarnih naprav, zvezni urad *Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung* pa upravlja register naprav za tekočo biomaso.
- (36) Upravljavci omrežij in sistemski operaterji prenosnih omrežij morajo agenciji BNetzA predložiti podatke, ki jih prejmejo od upravljavcev naprav (lokacija naprave, zmogljivost proizvodnje itd.), raven omrežja (distribucija ali prenos), na kateri so naprave povezane, skupne in posamezne tarife, ki se plačujejo napravam, končne račune, poslani dobaviteljem električne energije, in podatke, ki so potrebni za preverjanje točnosti tako predloženih števil. Dobavitelji električne energije morajo agenciji BNetzA sporočiti količino električne energije, ki so jo

<sup>(1)</sup> Zadevi T-244/93 in T-486/93, TWD Textilwerke Deggendorf proti Komisiji, ECLI:EU:T:1995; točka 160.

<sup>(2)</sup> Zakon „Gesetz zur grundlegenden Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes und zur Änderung weiterer Bestimmungen des Energiewirtschaftsrechts vom 21. Juli 2014“, Bundesgesetzblatt, del I, str. 1066.

dobavili svojim strankam, in posredovati končne račune. Agencija BNetzA je pooblaščenca tudi za revidiranje lastnikov naprav za proizvodnjo električne energije EEG, da lahko spremlja, kako upravljavci omrežij in sistemski operaterji prenosnih omrežij izpolnjujejo svoje obveznosti.

- (37) Sistemski operaterji prenosnih omrežij morajo agenciji BNetzA posredovati tudi podrobne podatke o določitvi dodatne datavte EEG. Predložiti morajo zlasti podatke, povezane z različnimi vknjižbami prihodkov in izdatkov, ki se uporabljajo pri izračunu dodatne datavte EEG (člen 7(2) izvedbene uredbe AusglMechV).
- (38) Upravičenci do omejene dodatne datavte EEG morajo Zveznemu ministrstvu za okolje, ohranjanje narave in jedrsko varnost na zahtevo predložiti vse informacije, na podlagi katerih bo to lahko ocenilo, ali bodo cilji iz člena 40 izpolnjeni.
- (39) Agencija BNetzA je pooblaščenca za zagotavljanje, da:
- sistemski operaterji prenosnih omrežij na gotovinskem trgu prodajo električno energijo, za katero se plačajo tarife za dovajanje toka v skladu z veljavnimi pravili (tj. izvedbeno uredbo AusglMechV),
  - sistemski operaterji prenosnih omrežij ustrezno določijo in objavijo dodatno datavte EEG,
  - sistemski operaterji prenosnih omrežij dobaviteljem električne energije ustrezno zaračunajo dodatno datavte EEG,
  - upravljavci omrežij sistemskim operaterjem prenosnih omrežij ustrezno zaračunajo zagotovljene odkupne cene in premije,
  - se dodatna datavte EEG zniža le dobaviteljem električne energije, ki izpolnjujejo pogoje iz člena 39.
- (40) Agencija BNetzA ima glede določanja dodatne datavte EEG več pooblastil in izvaja več nalog, povezanih z različnimi stroškovnimi in prihodkovnimi postavkami, ki jih lahko sistemski operaterji prenosnih omrežij vključijo v izračun dodatne datavte EEG. Agencija BNetzA je pooblaščenca, da v dogovoru s pristojnimi ministrstvi <sup>(13)</sup> uvede pravila za določanje postavk, ki se pri oblikovanju dodatne datavte EEG štejejo za prihodek ali strošek, in določi veljavno obrestno mero. Agencija BNetzA je na tej podlagi v izvedbeni uredbi AusglMechAV podrobneje določila vrste stroškov, ki se lahko upoštevajo. Agenciji BNetzA je treba predložiti vse ustrezne podatke in dokumente v zvezi z izračunom dodatne datavte EEG. Agencija BNetzA lahko zahteva dodatne informacije, vključno s podatki o računih (člen 5(3) izvedbene uredbe AusglMechAV). Sistemski operaterji morajo dokazati točnost in nujnost nekaterih stroškovnih postavk, preden jih lahko upoštevajo pri izračunu dodatne datavte EEG (glej na primer člen 6(2) izvedbene uredbe AusglMechAV).
- (41) Agencija BNetzA je pooblaščenca za dajanje navodil sistemskim operaterjem prenosnih omrežij in določanje standardnih oblik za podatke, ki ji jih morajo navedeni operaterji predložiti.
- (42) Agencija BNetzA je pooblaščenca tudi, da v dogovoru z Zveznim ministrstvom za okolje, ohranjanje narave in jedrsko varnost določi zahteve, povezane s trženjem električne energije EEG, ki ga sistemski operaterji prenosnih omrežij izvajajo na gotovinskem trgu, in za določanje spodbud za najboljše možno trženje električne energije. To je storila prek izvedbene uredbe AusglMechAV.
- (43) Agencija BNetzA je pooblaščenca za izvrševanje. Lahko na primer izdaja odredbe, kadar sistemski operaterji prenosnih omrežij dodatne datavte EEG ne določijo v skladu s pravili (glej točko 5 člena 38 in točko 2 člena 61 (1)). Lahko določi tudi stopnjo dodatne datavte EEG. V členu 6(3) izvedbene uredbe AusglMechAV je navedeno, da razlika med dodatno datavtjo EEG v zbranih zneskih in dodatno datavtjo EEG na stopnji, ki jo je agencija BNetzA odobrila v skladu z izvršljivo odločitvijo agencije BNetzA v skladu s točkama 3 in 4 člena 61(1) zakona EEG iz leta 2012, prav tako pomeni prihodek ali strošek v smislu člena 3(3) in (4) izvedbene uredbe AusglMechV. V nasprotju s trditvami Nemčije je to dokaz, da lahko agencija BNetzA sprejme izvršljive odločitve za popravek stopnje dodatne datavte. Pravna podlaga za to je člen 61(1) in (2) skupaj s členom 65 in naslednjimi členi zakona *Energiewirtschaftsgesetz* (v nadaljnjem besedilu: zakon EnWG) <sup>(14)</sup>, saj te določbe agenciji BNetzA omogočajo, da sprejme zavezujoče odločitve, ki veljajo za zasebne operaterje. Agencija BNetzA lahko tudi naloži denarne kazni (glej člen 62(1) in (2) zakona EEG iz leta 2012).
- (44) Tudi za agencijo BNetzA veljajo nekatere obveznosti poročanja, saj mora zaradi statistike in ocenjevanja nekatere podatke predložiti Zveznemu ministrstvu za okolje, ohranjanje narave in jedrsko varnost ter Zveznemu ministrstvu za gospodarske zadeve in tehnologijo.

<sup>(13)</sup> V skladu s členom 11 izvedbene uredbe AusglMechV lahko agencija BNetzA sprejme uredbe v dogovoru z Zveznim ministrstvom za okolje, ohranjanje narave in jedrsko varnost (zdaj Zvezno ministrstvo za okolje, ohranjanje narave, gradnjo in jedrsko varnost) in Zveznim ministrstvom za gospodarske zadeve in tehnologijo (zdaj Zvezno ministrstvo za gospodarske zadeve in energijo).

<sup>(14)</sup> Zakon „Gesetz über die Elektrizitäts- und Gasversorgung (Energiewirtschaftsgesetz – EnWG) vom 7. Juli 2005“, Bundesgesetzblatt, del I, str. 1970, 3621, kakor je bil spremenjen s členom 3(4) zakona „Gesetz vom 4. Oktober 2013“, Bundesgesetzblatt, del I, str. 3746.

- (45) Zvezna agencija za okolje (*Umweltbundesamt*, v nadaljnjem besedilu: agencija UBA) vodi register potrdil o izvoru v skladu s členom 15 Direktive 2009/28/ES Evropskega parlamenta in Sveta <sup>(15)</sup>. V zvezi s tem je agencija UBA pristojna za izdajo, prenos in razveljavitev potrdil o izvoru.

### 3. SKLEP O ZAČETKU FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE

- (46) Komisija se je 18. decembra 2013 odločila, da bo začela formalni postopek preiskave, saj je menila, da je zakon EEG iz leta 2012 pomenil državno pomoč za proizvajalce električne energije EEG, dobavitelje električne energije, ki so bili upravičeni do uveljavljanja pravic, povezanih z zeleno električno energijo, ter energetske intenzivne uporabnike, in imela pomisleke glede združljivosti navedene pomoči z notranjim trgom.
- (47) Komisija je glede obstoja državne pomoči predhodno ugotovila, da je zakon EEG iz leta 2012 vključeval prenos selektivnih gospodarski prednosti na (i) proizvajalce električne energije iz obnovljivih virov in zemeljskega plina, zlasti prek zagotovljenih odkupnih cen, in (ii) energetske intenzivne uporabnike prek znižanja njihovih dodatnih dajatev EEG.
- (48) Komisija je predhodno ugotovila tudi, da so bile te prednosti financirane iz državnih sredstev, zlasti ker (i) je nemški zakonodajalec očitno uvedel posebno dajatev, namenjeno financiranju podpore za proizvodnjo električne energije EEG, tj. dodatno dajatev EEG, ker (ii) sta nemški zakonodajalec in izvršilna veja oblasti sistemske operaterje prenosnih omrežij določila za skupno upravljanje navedene dajatve v skladu s pravili, ki jih je država določila v zakonu EEG iz leta 2012 in izvedbenih uredbah, in ker (iii) so se sistemski operaterji prenosnih omrežij skrbno spremljali pri upravljanju navedenih sredstev.
- (49) Komisija je glede podpore za električno energijo EEG ugotovila, da je združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe, vendar je izrazila pomisleke glede tega, da bi se lahko znižanja dodatne dajatve EEG na podlagi Pogodbe, zlasti člena 107(3)(b) in (c) Pogodbe, štela za združljiva.
- (50) Nazadnje je Komisija izrazila pomisleke glede tega, da je financiranje podpore za električno energijo EEG na podlagi zakona EEG iz leta 2012 v skladu s členoma 30 in 110 Pogodbe, saj je bila do dodatne dajatve EEG upravičena le proizvodnja električne energije EEG v Nemčiji, uvedena pa je bila tudi na porabo uvožene električne energije EEG, katere proizvajalci bi bili morda tudi upravičeni do podpore na podlagi zakona EEG iz leta 2012, če bi imeli sedež v Nemčiji.

### 4. PRIPOMBE ZAIINTERESIRANIH STRANI

- (51) Zainteresirane strani so predložile svoje pripombe glede sklepa o začetku postopka in uporabe smernic iz leta 2014 za ta sklep v skladu s točko 248 smernic iz leta 2014.
- (52) Večina zainteresiranih strani je trdila, da se za zakon EEG iz leta 2012 ne bi smelo šteti, da vključuje državno pomoč na ravni proizvajalcev električne energije EEG ali v korist energetske intenzivnim uporabnikom. Menijo, da je nemška država le organizirala sistem na podlagi (zaporednih) plačil med zasebnimi operaterji, v katerem navedeni operaterji uporabljajo lastna finančna sredstva. Samo dejstvo, da je sistem vzpostavljen na podlagi državne zakonodaje (zakona EEG iz leta 2012 in njegovih izvedbenih določb), ali sodelovanje agencije BNetzA, zveznega urada Bundesanstalt für Ernährung und Landwirtschaft, agencije UBA in organa BAFA, naloge katerih naj bi bile omejene, po njihovem mnenju ne more spremeniti vsebovane zasebne narave sistema. Ta analiza večinoma temelji na sodbah Sodišča v zadevah *PreussenElektra* <sup>(16)</sup> in *Doux Élevage* <sup>(17)</sup>. Zainteresirane strani trdijo, da bi bilo treba pomoč, če je sploh prisotna, ob upoštevanju sklepa Komisije glede predhodne nemške sheme v zadevi NN 27/2000 <sup>(18)</sup> šteti za obstoječo pomoč.
- (53) Zainteresirane strani so trdile tudi, da so znižanja dodatne dajatve EEG združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(b) ali (c) Pogodbe. Navedene strani glede zakona EEG iz leta 2012 menijo, da si prizadeva za dvojni cilj, tj. podpiranje razvoja proizvodnje električne energije EEG ter ohranjanje industrijske baze Nemčije in Unije. Trdijo, da je morebitna pomoč, vključena v zakon EEG iz leta 2012, ustrezno in sorazmerno sredstvo za doseganje navedenega dvojnega cilja. V vsakem primeru menijo, da Komisija v tem primeru ne bi smela uporabiti smernic iz leta 2014, saj bi bila taka uporaba retroaktivna. Prav tako ne bi smela zahtevati vračila zaradi varstva legitimnih pričakovanj udeležencev, da je bila pomoč dodeljena zakonito.

<sup>(15)</sup> Direktiva 2009/28/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov, spremembi in poznejši razveljavitvi direktiv 2001/77/ES in 2003/30/ES (UL L 140, 5.6.2009, str. 16).

<sup>(16)</sup> Zadeva C-379/98, *PreussenElektra* proti Schleswig, ECLI:EU:C:2001:160.

<sup>(17)</sup> Zadeva C-677/11, *Doux Élevage*, ECLI:EU:C:2013:348.

<sup>(18)</sup> UL C 164, 10.7.2002, str. 5.

- (54) Nasprotno je nemško združenje odjemalcev energije (*Bund der Energieverbraucher*), ki se je Komisiji prvotno pritožilo glede zakona EEG iz leta 2012, trdilo, da znižanja dodatne dajatve EEG dejansko pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe za energetske intenzivne uporabnike ter da škodijo tistim nemškim podjetjem in odjemalcem, ki morajo plačati višjo dodatno dajatev EEG, niso pa upravičeni do podobnih znižanj. Navedeno združenje je nadalje trdilo, da znižanj ni mogoče šteti za združljiva na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe. Podobno je trdilo tudi več nemških državljani.
- (55) Trditve zainteresiranih strani so podrobneje obravnavane v oddelku 7.

#### 5. PRIPOMBE NEMČIJE GLEDE SKLEPA O ZAČETKU POSTOPKA IN PRIPOMB TRETJIH STRANI

- (56) Nemčija poudarja, da je večina akterjev v sistemu, ki je bil vzpostavljen z zakonom EEG iz leta 2012, zasebnih, kar je bilo predmet obravnave že v zadevi *PreussenElektra*, in da navedeni akterji niso del javne uprave. Država je vključena le zaradi sprejetja zakonodaje in strogega nadzora njenega izvajanja. Sodelujoča javna organa, tj. agencija BNetzA in organ BAFA, naj bi strogo upoštevala svoje omejene naloge in ne upravljata nobenih sredstev. Po navedbah Nemčije navedena organa nimata diskrecijske pravice. Nemčija ugotavlja tudi, da dodatne dajatve EEG kot take ne določa država, ampak temelji na tržnem mehanizmu, saj je odvisna od prihodkov od prodaje električne energije EEG na gotovinskem trgu. Nazadnje poudarja, da dobaviteljem v skladu z zakonom EEG iz leta 2012 dodatne dajatve ni treba prenesti na odjemalce, kar pomeni, da je prenos stvar politike oblikovanja cen dobaviteljev električne energije. Poleg tega noben od zadevnih operaterjev v sistemu nima posebnih pooblastil, ki izhajajo iz javnega prava; namesto tega se morajo pri izvrševanju medsebojnih zahtevkov za plačilo zanašati na civilna sodišča.
- (57) Nemčija je navedla naslednje pravne argumente, ki so podobni argumentom zainteresiranih strani:
- odsotnost selektivnih gospodarskih prednosti, ker podpora za električno energijo EEG izpolnjuje merila iz sodbe v zadevi *Altmark* <sup>(19)</sup>, znižanja za energetske intenzivne uporabnike pa znašajo le toliko, da ublažijo obstoječ slabši položaj nemške industrije,
  - odsotnost državnih sredstev in državnega nadzora zaradi neprimerljivosti pravnih in dejanskih razmer v zakonu EEG iz leta 2012 z razmerami, ki jih je proučilo Sodišče v zadevah *Essent* <sup>(20)</sup> in *Vent de colère* <sup>(21)</sup>,
  - dejstvo, da bi plačila na podlagi zakona EEG iz leta 2012, če bi že pomenila državno pomoč, ob upoštevanju odločbe Komisije v zadevi v zvezi z državno pomočjo NN 27/2000 pomenila obstoječo pomoč,
  - združljivost vsake dodeljene pomoči z notranjim trgovom na podlagi člena 107(3)(b) in (c),
  - odsotnost kršitve členov 30 in 110 Pogodbe, ker uvožene električne energije EEG ni mogoče primerjati z doma proizvedeno električno energijo EEG, zlasti ob upoštevanju nedavno sprejete sodbe v zadevi *Ålands Vindkraft* <sup>(22)</sup>.

- (58) Trditve Nemčije so podrobneje proučene in ovržene v oddelku 7.

#### 6. ZAVEZE, KI JIH JE PREDLOŽILA NEMČIJA

- (59) Kot je navedeno v uvodni izjavi 19, je Nemčija predložila naslednjo zavezo glede ponovne naložbe v višini 50 milijonov EUR v povezovalne daljnovode in evropske energetske projekte:

„Glede zakona EEG iz leta 2012 bi bila mogoča skupna rešitev v zvezi s pravicami, povezanimi z zeleno električno energijo, ter vprašanjem v zvezi s členoma 30 in 110. Rešitev bi bila ponovna naložba ocenjenega zneska, pridobljenega z domnevno diskriminacijo, v povezovalne daljnovode ali podobne evropske energetske projekte. Ponovna naložba bi se lahko izvedla vzporedno z napredkom zadevnega projekta. Na podlagi podatkov, ki jih je sporočila Nemčija, bi morala ponovna naložba znašati 50 milijonov EUR za obdobje od januarja 2012 do julija 2014. Nemčija to zavezo ponuja z zaščito svojega pravnega položaja (brez diskriminacije).“

<sup>(19)</sup> Zadeva C-280/00, *Altmark Trans*, ECLI:EU:C:2003:415.

<sup>(20)</sup> Zadeva C-206/06, *Essent Netwerk Noord*, ECLI:EU:C:2008:413.

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

<sup>(22)</sup> Zadeva C-573/12, *Ålands Vindkraft*, ECLI:EU:C:2014:2037.

- (60) Poleg tega je Nemčija glede načrta prilagoditve iz uvodne izjave 27 in naslednjih predložila naslednjo zavezo:

„Vračilo [znesek, ki ga je treba vrniti] v zvezi z zadevnim podjetjem je razlika med zadevnimi stroški EEG, določenimi na podlagi Smernic o državni pomoči za varstvo okolja in energijo za obdobje 2014–2020 (smernice iz leta 2014), in stroški EEG, določenimi na podlagi zakona EEG iz leta 2012. Načrt prilagoditve v zvezi s tem omejuje plačilo na podlagi smernic iz leta 2014 na največ 125 % (za leto 2013) in največ 150 % (za leto 2014) plačila, izvedenega za leto 2013 v skladu z zakonom EEG iz leta 2012. Negativni zneski vračila se ne upoštevajo.“

## 7. OCENA POMOČI

### 7.1 Obstoje državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe

- (61) Člen 107(1) PDEU določa, da „razen če Pogodbi ne določata drugače, je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgovom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami.“

- (62) Pri ugotavljanju, ali ukrep pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, mora Komisija uporabiti naslednja merila: ukrep mora biti pripisan državi in odobren iz državnih sredstev, zagotavlja mora prednost določenim podjetjem ali določenim sektorjem, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco, in lahko bi vplival na trgovino med državami članicami.

#### 7.1.1 Obstoje selektivnih prednosti, ki vplivajo na trgovino in konkurenco

- (63) Komisija je v sklepu o začetku postopka ugotovila, da zakon EEG iz leta 2012 vključuje dve vrsti selektivnih prednosti, ki vplivajo na trgovino in konkurenco.
- (64) Prva prednost se je dodelila proizvajalcem električne energije EEG. Komisija je dejansko ugotovila, da so zagotovljene odkupne cene in premije proizvajalcem električne energije EEG za električno energijo, ki jo proizvajajo, zagotovile ceno, višjo od tržne cene. To je veljalo tudi za neposredno trženje električne energije EEG, s čemer je bila zagotovljena pravica do znižane dodatne dajatve EEG na podlagi člena 39 zakona EEG iz leta 2012, saj je navedena določba proizvajalcem električne energije EEG omogočila, da svojo električno energijo prodajo po ceni, višji od tržne cene. Ukrep je bil selektiven, saj so bili do njega upravičeni le proizvajalci električne energije EEG. Poleg tega je bil trg električne energije liberaliziran in proizvajalci električne energije so bili dejavni v sektorjih, v katerih je potekala trgovina med državami članicami (uvodna izjava 76 sklepa o začetku postopka).
- (65) Druga prednost je bilo znižanje dodatne dajatve EEG za nekatere energetske intenzivne uporabnike na podlagi posebnega pravila o nadomestilih. Komisija je ugotovila, da so imeli energetske intenzivni uporabniki iz proizvodnega sektorja prednost, saj je bila njihova dodatna dajatev EEG omejena. S členoma 40 in 41 zakona EEG iz leta 2012 so bili oproščeni plačila stroškov, ki bi jih običajno imeli. Zaradi omejitve sistemski operaterji prenosnih omrežij in dobavitelji električne energije od energetske intenzivnih uporabnikov niso mogli zahtevati vračila dodatnih stroškov za podporo za električno energijo EEG. Za ukrep se je štelo tudi, da je selektiven, ker so bili do njega upravičeni le energetske intenzivni uporabniki iz proizvodnega sektorja. Ukrep bi lahko tudi izkrivljajal konkurenco in vplival na trgovino med državami članicami, ker so bili upravičenci proizvajalci energetske intenzivnih proizvodov (na primer proizvajalci železnih in barvnih kovin, papirne industrije, kemična industrija, proizvajalci cementa), ki so bili dejavni v sektorjih, v katerih je potekala trgovina med državami članicami (uvodne izjave 77 do 80 sklepa o začetku postopka).
- (66) Nemčija meni, da na ravni proizvajalcev električne energije EEG ali na ravni energetske intenzivnih uporabnikov, ki so bili upravičeni do uveljavljanja posebnega pravila o nadomestilih, ni bila dodeljena nobena gospodarska prednost iz naslednjih razlogov.
- (a) Proizvajalci električne energije EEG naj ne bi prejeli nobene gospodarske prednosti na podlagi dodatne dajatve EEG kot take, tudi če bi se štela za državno sredstvo, saj so zagotovljene odkupne cene, na podlagi katerih so prejeli povračilo, neodvisne od dodatne dajatve EEG. Z dodatno dajatvijo EEG se le plača nadomestilo za izgube, ki jih imajo sistemski operaterji prenosnih omrežij. Poleg tega naj bi povračilo proizvajalcem električne energije EEG izpolnjevalo merila iz sodbe v zadevi Altmark<sup>(23)</sup>.

<sup>(23)</sup> Zadeva C-280/00, Altmark Trans, ECLI:EU:C:2003:415, točke 87 do 93. Merila iz sodbe v zadevi Altmark je Sodišče določilo, da bi pojasnilo, v kakšnih okoliščinah nadomestilo, ki ga javni organ zagotovi za izvajanje storitev splošnega gospodarskega pomena, izpolnjuje pogoje za državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.

- (b) Nemčija glede energetsko intenzivnih uporabnikov trdi, da posebno pravilo o nadomestilih ne dodeljuje gospodarske prednosti, ampak pomeni le plačilo nadomestila za slabši konkurenčni položaj navedenih podjetij v primerjavi z njihovimi konkurenti v drugih državah članicah (ki imajo nižje stroške financiranja energije iz obnovljivih virov) <sup>(24)</sup> in tretjih državah (ki večinoma nimajo primerljivih bremen).
- (67) Nekatere zainteresirane strani so nasprotovale ugotovitvam, da je znižana dodatna dajatev EEG pomenila gospodarsko prednost, ki bi lahko izkrivljala konkurenco. Namesto tega naj bi ukrep vzpostavil enake konkurenčne pogoje v Uniji, saj so stroški električne energije za industrijske uporabnike v Nemčiji višji kot drugod. Poleg tega nekatere zainteresirane strani ugotavljajo, da imajo nekateri upravičenci, ki porabijo več kot 10 GWh na leto, finančne stroške zaradi obveznih revizij energetske učinkovitosti.
- (68) Nemčija in zainteresirane strani so nasprotovale tudi ugotovitvi, da sta gospodarski prednosti selektivni ter bi lahko vplivali na konkurenco in trgovino, zlasti ker naj bi posebno pravilo o nadomestilih veljalo za vsa podjetja v proizvodnem sektorju in podjetja vseh velikosti. Nekatere zainteresirane strani trdijo, da znižanja niso selektivna, saj položaja upravičencev ni mogoče primerjati z drugimi podjetji, ker sta glavni merili glede upravičenosti intenzivnost porabe električne energije in poraba električne energije, dodatna dajatev EEG pa precej bolj ogroža podjetja, ki so intenzivni porabniki električne energije, kot tista, ki to niso. Poleg tega trdijo, da so znižane dajatve, tudi če so kot take selektivne, povezane z naravo in logiko podpornega sistema za električno energijo EEG: brez znižanj podpore za električno energijo EEG ne bi bilo mogoče financirati, saj bi se energetsko intenzivni uporabniki preselili iz Nemčije.
- (69) Trditve, ki so jih predložile Nemčija in zainteresirane strani, niso prepričljive.

#### 7.1.1.1 Enaki konkurenčni pogoji za podjetja v različnih državah članicah

- (70) Prvič, dejstvo, da podjetje prejme nadomestilo za stroške, ki jih je že imelo, načeloma ne izključuje obstoja gospodarske prednosti <sup>(25)</sup>. Obstoj prednosti tudi ni izključen zgolj zaradi dejstva, da so konkurenčna podjetja v drugih državah članicah v ugodnejšem položaju <sup>(26)</sup>, saj pojem prednosti temelji na analizi finančnega položaja podjetja v lastnem pravnem in dejanskem okolju z zadevnim ukrepom in brez njega. Če se izključijo davki in dajatve, so cene električne energije za industrijske odjemalce v Nemčiji v povprečju nižje kot v drugih državah članicah.
- (71) Splošno sodišče je pred kratkim ponovno potrdilo načelo, da je treba obstoj prednosti oceniti ne glede na konkurenčne pogoje v drugih državah članicah <sup>(27)</sup>. Ugotovilo je, da že sama narava ugodnejše cene, tj. dejstvo, da je družba *Alcoa Trasformazioni* prejela povrnjeno razliko med cenami električne energije, ki jih je zaračunavala družba ENEL, in stopnjo iz uredbe iz leta 1995, zadostuje za ugotovitev, da zadevna družba ni krila vseh stroškov, ki bi morali v običajnih razmerah bremeniti njen proračun <sup>(28)</sup>. Splošno sodišče je ugotovilo tudi, da obstoj prednosti izhaja iz mehanizma oblikovanja različnih cen, tj. kompenzacijskega mehanizma, ki je namenjen oprostitvi podjetja plačila dela stroškov električne energije, potrebnih za proizvodnjo proizvodov, ki se prodajajo v Uniji <sup>(29)</sup>. Poleg tega je Splošno sodišče ponovno navedlo <sup>(30)</sup> načelo, da je treba državno pomoč presoјati na podlagi njenih značilnosti, ne pa glede na njene cilje, kot je reševanje nepopolne konkurenčnosti določenega trga.
- (72) Podobno znižanja dodatne dajatve EEG, dodeljene na podlagi posebnega pravila o nadomestilih, izboljšajo finančni položaj upravičencev, saj jim tako ni treba plačati stroškov, ki bi jih običajno imeli. Če ne bi bilo posebnega pravila o nadomestilih in odločbe organa BAFA, bi morali plačati celotno dodatno dajatev EEG kot vsi drugi odjemalci električne energije. Nemčija je poudarila pomen znižanj pri ohranjanju konkurenčnosti upravičencev v primerjavi z energetsko intenzivnimi uporabniki v drugih državah članicah in tretjih državah. Nemčija s tem implicitno priznava, da upravičenci prejemajo gospodarsko ugodnejšo obravnavo.

<sup>(24)</sup> Nemčija je to trditvev podprla s poročilom Sveta evropskih regulatorjev na področju energije z dne 25. junija 2013 z naslovom „Status Review of Renewable and Energy Efficiency Support Schemes in Europe“ (Pregled stanja programov podpore za obnovljive vire energije in energetska učinkovitost v Evropi) (zlasti preglednicami na straneh 18 do 20).

<sup>(25)</sup> Zadeva C-387/92, Banco Exterior de España, ECLI:EU:C:1994:100, točka 13; zadeva C-156/98, Nemčija proti Komisiji, ECLI:EU:C:2000:467, točka 25; zadeva C-6/97, Italija proti Komisiji, ECLI:EU:C:1999:251, točka 15; zadeva C-172/03, Heiser, ECLI:EU:C:2005:130, točka 36; zadeva C-126/01, GEMO SA, ECLI:EU:C:2003:622, točke 28 do 31 o brezplačnem zbiranju in odlaganju odpadkov.

<sup>(26)</sup> Zadeva C-173/73, Italija proti Komisiji, ECLI:EU:C:1974:71, točka 36. Glej tudi zadevo T-55/99, CETM proti Komisiji, ECLI:EU:T:2000:223, točka 85.

<sup>(27)</sup> Zadeva T-177/10, Alcoa Trasformazioni proti Komisiji, ECLI:EU:T:2014:897, točke 82 do 85.

<sup>(28)</sup> Zadeva T-177/10, Alcoa Trasformazioni proti Komisiji, ECLI:EU:T:2014:897, točka 82.

<sup>(29)</sup> Zadeva T-177/10, Alcoa Trasformazioni proti Komisiji, ECLI:EU:T:2014:897, točka 84.

<sup>(30)</sup> Zadeva T-177/10, Alcoa Trasformazioni proti Komisiji, ECLI:EU:T:2014:897, točka 85.

## 7.1.1.2 Selektivnost

- (73) Glede trditve o neselektivnosti posebnega pravila o nadomestilih je treba spomniti, da „niti veliko število podjetij, upravičenih do podpore, niti raznolikost in velikost sektorjev, v katera ta podjetja spadajo, niso razlogi za sklepanje, da pobuda države predstavlja splošen ukrep gospodarske politike“<sup>(31)</sup>, če so drugi sektorji, kot so na primer storitve, izključeni iz kroga upravičencev. To v tem primeru že drži, saj je do pomoči upravičen le proizvodni sektor (Komisiji ni treba proučiti drugih razlogov za selektivnost). Znižanja dodatne dajatve EEG torej ne veljajo za podjetja, ki so v primerljivem položaju z upravičenci. Poleg tega je zaradi različnih znižanj dodatne dajatve EEG, ki so odvisna od porabe, prisotno razlikovanje med subjekti v enakem pravnem in dejanskem položaju, tj. energetske intenzivnimi uporabniki, zato so selektivna same po sebi.
- (74) V zvezi s trditvijo, da posebno pravilo o nadomestilih in razlikovanje upravičujeta narava in splošna shema sistema, je treba spomniti, da „je mogoče ukrep, ki ustvarja izjemo od uporabe splošnega davčnega sistema, upravičiti, če neposredno izhaja iz temeljnih ali usmerjevalnih načel navedenega davčnega sistema. Pri tem je treba razlikovati med cilji posebnega davčnega sistema, ki so zunaj njega, in mehanizmi, ki so lastni samemu davčnemu sistemu in so potrebni za uresničitev teh ciljev“<sup>(32)</sup>. Vendar niti varstvo okolja niti ohranjanje konkurenčnosti industrije ne izpolnjujeta pogojev za osnovno ali vodilno načelo, povezano s sistemom dodatne dajatve. Nasprotno, sta zunanja cilja, pripisana navedenemu sistemu. Kot v drugih, predhodnih zadevah<sup>(33)</sup> cilj varstva okolja v zadevnem primeru ne more vplivati na ugotovitev, da znižanja dodatne dajatve EEG pomenijo državno pomoč. Ohranjanje konkurenčnosti sploh ni navedeno med cilji zakona v členu 1 zakona EEG iz leta 2012. V drugem stavku člena 40 je nasprotno določeno, da se konkurenčnost ohranja le pod pogojem, da to ne ogroža ciljev iz člena 1 zakona EEG iz leta 2012.

## 7.1.1.3 Prednost na podlagi dodatne dajatve EEG; sodna praksa iz zadeve Altmark

- (75) Komisija glede trditve Nemčije, da dodatna dajatev EEG kot taka ne pomeni prednosti za proizvajalce električne energije EEG, meni, da je finančni položaj proizvajalcev električne energije EEG zaradi podpornih ukrepov precej boljši, kot bi bil, če bi bil njihov zaslužek odvisen le od prodaje električne energije po tržni ceni. Dodatna dajatev EEG financira navedene podporne ukrepe. V nasprotju s trditvami Nemčije dejstvo, da stopnja dodatne dajatve EEG morda vpliva ali pa ne vpliva na zagotovljene odkupne cene, ni pomembno pri ugotavljanju, ali te cene pomenijo gospodarsko prednost.
- (76) Nemčija je trdila, da podpora za proizvajalce električne energije EEG pomeni ustrezno nadomestilo za izpolnjevanje obveznosti javne službe v smislu zadeve Altmark.
- (77) Sodišče je v zadevi Altmark odločilo, da se za državno pomoč ne uporablja člen 107(1) Pogodbe, če je treba navedeni ukrep šteti „za nadomestilo, ki pomeni plačilo za storitve, ki so jih opravila podjetja, ki prejemajo nadomestilo za izpolnjevanje obveznosti javne službe, tako da ta podjetja dejansko [niso pridobila] nobene finančne koristi in da torej učinek omenjene intervencije ni [bil], da se [je] ta podjetja [postavilo] v ugodnejši konkurenčni položaj v primerjavi s konkurenčnimi podjetji“<sup>(34)</sup>.
- (78) Vendar je ta ugotovitev temeljila na štirih pogojih<sup>(35)</sup>:
- (a) „Prvič, podjetje, ki prejema nadomestilo, mora dejansko izpolnjevati obveznosti javne službe, te obveznosti pa morajo biti jasno opredeljene.“
- (b) „Drugič, merila, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, morajo biti določena vnaprej ter objektivno in pregledno, da bi se preprečila ekonomska ugodnost, ki bi prejemniku dajala prednost v primerjavi s konkurenčnimi podjetji.“

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

<sup>(32)</sup> Združene zadeve od C-78/08 do C-80/08, Paint Graphos, ECLI:EU:C:2011:550, točka 69.

<sup>(33)</sup> Zadeva C-75/97, Belgija proti Komisiji, ECLI:EU:C:1999:311, točka 38 in naslednje točke; zadeva C-172/03, Heiser, ECLI:EU:C:2005:130; zadeva C-487/06 P, British Aggregates Association proti Komisiji, ECLI:EU:C:2008:757, točke 86 do 92; zadeva C-143/99, Adria-Wien Pipeline, ECLI:EU:C:2001:598, točki 43, 52 in naslednje točke.

<sup>(34)</sup> Zadeva C-280/00, Altmark Trans, ECLI:EU:C:2003:415, točka 87.

<sup>(35)</sup> Zadeva C-280/00, Altmark Trans, ECLI:EU:C:2003:415, točke 89 do 93.

- (c) „Tretjič, nadomestilo ne sme presežati tistega, kar je potrebno za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali z izpolnjevanjem obveznosti javne službe ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti.“
- (d) „Četrtič, če podjetje, ki se mu naloži izpolnjevanje obveznosti javne službe, v konkretnem primeru ni izbrano s postopkom oddaje javnega naročila, ki omogoča, da se izbere tisti ponudnik, ki lahko te storitve opravlja z najnižjimi stroški za skupnost, se mora raven potrebnega nadomestila določiti na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi, zato da lahko zadosti zahtevam javne službe, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti.“
- (79) Nemčija trdi, da podpora za proizvajalce električne energije iz obnovljivih virov izpolnjuje prvi pogoj zaradi obstoja cilja skupnega interesa iz člena 3(1) Direktive 2009/28/ES glede spodbujanja uporabe energije iz obnovljivih virov. Poleg tega je po trditvah Nemčije iz člena 3(2) Direktive 2009/72/ES Evropskega parlamenta in Sveta <sup>(36)</sup> razvidno, da je spodbujanje energije iz obnovljivih virov lahko predmet obveznosti javne službe, ki se naložijo podjetjem, ki delujejo v elektroenergetskem sektorju.
- (80) Po mnenju Nemčije je izpolnjeno tudi drugo merilo iz sodbe v zadevi Altmark. Parametri za nadomestilo proizvajalcem električne energije EEG naj bi bili namreč določeni vnaprej na objektivni in pregleden način v zakonu EEG iz leta 2012.
- (81) Nemčija meni, da je tretje merilo izpolnjeno, saj je Komisija v sklepu o začetku postopka ugotovila, da proizvajalci električne energije EEG ne bodo prejeli previsokega nadomestila.
- (82) Nazadnje Nemčija trdi, da je bila stopnja podpore proizvajalcem električne energije EEG določena na podlagi analize stroškov, ki bi jih imelo povprečno, dobro vodeno in ustrezno opremljeno podjetje pri izpolnjevanju svojih obveznosti. Glede tega navaja sklepno ugotovitev Komisije glede ocene združljivosti v sklepu o začetku postopka, da imajo ukrepi podpore za proizvajalce električne energije EEG spodbujevalen učinek in so sorazmerni. Obe dejstvi naj bi dokazovali, da so upravičenci do zagotovljenih odkupnih cen dobro vodeni.
- (83) Po mnenju Komisije navedene trditve niso prepričljive.
- (84) V skladu s prvim merilom iz sodbe v zadevi Altmark mora biti ponudniku javne storitve naložena obveznost javne službe.
- (85) V skladu z zakonom EEG iz leta 2012 proizvajalcem ni treba proizvajati, ampak se odzivajo na gospodarsko pobudo nemške države.
- (86) Komisija zato ugotavlja, da prvo merilo iz sodbe v zadevi Altmark ni izpolnjeno.
- (87) Merila iz sodbe v zadevi Altmark so kumulativna in Komisiji ni treba proučiti, ali so izpolnjena ostala tri merila, zato ugotavlja, da trditev Nemčije, da zagotovljene odkupne cene za proizvajalce električne energije iz obnovljivih virov pomenijo ustrezno nadomestilo za izpolnjevanje obveznosti javne službe v smislu zadeve Altmark, ni mogoče sprejeti.

#### 7.1.1.4 Zadeve Van der Kooy, Danske Busvognmænd in Hotel Cipriani

- (88) Glede znižanj dodatne datavte EEG na podlagi posebnega pravila o nadomestilih so Nemčija in nekatere zainteresirane strani navedle sodbo Sodišča v zadevi Van der Kooy in sodbi Splošnega sodišča v zadevah Danske Busvognmænd in Hotel Cipriani ter trdile, da znižanja ne pomenijo gospodarske prednosti <sup>(37)</sup>.

<sup>(36)</sup> Direktiva 2009/72/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. julija 2009 o skupnih pravilih notranjega trga z električno energijo in o razveljavitvi Direktive 2003/54/ES (UL L 211, 14.8.2009, str. 55).

<sup>(37)</sup> Združene zadeve 67/85, 68/85 in 70/85, Kwekerij Gebroeders van der Kooy in drugi, ECLI:EU:C:1988:38; zadeva T-157/01, Danske Busvognmænd proti Komisiji, ECLI:EU:T:2004:76; združene zadeve T-254/00, T-270/00 in T-277/00, Hotel Cipriani in drugi proti Komisiji, ECLI:EU:T:2008:537.



- (89) V zadevi Van der Kooy je Sodišče razsodilo, da preferencialna tarifa za zemeljski plin, dodeljena podjetjem, ki se ukvarjajo s steklenimi rastlinjaki, ne bi pomenila pomoči, če bi bila „v okviru zadevnega trga objektivno upravičena z ekonomskimi razlogi, kot je potreba po upiranju konkurenci na istem trgu, ki se je ukvarjala z drugimi viri energije, njihova cena pa je bila konkurenčna“<sup>(38)</sup>. V nasprotju s trditvami Nemčije in drugih zainteresiranih strani sta bila predmet razprave, ki ga je Sodišče navajalo, konkurenca na istem trgu med različnimi gorivi in vprašanje, kako lahko podjetje, ki taka goriva prodaja, v skladu s tem določi tarife, tj. uporaba preizkusa zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Vprašanje je bilo, ali bi podjetja, ki proizvajajo rastlinjake, zaradi višjih cen plina začela uporabljati premog in ali bi lahko zato preferenčne tarife pomenile razumno gospodarsko ravnanje plinarne. V tem primeru nič ne kaže na to, da je Nemčija ravnala kot zasebni vlagatelj, in Nemčija dejansko nikoli ni trdila, da bi bilo treba znižanja dodatne dajatve EEG, dodeljene energetske intenzivnim uporabnikom, šteti za izpolnitev preizkusa zasebnega vlagatelja.
- (90) Poleg tega sta Sodišče in v novejših sodbah tudi Splošno sodišče razveljavili postranske razloge v sodbah Splošnega sodišča v zadevah *Danske Busvognmænd*<sup>(39)</sup> in *Hotel Cipriani*<sup>(40)</sup>. V zadevi Comitato „Venezia vuole vivere“<sup>(41)</sup> je Sodišče pojasnilo, da ukrep ne pomeni prednosti le, kadar državni ukrep predstavlja nadomestilo za storitve, ki so jih opravila podjetja, ki jim je bilo naloženo opravljanje storitev v splošnem javnem interesu, za opravljanje obveznosti javnih služb, če taka podjetja v resnici ne uživajo finančne koristi in ta ukrep ne učinkuje tako, da ta podjetja postavi v ugodnejši konkurenčni položaj glede na konkurenčna podjetja<sup>(42)</sup>. Sodišče je navedlo tudi, da okoliščina, da poskuša država članica z enostranskimi ukrepi pogoje konkurence v posameznem gospodarskem sektorju približati tistim v drugi državi članici, tem ukrepom ne more odvzeti narave pomoči<sup>(43)</sup>. Poleg tega lahko ukrepi, namenjeni izravnavi morebitnih neugodnosti, s katerimi so soočena podjetja s sedežem v določeni regiji države članice, pomenijo selektivne prednosti<sup>(44)</sup>.
- (91) Podobno je Splošno sodišče ugotovilo, da sodna praksa v zadevi *Danske Busvognmænd* ne velja, ko stroške, ki običajno bremenijo proračun podjetja, prevzame država. Splošno sodišče je ponovno navedlo načelo, da obseg nadomestila, tj. izravnave slabega konkurenčnega položaja, nadomestilu ne more odvzeti njegove narave pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe<sup>(45)</sup>.
- (92) V poznejši sodbi je Splošno sodišče priznalo, da cilj izravnave slabega konkurenčnega položaja podjetij, čemur so namenjena znižanja nekaterih prispevkov, zadevnim prednostim ne more odvzeti njihove narave pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe. Zato je ukrep, namenjen izravnavi strukturne pomanjkljivosti, mogoče razvrstiti le kot državno pomoč, razen če so izpolnjena merila iz sodbe v zadevi *Altmark*<sup>(46)</sup>.
- (93) Zato trditev Nemčije in nekaterih zainteresiranih strani ni mogoče sprejeti.
- (94) Komisija ugotavlja, da ukrep vključuje selektivne prednosti za proizvajalce električne energije EEG, ki bi lahko vplivale na konkurenco in trgovino med državami članicami.

#### 7.1.2 Pripis državi

- (95) Komisija je v svojem sklepu o začetku postopka menila, da je prednosti mogoče pripisati nemški državi, saj so bile zagotovljena odkupna cena in premije ter dodatna dajatev EEG in njene omejitve uvedene z državno zakonodajo in izvedbenima uredbama, omejitev dodatne dajatve pa je bila uvedena šele, ko je organ BAFA, ki je javni organ, preveril, ali so pravni pogoji izpolnjeni.
- (96) Nemčija in tretje strani so pripisu državi nasprotovale s trditvijo, da je država le sprejela zakonodajo, upravljavci omrežij pa ukrepajo po lastni presoji.

<sup>(38)</sup> Združene zadeve 67/85, 68/85 in 70/85, Kwekerij Gebroeders van der Kooy in drugi, ECLI:EU:C:1988:38, točka 30.

<sup>(39)</sup> Zadeva T-157/01, Danske Busvognmænd proti Komisiji, ECLI:EU:T:2004:76, točka 57.

<sup>(40)</sup> Združene zadeve T-254/00, T-270/00 in T-277/00, Hotel Cipriani in drugi proti Komisiji, ECLI:EU:T:2008:537, točka 185.

<sup>(41)</sup> Zadeva C-71/09 P, Comitato „Venezia vuole vivere“ in drugi proti Komisiji, ECLI:EU:C:2011:368.

<sup>(42)</sup> Zadeva C-71/09 P, Comitato „Venezia vuole vivere“ in drugi proti Komisiji, ECLI:EU:C:2011:368, točka 92.

<sup>(43)</sup> Zadeva C-71/09 P, Comitato „Venezia vuole vivere“ in drugi proti Komisiji, ECLI:EU:C:2011:368, točka 95.

<sup>(44)</sup> Zadeva C-71/09 P, Comitato „Venezia vuole vivere“ in drugi proti Komisiji, ECLI:EU:C:2011:368, točka 96.

<sup>(45)</sup> Zadeva T-295/12, Nemčija proti Komisiji, ECLI:EU:T:2014:675, točka 144; zadeva T-309/12, Zweckverband Tierkörperbeseitigung proti Komisiji, ECLI:EU:T:2014:676, točka 261.

<sup>(46)</sup> Zadeva T-226/09, British Telecommunications in drugi proti Komisiji, ECLI:EU:T:2013:466, točka 71.

- (97) Vprašanje pripisa državi je morda potrebno skrbno oceniti, kadar se nanaša le na ravnanje podjetij v javni lasti. Ni pa nobenega dvoma, da se lahko ukrepi javne uprave in zakonodajalca vedno pripišejo državi <sup>(47)</sup>.

### 7.1.3 Obstoj državnih sredstev

- (98) Komisija je glede podpore za proizvajalce električne energije EEG v sklepu o začetku postopka predhodno ugotovila, da je država na podlagi zakona EEG iz leta 2012 sistemske operaterje prenosnih omrežij določila za upravljanje dodatne dajatve EEG in da so prihodki od dodatne dajatve EEG pomenili državno sredstvo (uvodna izjava 138).
- (99) Država ni le določila upravičenca do prednosti, meril za upravičenost in stopnje podpore, ampak je tudi zagotovila finančna sredstva za kritje stroškov podpore za električno energijo EEG. V nasprotju z zadevo *Doux Élevage* <sup>(48)</sup> je bila dodatna dajatev EEG vzpostavljena in uvedena z zakonodajo, torej je to storila država, in ne gre le za zasebno pobudo sistemskih operaterjev distribucijskega omrežja, ki je po mnenju države obvezna, da se prepreči pridobivanje nezasluzenih koristi. Država je določila namen in cilj dodatne dajatve: financira podporno politiko, ki jo je razvila država, in ni ukrep, za katerega so se odločili sistemski operaterji prenosnih omrežij. Sistemski operaterji prenosnih omrežij dodatne dajatve ne morejo določiti po lastnih željah ter so pri izračunavanju, obračunavanju in upravljanju dodatne dajatve pod strogim nadzorom. Država spremlja tudi, kako prodajajo električno energijo EEG. Določbe, ki urejajo določanje dodatne dajatve EEG, zagotavljajo, da dodatna dajatev zagotavlja ustrezno finančno kritje za plačilo podpore za električno energijo EEG in stroške, ki nastanejo pri upravljanju sistema. Navedene določbe ne omogočajo pobiranja dodatnega prihodka, ki presega kritje navedenih stroškov. Sistemski operaterji prenosnih omrežij z dodatno dajatvijo EEG tudi ne smejo financirati drugih vrst dejavnosti, finančne tokove pa morajo voditi na ločenih računih (uvodna izjava 137 sklepa o začetku postopka).
- (100) V skladu s sodno prakso Sodišča so v pojem državnih sredstev v smislu člena 107(1) Pogodbe vključene prednosti, ki jih država dodeli neposredno, in prednosti, ki se dodelijo prek javnega ali zasebnega subjekta, ki ga določi ali ustanovi ta država <sup>(49)</sup>. Zato samo dejstvo, da prednost ni dodeljena neposredno iz državnega proračuna, ne more zadostovati za izključitev možnosti, da gre za državna sredstva <sup>(50)</sup>. Poleg tega tudi prvotno zasebna narava sredstev ne preprečuje, da se ta sredstva štejejo za državna sredstva v smislu člena 107(1) Pogodbe <sup>(51)</sup>. Dejstvo, da sredstva nikoli niso v lasti države, tudi ne preprečuje, da pomenijo državna sredstva, če so pod nadzorom države <sup>(52)</sup> (glej uvodne izjave 82, 83 in 84 sklepa o začetku postopka).
- (101) Sodišče je zato v več zadevah menilo, da bi lahko prispevki, obračunani zasebnim operaterjem, pomenili državno pomoč, saj je bil posebej za upravljanje navedenih prispevkov določen ali imenovan organ v skladu z državno zakonodajo <sup>(53)</sup> (glej uvodne izjave 85 do 89 sklepa o začetku postopka). „Ker se zadevna sredstva financirajo prek obveznih prispevkov, ki jih nalaga državna zakonodaja, in ker se, kakor je razvidno iz te zadeve, upravljajo in porazdelijo v skladu z določbami navedene zakonodaje, jih je treba obravnavati kot državna sredstva v smislu člena 107 Pogodbe, tudi če jih upravljajo institucije, ki so ločene od javnih organov“ <sup>(54)</sup>.
- (102) Komisija je zato v sklepu o začetku postopka ugotovila, pri čemer je navedla ugotovitve Splošnega sodišča <sup>(55)</sup>, da je ne glede na prvotni izvor sredstev upošteveno merilo za ugotavljanje, ali so ta javna, pomembnost vloge javnega organa pri določanju zadevnih ukrepov in podrobnih pravil njihovega financiranja.
- (103) Sodišče je obstoj državnih sredstev v zadevah *PreussenElektra* in *Doux Élevage* izključilo, vendar zaradi posebnih okoliščin obeh zadev. V zadevi *PreussenElektra* <sup>(56)</sup> ni bilo dodatne dajatve ali prispevka, prav tako pa ni bil določen ali imenovan organ za upravljanje zadevnih sredstev, saj so morali zasebni operaterji obveznosti, ki so

<sup>(47)</sup> Glej sklepne ugotovitve generalnega pravobranilca Watheleta, zadeva C-242/13, *Commerz Nederland*, ECLI:EU:C:2014:308, točka 75 in naslednje točke.

<sup>(48)</sup> Zadeva C-677/11, *Doux Élevage*, ECLI:EU:C:2013:348.

<sup>(49)</sup> Zadeva C-78/76, *Steinike & Weinlig* proti Nemčiji, ECLI:EU:C:1977:52, točka 21.

<sup>(50)</sup> Zadeva C-677/11, *Doux Élevage*, ECLI:EU:C:2013:348, točka 35.

<sup>(51)</sup> Zadeva C-262/12, *Association Vent de Colère!*, ECLI:EU:C:2013:851, točke 16 do 20.

<sup>(52)</sup> Zadeva C-262/12, *Association Vent de Colère!*, ECLI:EU:C:2013:851, točka 21.

<sup>(53)</sup> Zadeva C-78/76, *Steinike & Weinlig* proti Nemčiji, ECLI:EU:C:1977:52, točka 21; zadeva C-173/73, *Italija* proti Komisiji, EU:C:1974:71, točka 16; zadeva 259/85, *Francija* proti Komisiji, ECLI:EU:C:1987:478, točka 23; zadeva C-206/06, *Essent Netwerk Noord*, ECLI:EU:C:2008:413, točka 66.

<sup>(54)</sup> Zadeva C-173/73, *Italija* proti Komisiji, ECLI:EU:C:1974:71, točka 16.

<sup>(55)</sup> Zadeva T-139/09, *Francija* proti Komisiji, ECLI:EU:T:2012:496, točki 63 in 64.

<sup>(56)</sup> Zadeva C-379/98, *PreussenElektra* proti *Schleswig*, ECLI:EU:C:2001:160.

jim bile naložene, izpolniti z lastnim denarjem. V zadevi Doux Élevage je bil prispevek, ki ga je država določila za obveznega, vendar je lahko zasebna organizacija po lastni presoji uporabljala prihodke iz navedenega prispevka. Zbrana sredstva zato niso bila pod državnim nadzorom.

- (104) Komisija je pri uporabi teh načel za podporni sistem, ki je bil vzpostavljen z zakonom EEG iz leta 2012, predhodno ugotovila naslednje:
- (105) Država je prek zakona EEG iz leta 2012 uvedla posebno dajatev, in sicer dodatno dajatev EEG, in določila njen namen, tj. financiranje razlike med stroški, ki jih imajo sistemskih operaterji prenosnih omrežij pri nakupu električne energije EEG, in prihodki, ki jih ustvarijo s prodajo te električne energije. Način izračuna za določanje stopnje dodatne dajatve je prav tako določen v zakonu EEG iz leta 2012, kot tudi načelo, da se primanjkljaji in presežki v prihodnjem letu popravijo. S tem se zagotovi, da sistemski operaterji prenosnih omrežij nimajo izgub, pomeni pa tudi, da lahko prihodke od dodatne dajatve uporabijo le za financiranje električne energije EEG. Komisija je ugotovila, da je v nasprotju z zadevo PreussenElektra država navedenim podjetjem zagotovila finančna sredstva, potrebna za financiranje podpore za električno energijo EEG (glej uvodne izjave 97 do 103 sklepa o začetku postopka).
- (106) Poleg tega je Komisija menila, da so bili sistemski operaterji prenosnih omrežij določeni za upravljanje dodatne dajatve. Sistemski operaterji prenosnih omrežij morajo:
- nabavljati električno energijo EEG, proizvedeno v njihovem omrežju, in sicer neposredno od proizvajalca, če je ta neposredno povezan s prenosnim vodom, ali od sistemskih operaterjev distribucijskega omrežja po zagotovljenih odkupnih cenah oziroma plačati tržno premijo. Zato sta električna energija EEG in finančno breme podpore, ki jo zagotavlja zakon EEG iz leta 2012, centralizirana na ravni vsakega od štirih sistemskih operaterjev prenosnih omrežij,
  - pri dobaviteljih, ki to zahtevajo, uporabljati *pravice, povezane z zeleno električno energijo*, in izpolnjevati ustrezna merila iz člena 39(1) zakona EEG iz leta 2012,
  - medsebojno izravnati količino električne energije EEG, tako da vsak od njih nabavi enak delež električne energije EEG,
  - prodati električno energijo EEG na gotovinskem trgu v skladu s pravili iz zakona EEG iz leta 2012 in njegovima izvedbenima uredbama, kar lahko storijo skupaj,
  - skupaj izračunati dodatno dajatev EEG, ki mora biti enaka za vsako kWh, porabljeno v Nemčiji, saj je razlika med prihodki od prodaje električne energije EEG in izdatki povezana z nakupom električne energije EEG,
  - skupaj objaviti dodatno dajatev EEG v posebni obliki na skupni spletni strani,
  - objaviti tudi zbrane informacije o električni energiji EEG,
  - primerjati napovedano dodatno dajatev EEG z dajatvijo, kot bi dejansko morala znašati v zadevnem letu, in prilagoditi dodatno dajatev za naslednje leto,
  - objaviti napovedi za več let vnaprej,
  - pobrati dodatno dajatev EEG od dobaviteljev električne energije,
  - (vsak posebej) voditi vse finančne tokove (izdatke in prihodke), povezane z zakonom EEG iz leta 2012, na ločenih bančnih računih.
- (107) Komisija je nazadnje ugotovila, da država strogo nadzoruje, kako sistemski operaterji prenosnih omrežij upravljajo dodatno dajatev (uvodne izjave 110 do 113 sklepa o začetku postopka). Spremljanje izvaja agencija BNetzA, ki ima tudi ustrezna pooblastila. Agencija BNetzA spremlja zlasti, kako sistemski operaterji prenosnih omrežij prodajajo električno energijo EEG, za katero se plačajo zagotovljene odkupne cene na gotovinskem trgu, da sistemski operaterji prenosnih omrežij ustrezno določijo in objavijo dodatno dajatev EEG, da sistemski operaterji prenosnih omrežij dobaviteljem električne energije ustrezno zaračunajo za dodatno dajatev EEG, da se zagotovljene odkupne cene in premije ustrezno zaračunajo sistemskim operaterjem prenosnih omrežij ter da se dodatna dajatev EEG zniža le tistim dobaviteljem električne energije, ki izpolnjujejo pogoje iz člena 39 zakona EEG iz leta 2012. Agencija BNetzA od sistemskih operaterjev prenosnih omrežij prejema tudi informacije glede podpore za električno energijo EEG in o zaračunavanju dobaviteljev. Agencija BNetzA lahko določi globe in sprejme odločitve, vključno z odločitvami, ki vplivajo na stopnjo dodatne dajatve EEG. Komisija je ugotovila tudi, da organ BAFA, ki je javni organ, po prejemu vloge od morebitnih upravičencev energetske intenzivnim uporabnikom dodeli pravico do omejene dodatne dajatve EEG.

- (108) Nemčija se ne strinja z navedbo, da so vključena državna sredstva. Trdi, da so v mehanizmu za podporo EEG vključena le zasebna podjetja, ne glede na to, ali gre za upravljavce elektrarn za električno energijo EEG, upravljavce omrežij, sistemske operaterje prenosnih omrežij ali dobavitelje električne energije, saj je vsaka kategorija teh podjetij pretežno v zasebni lasti, čeprav imajo država ali javni organi v lasti pomembno število navedenih podjetij. Zakon EEG iz leta 2012 pri uvajanju obveznosti za navedena podjetja ne razlikuje med podjetji v zasebni ali javni lasti. Javni organi, ki sodelujejo v procesu (agencija BNetzA, organ BAFA in agencija UBA), domnevno ne nadzorujejo zbiranja ali uporabe sredstev, ampak le zakonitost in delovanje sistema.
- (109) Nemčija poudarja, da stopnje dodatne dajatve EEG ne določa zakon EEG iz leta 2012 ali javni organ. Stopnja dodatne dajatve EEG se določi na podlagi delovanja trga, saj sistemski operaterji prenosnih omrežij najprej električno energijo EEG prodajo na gotovinskem trgu, nato pa določijo ostale stroške, ki se morajo pokriti z dodatno dajatvijo EEG.
- (110) Več zainteresiranih strani se je strinjalo z analizo Nemčije, da zakon EEG iz leta 2012 ne pomeni državne pomoči. Nasprotujejo zlasti predhodnim ugotovitvam Komisije, da z dodatno dajatvijo EEG upravljajo zasebni organi, ki jih je določila država. Trdijo tudi, da agencija BNetzA ne nadzoruje prihodkov, ustvarjenih na podlagi dodatne dajatve EEG ali stopnje same dodatne dajatve, ampak le spremlja zakonitost, pri tem pa nima nobenega vpliva na upravljanje sredstev. Znižanje dodatne dajatve EEG temelji na zakonu EEG iz leta 2012, izvaja pa jo organ BAFA, vendar to naj ne bi moglo spremeniti zasebne narave sredstev, saj se plačila izvršijo med zasebnimi podjetji in nikdar ne zapustijo zasebnega sektorja, torej jih država ne more nadzorovati. Poleg tega je bila podana trditev, da je prenos dodatne dajatve EEG s sistemskih operaterjev prenosnih omrežij na dobavitelje električne energije in nato z dobaviteljev električne energije na odjemalce električne energije stvar presoje sistemskih operaterjev prenosnih omrežij oziroma dobaviteljev električne energije, dodatna dajatev pa je zato element politike oblikovanja cen zasebnega podjetja in ne dajatev, ki jo je uvedla država.
- (111) Vendar te trditve ne morejo vplivati na predhodno ugotovitev iz sklepa o začetku postopka.

#### 7.1.3.1 Obstoje dodatne dajatve, ki jo je uvedla država

- (112) Glede trditve Nemčije, da se dodatna dajatev EEG nikoli ne vnese v državni proračun ali v okviru tega uporablja, je treba tako kot v uvodni izjavi 100 spomniti, da samo dejstvo, da prednost ni dodeljena neposredno iz državnega proračuna, ne more zadostovati za izključitev možnosti, da gre za državna sredstva, če je država določila ali ustanovila organ za upravljanje sredstev.
- (113) Nemčija je poudarila, da so plačila dodatne dajatve EEG, ki jih sistemski operaterji prenosnih omrežij prejmejo od električnih dobaviteljev, zasebne narave, saj sistemski operaterji prenosnih omrežij na podlagi javnega prava nimajo nobenih pristojnosti ali pooblastil za uveljavljanje zahtevkov za nadomestilo zoper dobavitelje. Kot vsako drugo zasebno podjetje se morajo zanašati na civilna sodišča. Vendar v tej analizi ni upoštevano, da zadevna plačila ne temeljijo na prosto dogovorjenih pogodbah med zadevnimi strankami, ampak na pravnih obveznostih (*gesetzliche Schuldverhältnisse*), ki jih je uvedla država. Sistemski operaterji prenosnih omrežij morajo torej po zakonu od dobaviteljev električne energije izterjati dodatno dajatev EEG.
- (114) Glede tega je ustaljena sodna praksa<sup>(57)</sup>, da so lahko subjekti, določeni za upravljanje pomoči, zasebni ali javni organi. Dejstvo, da so sistemski operaterji prenosnih omrežij zasebni operaterji, zato samo po sebi ne more izključiti obstoja državnih sredstev. Poleg tega je Sodišče ugotovilo, da je „razlikovanje med pomočmi, ki jih dodeli država, in pomočmi, dodeljenimi iz državnih sredstev, namenjeno temu, da se v pojem pomoči ne vključijo le pomoči, ki jih dodeli neposredno država, temveč tudi pomoči javnih ali zasebnih organov, ki jih določi ali ustanovi država“<sup>(58)</sup>. V zadevi *Sloman Neptun*<sup>(59)</sup> je Sodišče ugotovilo, da so državna sredstva vključena, ko si zadevni sistem prizadeva, da bi prek svojega namena in splošne strukture ustvaril prednost, ki bi bila dodaten strošek za državo ali zasebne organe, ki jih je določila ali ustanovila država<sup>(60)</sup>. Zato je za vključenost državnih sredstev dovolj, da prednost zmanjša sredstva, do katerih je upravičen zasebni organ. Znižana dodatna dajatev EEG, ki jo morajo plačati energetsko intenzivni uporabniki, ima natanko tak učinek, saj zmanjša znesek, ki jih od energetsko intenzivnih uporabnikov poberejo dobavitelji električne energije.

<sup>(57)</sup> Zadeva C-206/06, Essent Netwerk Noord, ECLI:EU:C:2008:413, točka 70; zadeva C-262/12, Association Vent de Colère!, ECLI:EU:C:2013:851, točka 20.

<sup>(58)</sup> Zadeva C-72/91, Sloman Neptun proti Bodo Ziesemer, ECLI:EU:C:1993:97, točka 19.

<sup>(59)</sup> Zadeva C-72/91, Sloman Neptun proti Bodo Ziesemer, ECLI:EU:C:1993:97.

<sup>(60)</sup> Zadeva C-72/91, Sloman Neptun proti Bodo Ziesemer, ECLI:EU:C:1993:97, točka 21.

- (115) Dejstvo, da dobaviteljem električne energije dodatne dajatve EEG ni treba prenesti na odjemalce električne energije, ne pomeni, da so pobrani prihodki zasebni, če so dobavitelji električne energije z zakonom EEG iz leta 2012 sami zavezani k plačilu dodatne dajatve sistemskim operaterjem prenosnih omrežij. Ta obveznost namreč ne temelji na pogodbi, ki bi jo lahko operaterji prosto sklenili, ampak je pravna obveznost (*gesetzliches Schuldverhältnis*), ki izhaja neposredno iz državne zakonodaje. Poleg tega, kot je navedeno v uvodni izjavi 100, prvotno zasebna narava sredstev ne preprečuje, da se ta sredstva štejejo za državna sredstva. V nasprotju z zadevo PreussenElektra, v kateri so morali zasebni operaterji za plačilo nakupne cene proizvoda uporabiti lastna sredstva, so bili sistemski operaterji prenosnih omrežij skupaj določeni za upravljanje dodatne dajatve, ki jo morajo dobavitelji električne energije plačati, ne da bi dobili kaj enakovrednega v zameno.
- (116) Po trditvah Nemčije so nekatera nacionalna sodišča proučila dodatno dajatev EEG in sredstva, ki so bila prek nje zbrana, ter dejansko ugotovila, da jih država ne nadzira. V enem primeru, ki ga navaja Nemčija <sup>(61)</sup>, je nacionalno sodišče ugotovilo, da je Nemčija z oblikovanjem samozadostnega sistema za izpolnjevanje cilja v javnem interesu financiranje podpore za energijo iz obnovljivih virov v določeni meri oddala zasebnim operaterjem. Zato je nacionalno sodišče menilo, da dodatna dajatev EEG ni pomenila posebnega prispevka (*Sonderabgabe*) v smislu nemškega ustavnega prava, saj prihodki od dodatne dajatve EEG niso bili namenjeni v državni proračun, javni organi pa s sredstvi niso mogli razpolagati niti posredno. Komisija zato ugotavlja, da je bila ugotovitev nacionalnega sodišča omejena na uporabo nacionalnega ustavnega prava, zlasti na razlago pravnega koncepta „posebnega prispevka“. Nacionalno sodišče ni obravnavalo vprašanja, ali zakon EEG iz leta 2012 vključuje državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe. Med preskusom, ki ga je nacionalno sodišče uporabilo za namene nemškega ustavnega prava, in oceno, ki jo mora Komisija izvesti na podlagi člena 107(1) Pogodbe, morda obstajajo podobnosti, vendar je iz sodne prakse Sodišča razvidno, da ni treba, da so sredstva vključena v državni proračun ali v lasti države, da se štejejo za državna sredstva. Ker so lahko državna sredstva prisotna tudi, kadar je za njihovo upravljanje ustanovljen ali imenovan javni ali zasebni organ, je koncept državnih sredstev širši od preskusa, ki ga je uporabilo nacionalno sodišče na podlagi nemškega ustavnega prava <sup>(62)</sup>.

#### 7.1.3.2 Določitev sistemskih operaterjev prenosnih omrežij za upravljanje dodatne dajatve

- (117) Nemčija nasprotuje ugotovitvi Komisije, da so bili sistemski operaterji prenosnih omrežij skupaj določeni za upravljanje državnih sredstev. Po mnenju Nemčije država sistemskim operaterjem prenosnih omrežij ni podelila nobenih pooblastil. Namesto tega različni operaterji, zajeti z zakonom EEG iz leta 2012, kot vsi operaterji v gospodarstvu le medsebojno poravnajo zasebne zahtevke na podlagi pravic, ki jih imajo na voljo z zakonom.
- (118) Vendar Komisija meni, da zakon EEG iz leta 2012 sistemske operaterje prenosnih omrežij jasno pooblašča za izvajanje več obveznosti in nalog spremljanja v zvezi s sistemom EEG, zaradi česar so najpomembnejša točka delovanja sistema (glej uvodno izjavo 106). Vsak od štirih nemških sistemskih operaterjev prenosnega sistema za svoje omrežje centralizira vso električno energijo EEG in vse stroške zaradi nabave električne energije in plačila tržnih premij ter stroške zaradi upravljanja dodatne dajatve EEG. Vsak posebej centralizira tudi prihodke od dodatne dajatve EEG za svoje omrežje. Zato je jasno, da ne gre le za medsebojno poravnavo zasebnih zahtevkov med sistemskimi operaterji prenosnih omrežij, ampak za izvajanje njihovih pravnih obveznosti na podlagi zakona EEG iz leta 2012.

#### 7.1.3.3 Spremljanje, ki ga izvaja država, zlasti agencija BNetzA

- (119) Nemčija in zainteresirane strani nadalje trdijo, da so naloge javnih organov, zlasti agencije BNetzA in organa BAFA, preveč omejene, da bi lahko ti organi v večji meri nadzorovali dodatno dajatev EEG. Agencija BNetzA in organ BAFA le nadzorujeta zakonitost ukrepov zadevnih zasebnih operaterjev in po potrebi naložita upravne sankcije (agencija BNetzA) ali preverita upravičenost energetske intenzivnega uporabnika do znižane dodatne dajatve (organ BAFA). Ne moreta vplivati na finančne tokove in ne odločata o stopnji dodatne dajatve EEG. Po mnenju Nemčije sta dejstvo, da zakon EEG iz leta 2012 določa način izračuna dodatne dajatve in zahteve glede preglednosti, in nadzor, ki ga izvaja agencija BNetzA, namenjena le preprečevanju neupravičenega bogatenja katerega od zasebnih operaterjev v plačilni verigi. Vendar morajo to uveljavljati zasebni operaterji z začetkom postopka pred civilnimi sodišči.
- (120) V nasprotju s trditvami Nemčije in zainteresiranih strani organ BAFA po prejemu vloge od morebitnih upravičencev pri ugotavljanju pravice do omejene dodatne dajatve EEG za energetske intenzivne uporabnike izda

<sup>(61)</sup> Oberlandesgericht Hamm, sodba z dne 14. maja 2013, št. 19 U 180/12.

<sup>(62)</sup> Glej zadevo C-78/76, Steinike & Weinlig proti Nemčiji, ECLI:EU:C:1977:52, točka 21.

upravno odločbo. Navedena odločba se lahko izpodbija le pred nemškimi upravnimi sodišči in ne pred civilnimi sodišči, uporablja pa se neposredno. Poleg tega ima agencija BNetzA na podlagi zakona EnWG pomembna pooblastila, na podlagi katerih lahko izreče globo vsem operaterjem v sistemu in izvršuje skladnost z zakonom EEG iz leta 2012.

- (121) Sodišče je nedavno v zadevi Elcogás potrdilo, da so državna sredstva prisotna, tudi če državni organ, ki je pooblaščen za razdeljevanje zbranih zneskov, v zvezi s tem nima diskrecijske pravice <sup>(63)</sup>.
- (122) Natančneje, Nemčija in zainteresirane strani v nasprotju z mnenjem Komisije v uvodni izjavi 134 sklepa o začetku postopka trdijo, da agencija BNetzA ne more določiti stopnje dodatne dajatve EEG. Kot pa je bilo že ugotovljeno v uvodni izjavi 43, je iz člena 6(3) izvedbene uredbe AusglMechAV razvidno, da agencija BNetzA lahko sprejema izvršljive odločitve za popravek stopnje dodatne dajatve. Poleg tega obseg, v katerem je agencija BNetzA uveljavljala svoja pooblastila, ni pomemben, če ta pooblastila ima. Agenciji BNetzA se morda le ni zdelo potrebno, da sprejme izvršljive odločitve.

#### 7.1.3.4 Ugotovitev o državnem nadzoru na splošno

- (123) Nemčija in več zainteresiranih strani so Komisiji očitale, da naj bi neupravičeno proučila različne korake in razmerja v sistemu EEG kot celoti, da bi lahko trdila, da je sistem pod državnim nadzorom. Trdijo, da bi Komisija, če bi korake proučila ločeno in se osredotočila le na en sklop razmerij hkrati (proizvajalec električne energije – sistemski operater distribucijskega/prenosnega omrežja; sistemski operater prenosnega omrežja – agencija BNetzA; sistemski operater prenosnega omrežja – dobavitelj; dobavitelj – odjemalec), morala ugotoviti, da država nadzora ne izvaja. Vloga organa BAFA naj bi bila omejena na ocenjevanje upravičenosti, pri tem pa nima diskrecijske pravice.
- (124) Nasprotno pa se Nemčija in zainteresirane strani motijo, ko preveč razdrobljeno proučujejo sistem financiranja, vzpostavljen z zakonom EEG iz leta 2012. V zadevi Bouygues je Sodišče menilo: „Ker pa so državni posegi različnih oblik in jih je treba analizirati glede na njihove učinke, ni mogoče izključiti, [...] da je treba več zaporednih posegov države za namene člena 107(1) PDEU šteti za en sam poseg.“ <sup>(64)</sup> Sodišče je nadalje menilo, da je tako „lahko zlasti, kadar med zaporednimi posegi – med drugim z vidika njihovega časovnega razporeda, njihovega namena in položaja podjetja ob teh posegih – obstaja tako tesna povezava, da jih ni mogoče ločiti“ <sup>(65)</sup>. Tako je ravno v primeru sistema EEG. Zakon EEG iz leta 2012 ter pooblastila in ukrepi agencije BNetzA, organa BAFA, agencije UBA in zveznega urada Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung so medsebojno tako tesno povezani in soodvisni, da jih je mogoče obravnavati kot neločljive.
- (125) Nemčija trdi tudi, da je Komisija zaradi načina upravljanja presežkov in primanjkljajev na računu za EEG glede državnega nadzora napačno sklepala. Nemčija ugotavlja, da ni povezave med računom za EEG in državnim proračunom. Država ne plača nadomestila za primanjkljaj na računu za EEG, poleg tega pa tako kot v zadevi Essent presežki niso namenjeni v državni proračun. Na podlagi primanjkljajev in presežkov se določi stopnja dodatne dajatve EEG za naslednje leto. Torej jih medsebojno izravnavajo zadevni zasebni operaterji. Država glede tega ne odloča.
- (126) Vendar Komisija meni, da državni nadzor sredstev ne pomeni, da morajo potekati prilivi in odlivi, ki vključujejo zadevna sredstva, v proračun in iz njega <sup>(66)</sup>. Da bi lahko država nadzorovala sredstva, je dovolj, da v celoti odloča, kaj naj bi se zgodilo s primanjkljajem ali presežkom na računu za EEG. Odločilen element je, da je država oblikovala sistem, v katerem upravljavci omrežij z dodatno dajatvijo EEG prejmejo nadomestilo za vse nastale stroške, dobavitelji električne energije pa lahko dodatno dajatev prenesejo na odjemalce.
- (127) Nemčija poudarja tudi, da urejanje prilivov in odlivov zasebnega denarja ter nadzor nad njimi sama po sebi ne moreta pomeniti državne pomoči. Nemčija sistem, vzpostavljen z zakonom EEG iz leta 2012, primerja z drugimi področji gospodarske ureditve, kot so varstvo potrošnikov v bančništvu, obveznost voznikov glede sklenitve avtomobilskega zavarovanja ali urejanje cen na področju telekomunikacij in zdravja. Trdi, da urejanje zasebne

<sup>(63)</sup> Zadeva C-275/13, Elcogás, ECLI:EU:C:2014:2314, točka 29.

<sup>(64)</sup> Zadeva C-399/10 P, Bouygues in drugi proti Komisiji, ECLI:EU:C:2013:175, točka 103.

<sup>(65)</sup> Zadeva C-399/10 P, Bouygues in drugi proti Komisiji, ECLI:EU:C:2013:175, točka 104.

<sup>(66)</sup> Zadeva C-262/12, Association Vent de Colère!, ECLI:EU:C:2013:851, točka 19; zadeva C-275/13, Elcogás, ECLI:EU:C:2014:2314, točka 24.

gospodarske dejavnosti kot take samo po sebi ne vključuje državnega nadzora. Po mnenju Nemčije agencija BNetzA le zagotavlja varstvo potrošnikov. Vendar obstaja bistvena razlika med področji, na katerih država zagotavlja le okvir za varstvo potrošnikov, in zadevnim primerom. V tem primeru je država sprejela ločen del zakonodaje, tj. zakon EEG iz leta 2012, njegov glavni namen pa ni varstvo potrošnikov. V tem primeru država zagotavlja neprekinjen pretok denarja v sektorju zaradi ciljev politike navedene zakonodaje. Poleg tega je ustaljena sodna praksa<sup>(67)</sup>, da je mogoče sredstva, ki se zbirajo z obveznimi prispevki, ki so predpisani z zakonodajo države članice, ter se upravljajo in razdeljujejo v skladu s to zakonodajo, šteti za državna sredstva v smislu člena 107(1) PDEU, tudi če jih upravljajo subjekti, ki so ločeni od javnih organov. Zakona EEG iz leta 2012 zato ni mogoče primerjati z državnimi ukrepi, na katere država ne vpliva ali za katere ne zagotavlja financiranja.

- (128) Po mnenju Nemčije je ta primer primerljiv z zadevo *Doux Élevage*. V zadevi *Doux Élevage* je Sodišče ugotovilo, da prihodki, zbrani s prispevki, ne izvirajo iz državnega proračuna, da se jim država ni odpovedala, da so sredstva vseskozi ostala zasebna in da je bilo treba v primeru neplačila začeti postopek pred civilnimi sodišči<sup>(68)</sup>. Poleg tega prispevki niso bili „stalno pod javnim nadzorom“ in niso bili „na voljo državnim organom“<sup>(69)</sup>, javni organi pa niso bili pooblaščen za dodaten nadzor, razen „nadzora pravilnosti in skladnosti z zakonom“<sup>(70)</sup>. Kljub trditvam Nemčije zadevni primer ni primerljiv z zadevo *Doux Élevage*. Razlika je v tem, da je v zadevi *Doux Élevage* „[z]adevna medpanožna organizacija [...] tista, ki odloča o porabi teh sredstev, ki so v celoti namenjena ciljem, ki jih določi sama“<sup>(71)</sup>. V zadevnem primeru je namen dodatne dajatve EEG določila država, ki v celoti nadzoruje njeno izvajanje. Poleg tega so se v zadevi *Doux Élevage* francoski organi omejili na to, da so predhodno prostovoljni prispevek spremenili v obveznega za vse operaterje v zadevnih panogah, v zadevnem primeru pa je država vzpostavila celoten mehanizem za izračun in izravnavo stroškov med zasebnimi operaterji.
- (129) Nemčija pri ocenjevanju državnega nadzora trdi, da je način, kako je Komisija uporabila besedo „državni“, nejasen. Kot je razvidno iz zadeve *Doux Élevage*, bi morala beseda „državni“ zajemati zlasti izvršilno vejo, tj. vlado in upravne agencije, ne pa splošno veljavno zakonodajo, ki jo sprejme parlament. Samo dejstvo, da je država uzakonila izvedbeno uredbo AusglMechV, ne pomeni državnega nadzora.
- (130) Vendar je treba merilo glede „državnega“ obravnavati širše. Sodišče je večkrat menilo, da koncept države seveda zajema tudi zakonodajalca<sup>(72)</sup>. Poleg tega, kot je navedeno v uvodni izjavi 124, se državni nadzor izvaja z različnimi regulativnimi in nadzornimi ukrepi, ki se ne bi smeli oceniti samostojno. V zadevnem primeru je zadevna zakonodaja tako podrobna, da sistem zagotavlja državni nadzor brez nadaljnje vključenosti državnih organov. Poleg tega ima agencija BNetzA precejšnja pooblastila za vplivanje na postopek.
- (131) Nasprotno pa Nemčija trdi, da se zakon EEG iz leta 2012 znatno razlikuje od primera v zadevi *Essent*. V slednji je bila stopnja dajatve določena z zakonom ne glede na to, kakšne stroške je bilo treba pokriti. Poleg tega so bili v državni proračun preneseni presežki v višini več kot 400 milijonov NLG. Nasprotno sistemski operaterji prenosnih omrežij stopnjo dodatne dajatve EEG določijo na podlagi prodaj na gotovinskem trgu, država pa na to nima vpliva. Poleg tega se presežki na računu za EEG ohranijo v sistemu, saj vplivajo na višino dodatne dajatve v naslednjem letu.
- (132) Kot je navedeno v uvodni izjavi 126, državni nadzor sredstev ne pomeni, da morajo potekati prilivi in odlivi, ki vključujejo zadevna sredstva, v proračun in iz njega<sup>(73)</sup>. Poleg tega se v zadevnem primeru stopnja dodatne dajatve izračuna v skladu z regulativnimi določbami ob upoštevanju tržne cene, ki jo dosežejo sistemski operaterji prenosnih omrežij. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 13 sklepa o začetku postopka, je način, na katerega sistemski operaterji izračunajo dodatno dajatev EEG po tem, ko je znana cena, dosežena na gotovinskem trgu, popolnoma reguliran in določen v zakonu EEG iz leta 2012.

<sup>(67)</sup> Zadeva C-262/12, *Association Vent de Colère!*, ECLI:EU:C:2013:851, točka 25; zadeva C-173/73, *Italija proti Komisiji*, ECLI:EU:C:1974:71, točka 35.

<sup>(68)</sup> Zadeva C-677/11, *Doux Élevage*, ECLI:EU:C:2013:348, točka 32.

<sup>(69)</sup> Zadeva C-677/11, *Doux Élevage*, ECLI:EU:C:2013:348, točka 36.

<sup>(70)</sup> Zadeva C-677/11, *Doux Élevage*, ECLI:EU:C:2013:348, točka 38.

<sup>(71)</sup> Glej opombo 69.

<sup>(72)</sup> Zadeva C-279/08 P, *Komisija proti Nizozemski*, ECLI:EU:C:2011:551, točke 102 do 113.

<sup>(73)</sup> Zadeva C-262/12, *Association Vent de Colère!*, ECLI:EU:C:2013:851, točka 19; zadeva C-275/13, *Elcogás*, ECLI:EU:C:2014:2314, točka 24.

- (133) Nemčija poleg tega trdi, da je bil v zadevi Essent za upravljanje dajatve pooblaščen en določen organ, medtem ko zakon EEG iz leta 2012 obveznosti dejansko nalaga nedoločenemu številu zasebnih operaterjev, tj. upravljavcem omrežij, sistemskim operaterjem prenosnih omrežij in dobaviteljem elektrike, navedene obveznosti pa so določene na splošno. V tem primeru ne gre za pooblastilo, za tako veliko število zasebnih operaterjev pa se ne more šteti, da jih je država določila za upravljanje dajatve. Kot je navedeno v uvodni izjavi 118, so subjekti, določeni za upravljanje dodatne dajatve EEG, sistemski operaterji prenosnih omrežij in ne drugi operaterji. Poleg tega očitno ni nobene pravne podlage, ki bi državi članici prepovedovala, da za upravljanje državnih sredstev pooblasti več subjektov.
- (134) Nemčija in zainteresirane strani poudarjajo tudi domnevne razlike med zakonom EEG iz leta 2012 in nedavno sodbo v zadevi *Vent de colère* <sup>(74)</sup>: v Franciji je zadevni prispevek od odjemalcev pobiral državni sklad, v Nemčiji pa zasebni sistemski operaterji prenosnih omrežij dodatno dajatev pobirajo od zasebnih dobaviteljev, ki jo nato lahko prenesejo na odjemalce. V Franciji je bila stopnja prispevka določena z ministrskim odlokom, v Nemčiji pa jo izračunajo sistemski operaterji prenosnih omrežij na podlagi svojih dejanskih stroškov. V Franciji bi v primeru primanjkljaja posredovala država, v Nemčiji pa bi morali primanjkljaj pokriti sistemski operaterji prenosnih omrežij, ki bi nato prejeli nadomestilo z zvišanjem dodatne dajatve naslednje leto.
- (135) Nemčija si s trditvijo, da so državna sredstva prisotna le, če lahko s sredstvi razpolaga izvršilna veja države, napačno razlaga sodno prakso. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 130, koncept države ni omejen na izvršilno vejo, saj zajema tudi zakonodajalca, prav tako pa ni treba, da lahko država razpolaga s sredstvi, kot da so del njenega proračuna. Kot je razvidno iz uvodne izjave 114, ni pomembno, ali je subjekt, ki upravlja državna sredstva, javni ali zasebni. Poleg tega sistemski operaterji prenosnih omrežij dodatno dajatev EEG izračunajo na podlagi svojih stroškov na način, določen v zakonu EEG iz leta 2012, dejstvo, da je država v sistemu vzpostavila tržni mehanizem, pa ne vpliva na obstoj državnih sredstev. Država tudi določa, kaj je treba storiti v primeru primanjkljaja. Država sicer samega primanjkljaja ne poplača, vendar regulira in nadzoruje način, na katerega se primanjkljaj pokrije, nazadnje tudi z dodatno dajatvijo EEG.
- (136) Poleg tega Nemčija trdi, da je v zadevi *Vent de colère* zahtevana diskrecijska pravica države, da kadar koli uporabi finančna sredstva, v zakonu EEG iz leta 2012 pa država, ki je le sprejela zakonodajo, nima take diskrecijske pravice. Po mnenju Nemčije Komisija ni ustrezno razlikovala med dejanskimi sredstvi izvršilnega nadzora in le zakonodajno dejavnostjo. Državni nadzor pomeni, da ima država diskrecijsko pravico glede uporabe finančnih sredstev. Sodišče to ugotovitev potrjuje v točki 21 sodbe v zadevi *Vent de colère*.
- (137) Po mnenju Nemčije odsotnost državnega nadzora dokazuje tudi dejstvo, da država ne more določiti stopnje dodatne dajatve EEG. Dejansko je stopnja dodatne dajatve odvisna od prihodka, ki ga sistemski operaterji prenosnih omrežij ustvarijo s prodajo električne energije EEG na trgu, zato jo v celoti določa trg. Komisija priznava, da država ne določi vedno natančne stopnje dodatne dajatve EEG, ampak določa način, na katerega jo je treba izračunati ob upoštevanju prodajne cene električne energije. Poleg tega lahko država v sistem financiranja uvede tržne mehanizme, ne da bi se odrekla nadzoru nad financiranjem. Komisija glede tega meni, da ni nobene razlike med javno dajatvijo, ki jo določijo državni organi, in pravno obveznostjo, ki jo država uvede prek zakonodaje. V obeh primerih država organizira prenos finančnih sredstev prek zakonodaje in določa, za katere namene se lahko ta finančna sredstva uporabijo.
- (138) Komisija zato vztraja pri svoji oceni, da je podpora za proizvajalce električne energije iz obnovljivih virov in proizvodnjo električne energije iz zemeljskega plina prek zagotovljenih odkupnih cen financirana z državnimi sredstvi.

#### 7.1.4 Izkrivljanje konkurence in trgovine

- (139) Prednosti, dodeljene proizvajalcem električne energije EEG in energetske intenzivnim uporabnikom, bi lahko izkrivljale konkurenco in vplivale na trgovino, saj upravičenci delujejo v sektorjih, v katerih so trgi liberalizirani in v katerih poteka trgovina med državami članicami.

#### 7.1.5 Sklepna ugotovitev glede obstoja državne pomoči

- (140) Komisija zato ugotavlja, da zakon EEG iz leta 2012 vključuje državno pomoč v smislu člena 107 Pogodbe v korist proizvajalcev električne energije EEG in na podlagi posebnega pravila o nadomestilih v korist energetske intenzivnih uporabnikov.

<sup>(74)</sup> Glej opombo 21.



## 7.2 Obstoječa pomoč/nova pomoč in zakonitost pomoči

- (141) Komisija je v sklepu o začetku postopka navedla, da je za nemški zakon o energiji iz obnovljivih virov, ki je začel veljati 1. aprila 2000 (v nadaljnjem besedilu: zakon EEG iz leta 2000) in je predhodnik zakona EEG iz leta 2012, menila, da ne vključuje državne pomoči (odločba Komisije v zadevi NN 27/2000)<sup>(75)</sup>. Vendar je Komisija menila, da so bile spremembe, uvedene z zakonom EEG iz leta 2012, bistvene in da je pomoč, dodeljena na podlagi zakona EEG iz leta 2012, pomenila novo pomoč, ki ni bila zajeta v prejšnji odločbi Komisije (uvodna izjava 150 sklepa o začetku postopka).
- (142) Temu so nasprotovale Nemčija in nekatere zainteresirane strani.
- (143) Nemčija in zainteresirane strani trdijo, da zaporedne spremembe, do katerih je prišlo med prvotno različico zakona EEG iz leta 2000 in zakonom EEG iz leta 2012, niso bistveno spremenile sheme pomoči, zato zakon EEG iz leta 2012 pomeni obstoječo pomoč.
- (144) Nemčija kljub temu trdi, da sta med zakonom EEG iz leta 2012 in zakonom EEG iz leta 2000 dve razliki:
- (a) spremenjen je bil mehanizem za izravnavo: prvotni fizični pretok električne energije EEG k dobaviteljem je zamenjala obveznost sistemskih operaterjev prenosnih omrežij, da električno energijo EEG sami prodajo na gotovinskem trgu. V zameno za plačilo dodatne dajatve EEG za določeno količino električne energije lahko dobavitelji električne energije navedeno količino označijo za električno energijo EEG. Po mnenju Nemčije to pomeni, da dobavitelji električne energije pridobijo „obnovljivo kakovost“ električne energije in s tem možnost, da odjemalcem navedejo, v kolikšnem obsegu so plačali dodatno dajatev (glej člen 53(1) in člen 54 (1) zakona EEG iz leta 2012);
  - (b) posebno pravilo o nadomestilih v zakon EEG iz leta 2000 ni vključeno.
- (145) Razen navedenih dveh razlik je mehanizem, opisan v uvodnih izjavah 7, 8 in 9, po mnenju Nemčije enak temu, kar je zagotavljal zakon EEG iz leta 2000. Nemčija zlasti trdi, da je bila bistvena značilnost, tj. da dobavitelji električne energije sistemskim operaterjem prenosnih omrežij plačajo nadomestilo za dodatne stroške zaradi nakupa električne energije EEG z lastnimi sredstvi, že del zakona EEG iz leta 2000.
- (146) Komisija potrjuje svojo ugotovitev, da državna pomoč, vključena v zakon EEG iz leta 2012, pomeni novo pomoč, saj zakon EEG iz leta 2012 pomeni bistveno spremembo glede na zakon EEG iz leta 2000.
- (147) Dejansko spremembi, ki jih priznava Nemčija, tj. sprememba mehanizma za izravnavo in uvedba posebnega pravila za nadomestila, pomenita bistveni spremembi.

### 7.2.1 Sprememba mehanizma za izravnavo

- (148) Komisija najprej poudarja, da je leta 2002 menila, da zakon EEG iz leta 2000 ne vključuje prenosa državnih sredstev, to oceno pa je podala kmalu po sodbi v zadevi PreussenElektra. Vendar so nadaljnje sodbe Sodišča od takrat pojasnile in celo omejile zadevo PreussenElektra: na podlagi sodb v zadevah Essent, Vent de colère in Elcogás se zdi, da je država sistemске operaterje prenosnih omrežij na podlagi prvotnega mehanizma za izravnavo že pooblastila za upravljanje sheme pomoči, ki je bila financirana z dodatno dajatvijo, obračunano dobaviteljem električne energije.
- (149) Odločilno je, da je bil mehanizem za izravnavo bistveno spremenjen. Ne sestavlja ga več niz obveznosti za fizične nabave električne energije (upravljavci omrežij od proizvajalcev električne energije EEG; sistemski operaterji prenosnih omrežij od upravljavcev omrežij; dobavitelji električne energije od sistemskih operaterjev prenosnih omrežij). Fizični prenos je prekinjen na ravni sistemskih operaterjev prenosnih omrežij, ki morajo tržiti električno energijo EEG. Navedeno trženje ni več povezano z mehanizmom za izravnavo. Pri slednjem gre le za finančno dodelitev stroškov različnim operaterjem. Država je sistemskim operaterjem prenosnih omrežij naložila obveznost centralizacije in izračuna navedenih stroškov ter pobiranja teh stroškov od dobaviteljev električne energije.
- (150) Zakon EEG iz leta 2000 ni navajal, ali bi morali odjemalci električne energije tudi sodelovati pri stroških proizvodnje električne energije EEG. Navedena odločitev je bila prepuščena pristojnemu regulatorju, ki je takrat še vedno lahko reguliral cene električne energije za končne odjemalce. Zakon EEG iz leta 2012 izrecno dovoljuje dobaviteljem, da stroške prenesejo na odjemalce, in dejansko to storijo vsi.

<sup>(75)</sup> UL C 164, 10.7.2002, str. 5.

- (151) Poleg tega ima agencija BNetzA, ki na podlagi zakona EEG iz leta 2000 ni imela nobene vloge, pooblastila za spremljanje navedenih finančnih tokov in izvrševanje skladnosti z zakonom EEG iz leta 2012, zlasti za namene varstva potrošnikov. Organ BAFA, ki prav tako ni imel nobene vloge na podlagi zakona EEG iz leta 2000, sprejme odločitev glede dodelitve znižanja dodatne dajatve EEG nekaterim podjetjem na podlagi meril iz zakona EEG iz leta 2012.

#### 7.2.2 Posebno pravilo o nadomestilih (*Besondere Ausgleichsregelung*)

- (152) Logična posledica vključitve odjemalcev električne energije v porazdelitev bremena je znižanje dodatne dajatve, dodeljeno energetsko intenzivnim podjetjem. Na podlagi zakona EEG iz leta 2012 je organ BAFA, ki na podlagi zakona EEG iz leta 2000 ni imel nobene posebne vloge, pristojen za potrjevanje z upravnimi odločbami, da energetsko intenzivni uporabniki izpolnjujejo pogoje posebnega pravila o nadomestilih. Nekatere zainteresirane strani so trdile, da samo dejstvo, da so nekateri odjemalci električne energije upravičeni do omejene dodatne dajatve, ne more vplivati na zasebno naravo finančnih sredstev, ki jih ti odjemalci prispevajo. Vendar Komisija meni, da je obstoj posebnega pravila o nadomestilih dodatni dokaz, da zakon EEG iz leta 2012 ne temelji več na obveznostih nakupa, ki vključujejo zasebna sredstva, ampak na celovitem sistemu dodeljevanja stroškov, ki delno temelji na načelih pravične porazdelitve in ga organizira država, spremljajo pa državni organi.
- (153) Številne razlike med zakonom EEG iz leta 2000 in zakonom EEG iz leta 2012 so povzete v naslednji preglednici. Dokazujejo, da je zakon EEG iz leta 2012 vzpostavil popolnoma nov sistem.

Element	Zakon EEG iz leta 2000	Zakon EEG iz leta 2012
Prenos dodatne dajatve.	Zaporedne obveznosti operaterjev glede nabave električne energije EEG.	Prenos stroškov ni povezan s prenosom električne energije EEG.
Mehanizem za izravnavo je na tretji ravni.	Izravnava stroškov je povezana z nabavo električne energije EEG.	Izravnava stroškov na podlagi prodaje električne energije EEG na gotovinskem trgu.
Končni odjemalci krijejo stroške, vendar so nekateri upravičeni do omejitve.	Ni določeno.	Posebno pravilo o nadomestilih: energetsko intenzivni uporabniki lahko zaprosijo za znižanje dodatne dajatve.
Vloga agencije BNetzA.	Nima nobene vloge.	Nadzor in izvrševanje določanja dodatne dajatve.
Vloga organa BAFA.	Nima nobene vloge.	Odobri znižanje dodatne dajatve.
Stopnja dodatne dajatve.	0,2 ct/kWh (2000)	6,24 ct/kWh (2014)
Odkupne cene električne energije EEG.	Manj kot 1 milijarda EUR (2000).	Več kot 20 milijard EUR (2013).

- (154) Zakon EEG iz leta 2012 velja le za znižanja dodatne dajatve EEG, dodeljena za leti 2013 in 2014, zato le znižanje, dodeljeno v navedenih dveh letih, vključuje državno pomoč <sup>(76)</sup>.

### 7.3 Združljivost z notranjim trgom

- (155) Komisija je v sklepu o začetku postopka ugotovila, da bi se lahko državna pomoč za proizvajalce električne energije EEG razglasila za združljivo z notranjim trgom. Vendar je imela pomisleke, ali bi bilo mogoče dodeljevanje navedene pomoči oceniti neodvisno od njenega mehanizma financiranja, tj. dodatne dajatve EEG. Predhodno je ugotovila tudi, da dodatna dajatev EEG krši člen 30 ali člen 110 Pogodbe.

<sup>(76)</sup> Zakon EEG iz leta 2012 je začel veljati 1. januarja 2012, zato so prva znižanja, za katera so lahko energetsko intenzivni uporabniki zaprosili na podlagi navedenega zakona, znižanja, ki so bila dodeljena leta 2013. Znižanja, dodeljena za leto 2012, so temeljila na drugem zakonu, ki je veljal pred zakonom EEG iz leta 2012, in se zato v tem postopku ne proučujejo.

- (156) Komisija je v sklepu o začetku postopka izrazila pomisleke tudi glede tega, ali bi se lahko posebno pravilo o nadomestilih razglasilo za združljivo z notranjim trgom na podlagi člena 107(3) Pogodbe.

### 7.3.1 Pravna podlaga in možnost za oceno združljivosti posebnega pravila o nadomestilih

- (157) Ocena združljivosti zajema le novo pomoč, dodeljeno na podlagi zakona EEG iz leta 2012. Pravna podlaga za znižana plačila dodatne dajatve EEG v letu 2012 je bil upravni akt, ki ga je organ BAFA izdal konec leta 2011. Navedena plačila so zato zajeta v členu 1(b)(ii) Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 <sup>(77)</sup>.
- (158) Ta sklep ne zajema znižanih plačil dodatne dajatve EEG za prevoznike v železniškem prometu. Komisija si pridržuje pravico, da člen 42 zakona EEG iz leta 2012 oceni v ločenem postopku.
- (159) Komisija je združljivost posebnega pravila o nadomestilih z notranjim trgom ocenila na podlagi oddelkov 3.7.2 in 3.7.3 smernic iz leta 2014.
- (160) Komisija smernice iz leta 2014 uporablja od 1. julija 2014. Navedene smernice vključujejo pravila materialnega prava za oceno znižanj financiranja podpore za energijo iz obnovljivih virov, vključno z znižanji, dodeljenimi pred 1. julijem 2014 (točka 248). Državno pomoč, ki se proučuje, je treba torej oceniti na podlagi smernic iz leta 2014.
- (161) V skladu s sodno prakso je Komisija na posebnem področju državnih pomoči vezana na okvire in obvestila, ki jih sprejme, če ne odstopajo od pravil Pogodbe in če jih države članice sprejmejo <sup>(78)</sup>. Nemčija je smernice iz leta 2014 sprejela 31. julija 2014. Nobena stran ni trdila, da smernice odstopajo od pravil Pogodbe.
- (162) Vendar so zainteresirane strani nasprotovale zakonitosti točke 248. Menijo, da uporaba smernic iz leta 2014 za pomoč, ki je bila dodeljena pred 1. julijem 2014, nasprotuje več splošnim načelom prava Unije, tj. načelu pravne varnosti in načelu prepovedi retroaktivnosti škodljivih ukrepov <sup>(79)</sup>, pa tudi načelu, da bi bilo treba državno pomoč oceniti na podlagi pravil, veljavnih v času uvedbe sheme pomoči.
- (163) Vendar se zainteresirane strani motijo, ko menijo, da drugi odstavek točke 248 pomeni retroaktivno uporabo. V skladu s sodno prakso pravo Unije razlikuje med neposredno uporabo novega pravila za bodoče učinke položaja, ki je v teku <sup>(80)</sup>, in retroaktivno uporabo novega pravila za okoliščine, ki so postale dokončne pred njegovim začetkom veljavnosti (t. i. obstoječe okoliščine) <sup>(81)</sup>. Poleg tega je ustaljena sodna praksa sodišč Unije, da gospodarski subjekti ne morejo imeti legitimnih pričakovanj, dokler instituciji nista sprejeli akta, s katerim se zaključijo upravni postopek, ki je postal dokončen <sup>(82)</sup>.
- (164) Kot je Sodišče razsodilo, nezakonita državna pomoč pomeni položaj, ki je v teku. Pravila, ki urejajo uporabo zakona za nazaj, določajo, da takojšnja uporaba novih pravil združljivosti za nezakonito pomoč ne pomeni retroaktivne uporabe navedenih novih pravil <sup>(83)</sup>.

<sup>(77)</sup> Uredba Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 83, 27.3.1999, str. 1).

<sup>(78)</sup> Sodba v zadevi Nemčija in drugi proti Kronofrance, C-75/05 in C-80/05, ECLI:EU:C:2008:482, točka 61 in navedena sodna praksa.

<sup>(79)</sup> Zainteresirane strani so navedle naslednjo sodno prakso: zadeva C-260/91, Diversint, ECLI:EU:C:1993:136, točka 9; zadeva C-63/83, Regina proti Kirk, ECLI:EU:C:1984:255, točka 21 in naslednje točke; zadeva C-1/73, Westzucker, ECLI:EU:C:1973:78, točka 5; zadeva C-295/02, Gerken, ECLI:EU:C:2004:400, točka 47 in naslednje točke; zadeva C-420/06, Jager, ECLI:EU:C:2008:152, točka 59 in naslednje točke; zadeva C-189/02 P, Dansk Rørindustri in drugi proti Komisiji, ECLI:EU:C:2005:408, točka 217.

<sup>(80)</sup> Zadeva C-334/07 P, Komisija proti Freistaat Sachsen, ECLI:EU:C:2008:709, točka 43; zadeva T-176/01, Ferrière Nord proti Komisiji, ECLI:EU:T:2004:336, točka 139.

<sup>(81)</sup> Zadeva C-68/69, Bundesknappschaft proti Brock, ECLI:EU:C:1970:24, točka 6; zadeva 1/73 Westzucker GmbH proti Einfuhr- und Vorratsstelle für Zucker, ECLI:EU:C:1973:78, točka 5; zadeva 143/73, SOPAD proti FORMA in drugi, ECLI:EU:C:1973:145, točka 8; zadeva C-96/77, Bauche, ECLI:EU:C:1978:26, točka 48; zadeva C-125/77, KoninklijkeScholten-Honig NV in drugi proti Floofdproduktschaap voor Akkerbouwprodukten, ECLI:EU:C:1978:187, točka 37; zadeva C-40/79, P proti Komisiji, ECLI:EU:C:1981:32, točka 12; zadeva C-270/84, Licata proti ESC, ECLI:EU:C:1986:304, točka 31; zadeva C-60/98 Butterfly Music proti CEDEM, ECLI:EU:C:1999:333, točka 24; zadeva C-334/07 P, Komisija proti Freistaat Sachsen, ECLI:EU:C:2008:709, točka 53; zadeva T-404/05 Grčija proti Komisiji, ECLI:EU:T:2008:510, točka 77.

<sup>(82)</sup> Zadeva C-169/95, Španija proti Komisiji, ECLI:EU:C:1997:10, točke 51 do 54; združeni zadevi T-116/01 in T-118/01, P&O European Ferries (Vizcaya) SA proti Komisiji, ECLI:EU:T:2003:217, točka 205.

<sup>(83)</sup> Združeni zadevi C-465/09 P do C-470/09 P, Diputación Foral de Vizcaya in drugi proti Komisiji, ECLI:EU:C:2011:372, točki 125 in 128.

- (165) Zato mora Komisija posebno pravilo o nadomestilih oceniti na podlagi smernic iz leta 2014. Nima diskrecijske pravice za odstopanje od navedenih smernic v svoji oceni. Ker je bil sklep o začetku postopka v Uradnem listu objavljen pred 1. julijem 2014, je Komisija Nemčijo in zainteresirane strani pozvala, naj predložijo svoje pripombe glede uporabe smernic iz leta 2014 v zadevnem primeru.

#### 7.3.1.1 Pripombe Nemčije in tretjih strani

- (166) Več zainteresiranih strani je trdilo, da se smernice iz leta 2014 ne bi smele uporabiti za omejene dodatne dajatve EEG, ampak bi morala Komisija izvesti oceno združljivosti na podlagi člena 107(3)(b) ali (c) Pogodbe.
- (167) Prvič, navedene strani so trdile, da se bi znižanja dodatne dajatve EEG lahko štela za združljiva z notranjim trgovom na podlagi člena 107(3)(b) Pogodbe, saj spodbujajo izvedbo pomembnega projekta v skupnem evropskem interesu (spodbujanje energije iz obnovljivih virov v skladu z Direktivo 2009/28/ES), če pa to ne bi zadostovalo, pa, da so namenjena odpravi resnih motenj v nemškem gospodarstvu (nevarnost deindustrializacije zaradi stroškov energije iz obnovljivih virov).
- (168) Zainteresirane strani so trdile tudi, da se bi znižanja lahko štela za združljiva z notranjim trgovom na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe, saj je njihov cilj spodbujanje razvoja energije iz obnovljivih virov ob preprečevanju selitve virov CO<sub>2</sub> in ohranjanje industrijske baze v Uniji. Glede tega so zadevne zainteresirane strani trdile, da je posebno pravilo o nadomestilih ustrezen instrument za združitev različnih ciljev navedenega večkratnega cilja. Trdijo tudi, da je navedeni instrument sorazmeren, saj upravičenci na podlagi posebnega pravila o nadomestilih še vedno prispevajo k financiranju. Poleg tega trdijo, da je ukrep sorazmeren, saj so davki na električno energijo in dodatna dajatev EEG v bistvu enaki (obe sta dajatvi za porabo električne energije), minimalna stopnja obdavčitve električne energije, ki jo porabijo podjetja in jo je določila Unija, kot je navedeno v preglednici C Priloge I k Direktivi Sveta 2003/96/ES<sup>(84)</sup>, pa je 0,05 ct/kWh, tj. toliko kot minimalna dodatna dajatev EEG. Nazadnje zainteresirane strani trdijo, da zakon EEG iz leta 2012 ne izkrivlja konkurence ali trga, ker ne izravnava popolnoma izkrivljanja, ki ga je prvotno povzročila dodatna dajatev EEG za nemška podjetja, saj je ta v primerjavi z enakovrednimi davki in dajatvami, ki jih plačujejo podjetja v drugih državah članicah, višja.
- (169) Podobno je glede uporabe člena 107(3)(b) in (c) trdila Nemčija v svojem odgovoru na sklep Komisije o začetku postopka.
- (170) Drugič, zainteresirane strani trdijo, da Komisija znižanj ne more proučiti ločeno na podlagi posebne pravne podlage za združljivost, ampak na podlagi tiste, ki se je uporabila pri proučevanju podpore za električno energijo EEG. Namesto tega bi morala Komisija znižanja, ki so del financiranja, v sklepu o začetku postopka oceniti (in odobriti) skupaj s podporo za energijo iz obnovljivih virov. To je pojasnjeno s sklicevanjem na sodno prakso Sodišča, v skladu s katero mora Komisija upoštevati način financiranja pomoči, če je ta sestavni del ukrepa<sup>(85)</sup>.
- (171) Tretjič, tudi če bi se smernice iz leta 2014 lahko uporabile, zainteresirane strani glede točk 248 in 250 smernic iz leta 2014 trdijo, da bi se lahko navedene smernice retroaktivno uporabile le za nezakonito pomoč, ne pa tudi za obstoječo pomoč. Vendar bi bilo treba omejene dodatne dajatve EEG, tudi če bi pomenile državno pomoč (čemur nasprotujejo), šteti za obstoječo pomoč, saj jih je Komisija implicitno odobrila v zadevi NN 27/2000<sup>(86)</sup>.
- (172) Četrtič, zainteresirane strani trdijo, da bi bilo treba smernice iz leta 2014, zlasti pravila glede načrtov prilagoditve iz oddelka 3.7.3, razlagati na način, ki bi ščitil legitimna pričakovanja upravičencev: povedano drugače, postopno prilagajanje bi moralo biti v letih 2013 in 2014 dovolj majhno, da bi se izključilo vračilo. Takšna legitimna pričakovanja so po mnenju navedenih strani nastala na podlagi odločbe Komisije v zadevi NN 27/2000.

<sup>(84)</sup> Direktiva Sveta 2003/96/ES z dne 27. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije (UL L 283, 31.10.2003, str. 51).

<sup>(85)</sup> Zadeva C-261/01, Van Calster, ECLI:EU:C:2003:571, točka 49; zadeva C-333/07, Société Régie Networks, ECLI:EU:C:2008:764, točka 89.

<sup>(86)</sup> Glej opombo 75.

## 7.3.1.2 Ocena

- (173) Te trditve ne morejo spremeniti ocene v tem sklepu glede uporabe smernic iz leta 2014 iz uvodnih izjav 157 do 165.
- (174) Prvič, glede uporabe člena 107(3)(c) Pogodbe je v točki 10 smernic iz leta 2014 navedeno, da v zadevnih posebnih smernicah „Komisija [...] opredeljuje pogoje, pod katerimi se lahko energetska in okoljska pomoč štejeta za združljivi z notranjim trgovom na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe“. Po mnenju Sodišča lahko „Komisija [...] za izvajanje svoje diskrecijske pravice določi usmeritve, in sicer z akti, kot so okviri, sporočila ali smernice, če ti akti vsebujejo okvirna pravila v zvezi z usmeritvami, ki jim mora slediti ta institucija, in če ne odstopajo od pravil iz Pogodbe“<sup>(87)</sup>. Smernice iz leta 2014 splošno in pregledno predhodno določajo pogoje združljivosti za izjemo iz člena 107(3)(c), zato mora Komisija navedene smernice uporabljati.
- (175) Ni možnosti za uporabo pravil o obdavčenju električne energije po analogiji, saj smernice iz leta 2014 vključujejo popoln sklop pravil za oceno znižanj dodatnih dajatev za energijo iz obnovljivih virov.
- (176) Glede odstopanj iz člena 107(3)(b) Pogodbe smernice iz leta 2014 ne vključujejo nobenih meril glede tega, kako bo Komisija uveljavila svojo diskrecijsko pravico pri uporabi člena 107(3)(b). Drži, da je Komisija sprejela sporočilo „Merila za analizo združljivosti državne pomoči za spodbujanje izvajanja pomembnih projektov skupnega evropskega interesa z notranjim trgovom“<sup>(88)</sup>, ki se uporablja od 1. julija 2014. Vendar bo v skladu s točko 52 navedenega sporočila „Komisija v primeru nepriglašene pomoči uporabila to sporočilo, če je bila pomoč dodeljena po začetku njegove veljavnosti, v vseh drugih primerih pa pravila, veljavna v času, ko je bila pomoč dodeljena“. To pomeni, da meril iz sporočila ni mogoče uporabiti za znižanja dodatne dajatve, proučene v tem sklepu. Namesto tega mora Komisija uporabiti pravila iz smernic iz leta 2008<sup>(89)</sup>.
- (177) Komisija je v sklepu o začetku postopka izrazila pomisleke, ali bi se lahko posebno pravilo o nadomestilih štelo za združljivo z notranjim trgovom v skladu s členom 107(3)(b) Pogodbe v skladu s točkami od 147 do 150 smernic iz leta 2008. Ti pomisleki so se pojavili zlasti, ker znižanja očitno niso bila povezana s projektom, zlasti ne s projektom, ki bi bil „poseben in jasno opredeljen glede pogojev izvajanja“. Poleg tega je bilo nekoliko vprašljivo, ali bi se za tak projekt lahko štelo, da je „splošnega evropskega interesa“, tj. pri katerem bi se zagotovljena prednost prenesla na Unijo kot celoto. Bilo je tudi vprašljivo, ali bi zadevna pomoč, tj. znižanja dodatne dajatve EEG, „pomenila spodbudo za izvajanje projekta“ (uvodni izjavi 211 in 212 sklepa o začetku postopka).
- (178) Navedeni pomisleki niso bili odpravljeni. Nemčija trdi, da je treba doseganje ciljev glede energije iz obnovljivih virov in ohranjanje konkurenčnosti industrije šteti za en projekt skupnega evropskega interesa ali več. Nemčija navaja strategijo Komisije „Evropa 2020“, ki „spodbujanje bolj konkurenčnega in zelenega gospodarstva, ki gospodarneje izkorišča vire“ navaja kot prednostno nalogo<sup>(90)</sup>. Vendar ne glede na to, kako pomembni so ti cilji politike, razvoja obnovljivih virov energije in spodbujanja konkurenčnosti ni mogoče dobesedno šteti za *projekta*. Še manj bi bilo mogoče take projekte opredeliti glede njihovega izvajanja, vključno z udeleženci, cilji in učinki, kot je bilo zahtevano v točki 147(a) smernic iz leta 2008. Če bi se projekti skupnega evropskega interesa razlagali tako, da zajemajo le cilje politike kot take, bi omejitve člena 107(3)(b) segale prek njihove ubeseditve, zahteva glede osredotočanja na poseben, dobro opredeljen projekt pa bi bila brez pomena. To bi bilo v nasprotju s „potrebo po ozki razlagi odstopanj od splošnega načela, da je državna pomoč nezdružljiva s skupnim trgovom“<sup>(91)</sup>.
- (179) Kot je Splošno sodišče pojasnilo v zadevi Hotel Cipriani, je pomembnejše, da „se lahko za ukrep pomoči uporabi izjema na podlagi člena [107(3)(b) Pogodbe], če ne daje prednosti predvsem gospodarskim subjektom ene države

<sup>(87)</sup> Zadeva C-310/99, Italija proti Komisiji, ECLI:EU:C:2002:143, točka 52.

<sup>(88)</sup> UL C 188, 20.6.2014, str. 4.

<sup>(89)</sup> Smernice Skupnosti o državni pomoči za varstvo okolja 2008 (UL C 82, 1.4.2008, str. 1).

<sup>(90)</sup> COM(2010) 2020 final, str. 10.

<sup>(91)</sup> Zadeva C-301/96, Nemčija proti Komisiji, ECLI:EU:C:2003:509, točka 106.

članice, ampak Skupnosti kot celoti<sup>92</sup>. Navedeno merilo ni izpolnjeno, če je nacionalni program pomoči namenjen zlasti izboljšanju konkurenčnosti zadevnih podjetij<sup>93</sup>. Dejansko naj bi posebno pravilo o nadomestilih le olajšalo stroškovno breme energetske intenzivnih podjetij v Nemčiji in s tem izboljšalo njihovo konkurenčnost.

- (180) Ob upoštevanju potrebe po ozki razlagi odstopanj od splošnega načela, da je državna pomoč nezdržljiva z notranjim trgov, kot je navedeno v uvodni izjavi 178, samega dejstva, da se stroški električne energije povečujejo za številne industrijske uporabnike, ni mogoče šteti za resno motnjo v gospodarstvu zadevne države članice.
- (181) Zato Komisija ni mogla odobriti posebnega pravila o nadomestilih v skladu s členom 107(3)(b) Pogodbe.
- (182) Drugič, glede trditve, povzete v uvodni izjavi 170, se pomoč, dodeljena energetske intenzivnim podjetjem prek znižanih dodatnih dajatev EEG, očitno razlikuje in loči od podpore za energijo iz obnovljivih virov. Upravičenci do prve in druge pomoči sta dve različni skupini. Poleg tega znižanja niso takoj namenjena financiranju podpore za energijo iz obnovljivih virov, ampak so nasprotno usmerjena proti temu, saj je njihov takojšnji učinek znižanje prihodka, ki je na voljo za financiranje energije iz obnovljivih virov. To dokazuje dejstvo, da je bilo treba dodatno dajatev EEG, da bi se ohranilo financiranje, za vse druge nepriviligirane uporabnike zvišati.
- (183) Tretjič, glede trditve, povzete v uvodni izjavi 171, je treba za posebno pravilo o nadomestilih šteti, da pomeni nezakonito pomoč, ki sodi v obseg točke 248 smernic iz leta 2014: kot je bilo že pojasnjeno v uvodni izjavi 141 in naslednjih uvodnih izjavah, je zakon EEG iz leta 2012 bistveno spremenil shemo pomoči, ki jo je Komisija odobrila z odločbo v zadevi NN 27/2000.
- (184) Četrta trditev glede legitimnih pričakovanj upravičencev je nadalje proučena v uvodni izjavi 257, ker se nanaša le na vračilo.

### 7.3.1.3 Alternativna ocena na podlagi smernic iz leta 2008

- (185) Splošno sodišče je večkrat in v nasprotju s sodno prakso Sodišča menilo, da je treba nezakonito pomoč oceniti na podlagi pravil, ki so veljala v času, ko je bila pomoč dodeljena. Komisija je zato opravila alternativno oceno v skladu s členom 107(3)(c) Pogodbe na podlagi smernic iz leta 2008.
- (186) V skladu z oceno bi morala Komisija pomoč za tekoče poslovanje, dodeljeno na podlagi posebnega pravila o nadomestilih, razglasiti za nezdržljivo v celoti iz razlogov iz uvodne izjave 187 in naslednjih uvodnih izjavah.
- (187) V sklepu o začetku postopka je navedeno, da v času njegovega sprejetja ni bilo posebnih pravil o državni pomoči, ki bi priznavala, da se lahko izjeme ali znižanja dajatev za financiranje podpore za energijo iz obnovljivih virov štejejo za potrebna za doseganje cilja skupnega interesa in jih je zato treba odobriti na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe.
- (188) Poleg tega je Komisija podobno pomoč za tekoče poslovanje, ki ga je Avstrija priglasila leta 2011, prepovedala<sup>93</sup>. Navedena prepoved je v skladu s sodno prakso Sodišča, v skladu s katero pomoč za tekoče poslovanje spreminja trgovinske pogoje v obsegu, ki je v nasprotju s skupnimi interesi, in je zato ni mogoče razglasiti za združljivo z notranjim trgovom<sup>94</sup>. Komisija je v navedenem sklepu pojasnila tudi, zakaj ni bila mogoča analogija s pravili o obdavčitvi električne energije.
- (189) Komisija zato tudi ne bi mogla odobriti zadevne pomoči v skladu s členom 107(3)(c) Pogodbe na podlagi pravil materialnega prava, ki so veljala v času dodelitve pomoči.

<sup>92</sup> Združene zadeve T-254/00, T-270/00 in T-277/00, Hotel Cipriani in drugi, ECLI:EU:T:2008:537, točka 337.

<sup>93</sup> SA.26036 (C24/09) – Državna pomoč za energetske intenzivne dejavnosti v skladu z zakonom o električni energiji iz obnovljivih virov v Avstriji (UL L 235, 10.9.2011, str. 42).

<sup>94</sup> Sodba v zadevi Nemčija proti Komisiji („Jadekost“), C-288/96, ECLI:EU:C:2000:537, točka 77 in navedena sodna praksa.

### 7.3.2 Stroški zaradi podpore za energijo iz obnovljivih virov

- (190) V skladu s točko 184 smernic iz leta 2014 se lahko znižanja dodelijo le za stroške zaradi podpore za energijo iz obnovljivih virov.
- (191) Kot pa je Komisija ugotovila v svojem sklepu v zadevi SA.38632 (2014/N) o zakonu EEG iz leta 2014 (v nadaljnjem besedilu: sklep o EEG iz leta 2014), se z dodatno dajatvijo EEG financira tudi podpora za proizvodnjo električne energije iz zemeljskega plina. Zemeljski plin ni obnovljiv vir energije v smislu točke 19(5) smernic iz leta 2014. Znižanja dodatnih dajatev, namenjena financiranju podpore za druge vire energije, niso vključena v oddelek 3.7.2. smernic iz leta 2014 <sup>(95)</sup>.
- (192) Nemčija je glede tega v okviru postopka priglavitve v zadevi SA.38632 (2014/N) navedla, da ni bilo dodeljeno nobeno znižanje financiranja podpore za električno energijo iz zemeljskega plina, saj morajo energetska intenzivna podjetja v skladu z zakonom EEG iz leta 2014 plačati celotno dodatno dajatev za prvo GWh porabe na vsakem zadevnem odjemnem mestu. Dejansko je prihodek od celotne dodatne dajatve za prvo GWh višji od zneska subvencije, plačane za električno energijo, proizvedeno iz zemeljskega plina <sup>(96)</sup>.
- (193) Leta 2012 je znesek podpore za zemeljski plin (41,4 milijona EUR) predstavljal 0,25 % skupnega zneska podpore na podlagi zakona EEG iz leta 2012 za navedeno leto. Po napovedih naj bi količina zemeljskega plina v prihodnosti ostala enaka ali se celo nekoliko zmanjšala <sup>(97)</sup>.
- (194) Komisija je na tej podlagi ugotovila, da bi za upravičence na podlagi posebnega pravila o nadomestilih v skladu z zakonom EEG iz leta 2014 plačilo dodatne dajatve EEG za prvo GWh porabe precej presevalo znesek podpore za zemeljski plin <sup>(98)</sup>. Ugotovila je tudi, da je pri množenju odstotka podpore EEG, plačane za zemeljski plin (0,25 %) z dodatno dajatvijo EEG (6,24 ct/kWh leta 2014), rezultat 0,016 ct/kWh. Navedeni znesek je nižji od minimalne dodatne dajatve, ki so jo morali upravičenci na podlagi posebnega pravila o nadomestilih plačati celo po prvi GWh porabe (0,05 ct/kWh) <sup>(99)</sup>.
- (195) Zakon EEG iz leta 2012 vključuje dve alternativni omejitvi. Pri prvi (točka 1 člena 41(3)), ki se postopno zmanjšuje, morajo upravičenci še vedno plačati celotno dodatno dajatev za prvo GWh porabe, minimalna dodatna dajatev, ki se plača za porabo nad 100 GWh porabe, pa znaša 0,05 ct/kWh. Pri drugi možnosti (točka 2 člena 41(3)), ki se nanaša na podjetja z najvišjo energetska intenzivnostjo, je dodatna dajatev omejena na 0,05 ct/kWh za celotno porabo upravičenca. Upravičenci v obeh primerih še vedno plačajo manjši del dodatne dajatve, ki bi se lahko dodelila za podporo za zemeljski plin (0,016 ct/kWh leta 2014, na podlagi dodatne dajatve EEG v višini 5,277 ct/kWh leta 2013 pa 0,013 ct/kWh).
- (196) Zato se je s plačilom minimalne dodatne dajatve v višini 0,05 ct/kWh v letih 2013 in 2014, skupaj z obveznostjo plačila dodatne dajatve za prvo GWh za nekatere upravičence, zagotovilo, da se energetska intenzivnim podjetjem ni dodelilo nobeno znižanje iz financiranja električne energije iz zemeljskega plina <sup>(100)</sup>.

### 7.3.3 Upravičenost

- (197) V točki 185 smernic iz leta 2014 je določeno, da mora biti pomoč omejena na sektorje, katerih konkurenčni položaj je izpostavljen tveganju zaradi stroškov, ki izhajajo iz financiranja podpore za energijo iz obnovljivih virov zaradi njihove elektro-intenzivnosti in izpostavljenosti mednarodni trgovini. V skladu s tem se lahko pomoč dodeli le, če podjetje spada v sektorje iz Priloge 3 k smernicam iz leta 2014.
- (198) Poleg tega lahko v skladu s točko 186 smernic iz leta 2014 države članice v svojo nacionalno shemo za odobritev znižanj stroškov, ki izhajajo iz podpore za obnovljive vire energije, vključijo podjetje, če ima podjetje vsaj 20-odstotno elektro-intenzivnost in pripada sektorju z vsaj 4-odstotno intenzivnostjo trgovine na ravni Unije, čeprav ne spada v nobenega od sektorjev iz Priloge 3 k smernicam iz leta 2014.

<sup>(95)</sup> Sklep o EEG iz leta 2014, uvodna izjava 293.

<sup>(96)</sup> Sklep o EEG iz leta 2014, uvodni izjavi 294 in 295.

<sup>(97)</sup> Sklep o EEG iz leta 2014, uvodna izjava 295.

<sup>(98)</sup> Z 2 707 odjemnimi mesti leta 2014, upravičenimi do podpore, in dodatno dajatvijo EEG v višini 6,24 ct/kWh znaša prihodek od dodatne dajatve, ustvarjen s plačili za prvo GWh porabe, 168 916 800 EUR. Glej sklep o EEG iz leta 2014, uvodna izjava 296.

<sup>(99)</sup> Sklep o EEG iz leta 2014, uvodna izjava 296.

<sup>(100)</sup> Glej sklep o EEG iz leta 2014, uvodna izjava 297.

- (199) V točki 187 smernic iz leta 2014 je določeno, da lahko države članice uvedejo dodatna merila za upravičenost, če izbira upravičencev v okviru upravičenih sektorjev temelji na objektivnih, nediskriminatornih in preglednih merilih, pomoč pa se načeloma dodeli na enak način za vse konkurente v istem sektorju, če so v podobnem dejanskem položaju
- (200) Če je bila pomoč v obliki znižanj ali oprostitev bremen, povezanih s finančno podporo za električno energijo iz obnovljivih virov, dodeljena pred začetkom uporabe teh smernic tistim podjetjem, ki ne izpolnjujejo meril iz uvodnih izjav 197 in 198 tega sklepa, se taka pomoč lahko razglasi za združljivo, če je v skladu z načrtom prilagoditve (točka 197 smernic iz leta 2014).
- (201) Nemčija je navedla, da je bilo leta 2013 in 2014 na podlagi posebnega pravila o nadomestilih do državne pomoči v obliki znižanj financiranja podpore za električno energijo iz obnovljivih virov v skladu z oddelkom 3.7.2 smernic iz leta 2014 upravičenih le nekaj upravičencev. Zato je za tiste upravičence, ki do tega niso bili upravičeni, predložila načrt prilagoditve (glej Prilogo II), ki je proučen v oddelku 7.3.5. Pojasnila je tudi, da vsi upravičenci, ki so se lahko vključili v nacionalno shemo na podlagi točke 186 smernic iz leta 2014, spadajo v sektorje, navedene v Prilogi 5 k smernicam iz leta 2014.
- (202) Za izračun bruto dodane vrednosti, ki je potreben za uporabo točk od 185 do 192 smernic iz leta 2014 in je določen v Prilogi 4 k navedenim smernicam, je v členu 41 zakona EEG iz leta 2012 uporabljena bruto dodana vrednost po tržnih cenah v zadnjem poslovnem letu pred vlogo za znižanje dodatne dajatve. V skladu s točkama 1 in 2 Priloge 4 k smernicam iz leta 2014 je treba uporabiti bruto dodano vrednost v stroških faktorjev in aritmetično sredino za zadnja tri leta, za katera so na voljo podatki. Nemčija je pojasnila, da taki podatki niso na voljo, saj so vloge za znižanja za leti 2013 in 2014 vključevale le bruto dodano vrednost po tržnih cenah za najnovejše poslovno leto, za katero so bili podatki na voljo (tj. leti 2011 in 2012). Podobno je pojasnila, da za izračun stroškov električne energije povprečne maloprodajne cene električne energije niso bile na voljo za vsa podjetja, vsaj ne za skupine z višjo porabo; namesto tega je izračun stroškov električne energije temeljil na dejanskih stroških električne energije v letih 2011 in 2012, saj so podjetja te podatke navedla v svojih vlogah za znižanja v letih 2013 in 2014. V skladu s točko 4 Priloge 4 k smernicam iz leta 2014 opredelitev stroškov podjetja za električno energijo temelji zlasti na predpostavljeni ceni električne energije. Komisija je na podlagi pojasnil Nemčije v svojem sklepu v zadevi SA.38632 (2014/N) ugotovila, da so prehodna pravila iz zakona EEG iz leta 2014, ki omogočajo uporabo podatkov o bruto dodani vrednosti v stroških faktorjev na podlagi zadnjega poslovnega leta ali zadnjih dveh poslovnih let, ter uporaba dejanskih stroškov električne energije v zadnjem poslovnem letu v skladu s smernicami iz leta 2014, zlasti s točko 195 (uvodne izjave 311 do 314 navedenega sklepa). To ugotovitev je podala, ker so se navedeni podatki, tj. bruto dodana vrednost v stroških faktorjev na podlagi zadnjega leta in uporaba dejanskih stroškov električne energije v zadnjem letu, uporabili le prehodno, dokler se ne bi zbrali podatki, zahtevani v Prilogi 4 k smernicam iz leta 2014. Ta utemeljitev velja zlasti za oceno znižanj dodatne dajatve EEG za leti 2013 in 2014, na podlagi te utemeljitve pa je tudi mogoče sprejeti, da se bruto dodana vrednost po tržnih cenah uporabi za oceno združljivosti državne pomoči, dodeljene na podlagi posebnega pravila o nadomestilih v letih 2013 in 2014 v obliki znižanj financiranja podpore za električno energijo iz obnovljivih virov v skladu z oddelkom 3.7.2 smernic iz leta 2014.
- (203) Komisija ugotavlja, da zakon EEG iz leta 2012 le delno izpolnjuje merila za upravičenost iz točk 185 in 186 smernic iz leta 2014. Upravičenci, ki ne izpolnjujejo navedenih meril, bi zato morali podporo vrniti, kar je podrobneje proučeno v oddelku 7.3.5 o načrtu prilagoditve, ki ga je predložila Nemčija.

#### 7.3.4 Sorazmernost

- (204) V točki 188 smernic iz leta 2014 je določeno, da je pomoč sorazmerna, če upravičenci do pomoči plačajo vsaj 15 % dodatnih stroškov brez znižanja.
- (205) Vendar lahko države članice dodatno omejijo višino stroškov, ki izhajajo iz financiranja pomoči za energijo iz obnovljivih virov in se plačujejo na ravni podjetij, na 4 % bruto dodane vrednosti zadevnega podjetja. Za podjetja z vsaj 20-odstotno elektro-intenzivnostjo lahko države članice omejijo skupni znesek, ki ga je treba plačati, na 0,5 % bruto dodane vrednosti zadevnega podjetja. Če države članice določijo omejitve v višini 4 % oziroma 0,5 % bruto dodane vrednosti, morata ti omejitvi veljati za vsa upravičena podjetja (točki 189 in 190 smernic iz leta 2014).



- (206) Nemčija je navedla, da v nekaterih primerih omejena dodatna dajatev EEG, ki so jo upravičenci plačali v letih 2013 in 2014, na podlagi meril iz smernic iz leta 2014 ni bila sorazmerna <sup>(101)</sup>. Nemčija je zato predložila načrt prilagoditve (glej Prilogo II), ki je proučen v oddelku 7.3.5.
- (207) Komisija ugotavlja, da omejene dodatne dajatve EEG le delno izpolnjujejo merila za sorazmernost iz točk 188 in 189 smernic iz leta 2014. Upravičenci, ki ne izpolnjujejo navedenih meril, bi zato morali podporo vrniti, kar je podrobneje proučeno v oddelku 7.3.5 o načrtu prilagoditve, ki ga je predložila Nemčija.

### 7.3.5 Načrt prilagoditve

- (208) Države članice morajo v skladu s točko 193 in naslednjimi točkami smernic iz leta 2014 uporabljati merila za upravičenost in sorazmernost iz oddelka 3.7.2 smernic iz leta 2014, ki so opisana v oddelkih 7.3.3 in 7.3.4 tega sklepa, najpozneje do 1. januarja 2019. Pomoč, ki se dodeli za obdobje pred tem datumom, se šteje za združljivo, če so izpolnjena enaka merila. Poleg tega Komisija meni, da se lahko vsaka pomoč, ki se dodeli za zmanjšanje obremenitve, povezane s finančno podporo za električno energijo iz obnovljivih virov, za leta pred letom 2019, razglasi za združljivo z notranjim trgov, če je skladna z načrtom prilagoditve.
- (209) Navedeni načrt prilagoditve mora zajemati postopno prilagajanje na ravni pomoči, ki temeljijo na merilih za upravičenost in sorazmernost iz oddelka 3.7.2 smernic iz leta 2014, ki so opisana v oddelkih 7.3.3 in 7.3.4.
- (210) Če je bila pomoč dodeljena za obdobje pred datumom začetka uporabe navedenih smernic, mora načrt predvideti tudi postopno uporabo meril za to obdobje.
- (211) Če je bila pomoč, kot je določeno v uvodni izjavi 200, dodeljena pred začetkom uporabe smernic iz leta 2014 tistim podjetjem, ki ne izpolnjujejo meril iz oddelka 7.3.3 tega sklepa, se taka pomoč lahko razglasi za združljivo pod pogojem, da načrt prilagoditve predvideva minimalni lastni prispevek v višini 20 % dodatnih stroškov za dodatno dajatev brez znižanja, ki se uveljavi postopoma, najpozneje pa 1. januarja 2019 (točka 197 smernic iz leta 2014).
- (212) Nemčija je predložila načrt prilagoditve (Priloga II), opisan v uvodni izjavi 27 in naslednjih uvodnih izjavah, ki zagotavlja postopno zvišanje dodatne dajatve EEG za vse upravičence, ki morajo pomoč vrniti. Izhodišče je dodatna dajatev EEG, ki je bila dejansko plačana leta 2013; izračuna se z množenjem znižane dodatne dajatve EEG, ki jo je upravičenec plačal leta 2013, z dejansko porabo električne energije upravičenca v istem letu (v nadaljnjem besedilu: osnovna dodatna dajatev). V skladu z načrtom prilagoditve bodo dodatne dajatve za leta 2013 in 2014 ponovno prilagojene tako, da ne bodo presegle 125 % in 150 % osnovne dodatne dajatve. Od leta 2015 bo prilagoditev navzgor morda višja, saj se omejitve zviša na 200 % osnovne dodatne dajatve. V naslednjih letih do leta 2018 bo dodatna dajatev za leto  $x$  prav tako omejena na 200 % dodatne dajatve za leto  $x - 2$ .
- (213) Glede let, ki se proučujejo v tem sklepu, tj. let 2013 in 2014, načrt prilagoditve določa postopno zvišanje dodatne dajatve EEG za vse upravičence, ki niso izpolnjevali meril za upravičenost in sorazmernost iz smernic iz leta 2014. Zvišanje se bo po letu 2014 nadaljevalo, zato se lahko predvideva, da bodo stopnje, zahtevane v smernicah iz leta 2014, dosežene do 1. januarja 2019, in sicer za podjetja, ki so do podpore načeloma upravičena, vendar niso plačala dovolj visoke dodatne dajatve, in za podjetja, ki do podpore niso upravičena in morajo zato izpolniti zahtevo glede minimalnega lastnega prispevka v višini 20 % dodatnih stroškov dodatne dajatve iz točke 197 smernic iz leta 2014. Poleg tega Komisija ugotavlja, da so v načrtu prilagoditve upoštevani vsi zadevni gospodarski dejavniki, povezani s politiko na področju obnovljivih virov, in da ga je Nemčija priglasila v roku, določenem v točki 200 smernic iz leta 2014.
- (214) Načrt prilagoditve je glede let 2013 in 2014 torej v skladu z zahtevami iz oddelka 3.7.3 smernic iz leta 2014. V skladu s točko 194 smernic iz leta 2014 se za znižanja, kot so prilagojena z načrtom prilagoditve, lahko šteje, da so združljiva z notranjim trgov.

<sup>(101)</sup> Glede uporabe podatkov o bruto dodani vrednosti in o elektro-intenzivnosti glej uvodno izjavo 202 tega sklepa.

### 7.3.6 Sklepna ugotovitev o združljivosti

- (215) Znižane dodatne dajatve EEG za energetsko intenzivna podjetja v letih 2013 in 2014 so združljive z notranjim trgovom, če so izpolnjeni naslednji pogoji:
- (a) znižanje dodatne dajatve je dodeljeno le v zvezi s stroški zaradi podpore za energijo iz obnovljivih virov;
  - (b) upravičenci izpolnjujejo merila za upravičenost iz točk 185, 186 in 187 smernic iz leta 2014, kot je bilo proučeno v oddelku 7.3.3 tega sklepa, in
  - (c) znižanje dodatne dajatve EEG je sorazmerno v skladu z merili iz točk 188 in 189 smernic iz leta 2014, kot je proučeno v oddelku 7.3.4 tega sklepa.
- (216) Za upravičence, ki ne izpolnjujejo enega ali več pogojev, opisanih v uvodni izjavi 215, Komisija izjemoma meni, da se lahko državna pomoč, dodeljena na podlagi posebnega pravila o nadomestilih v letih 2013 in 2014, razglasi za združljivo z notranjim trgovom, če se zagotovi, da upravičenci plačajo vsaj 125 % osnovne dodatne dajatve iz uvodne izjave 212 za leto 2013 in 150 % osnovne dodatne dajatve za leto 2014. Da se to zagotovi, mora biti vračilo izvedeno na naslednji način:
- (a) za znižanje, dodeljeno za leto 2013, bi morale biti vračilo enako razliki med dodatno dajatvijo, ki bi morala biti plačana, če bi bili izpolnjeni vsi pogoji iz uvodne izjave 215, in dodatno dajatvijo EEG, ki je bila v letu 2013 dejansko plačana; vendar celotna dodatna dajatev EEG za podjetje, za katero velja obveznost vračila, vključno z vrnjenim zneskom, ne sme presežati 125 % dodatne dajatve EEG, ki je bila leta 2013 dejansko plačana;
  - (b) za znižanje, dodeljeno za leto 2014, bi morale biti vračilo enako razliki med dodatno dajatvijo, ki bi morala biti plačana, če bi bila izpolnjena vsa merila iz uvodne izjave 215, in dodatno dajatvijo EEG, ki je bila v letu 2014 dejansko plačana; vendar celotna dodatna dajatev EEG za podjetje, za katero velja obveznost vračila, vključno z vrnjenim zneskom, ne sme presežati 150 % dodatne dajatve EEG, ki je bila leta 2013 dejansko plačana.

### 7.4 Skladnost z drugimi določbami Pogodbe

- (217) Ker je namen dodatne dajatve EEG financiranje podpore za električno energijo EEG, je Komisija v skladu s točko 29 smernic iz leta 2014 proučila njeno skladnost s členoma 30 in 110 Pogodbe.
- (218) V skladu s sodno prakso je lahko dajatev, s katero so na podlagi enakih meril obdavčeni domači in uvoženi proizvodi, s Pogodbo vseeno prepovedana, kadar je prihodek od te dajatve namenjen financiranju dejavnosti, ki posebej koristijo domačim obdavčenim proizvodom.
- (219) Če se koristi, ki so jih deležni ti proizvodi, v celoti pobotajo z dajatvijo, s katero so obdavčeni, ta dajatev učinkuje samo na uvožene proizvode in je zato dajatev z enakim učinkom, v nasprotju s členom 30 Pogodbe. Nasprotno pa, če se te koristi le delno pobotajo z bremenom domačih proizvodov, pomeni zadevna dajatev diskriminatorno obdavčitev v smislu člena 110 Pogodbe, delež, s katerim se je pobotalo breme domačih proizvodov, pa bo v nasprotju z navedeno določbo <sup>(102)</sup>.
- (220) Komisija je v svojih prejšnjih odločbah <sup>(103)</sup> in v skladu s sodno prakso Sodišča <sup>(104)</sup> menila, da bi lahko financiranje nacionalnih programov podpore za energijo iz obnovljivih virov z davkom podobnimi dajatvami na porabo električne energije pomenilo diskriminacijo uvožene energije iz obnovljivih virov. Če je domača proizvodnja električne energije podprta s pomočjo, ki se financira prek dajatve na vso porabo električne energije

<sup>(102)</sup> Združeni zadevi C-128/03 in C-129/03, AEM, ECLI:EU:C:2005:224, točke 44 do 47; zadeva C-206/06, Essent Netwerk Noord, ECLI:EU:C:2008:413, točka 42.

<sup>(103)</sup> Odločba o državni pomoči N 34/90; odločba o državni pomoči N 416/99; odločba o državni pomoči N 490/00; odločba o državni pomoči N 550/00; odločbi o državni pomoči N 317/A/2006 in NN 162/A/2003; odločbi o državni pomoči N 707 in 708/2002; odločba o državni pomoči N 789/02; odločba o državni pomoči N 6/A/2001; Odločba Komisije 2007/580/ES; Odločba Komisije 2009/476/ES; državna pomoč N 437/09.

<sup>(104)</sup> Združeni zadevi C-128/03 in C-129/03, AEM, ECLI:EU:C:2005:224, točke 44 do 47; zadeva C-206/06, Essent Netwerk Noord, ECLI:EU:C:2008:413, točki 58 in 59.

(vključno s porabo uvožene električne energije), bi lahko način financiranja, s katerim se bremeni uvožena električna energija, ki ni upravičena do navedenega financiranja, diskriminatorno vplival na uvoženo električno energijo iz obnovljivih virov in s tem krši člen 30 in/ali člen 110 Pogodbe <sup>(105)</sup>.

- (221) Poleg tega je Komisija v sklepu o začetku postopka ugotovila, da lahko ima zakon EEG iz leta 2012 kot tak diskriminatoren učinek, saj člen 39 zakona EEG iz leta 2012 določa, da se stopnja dodatne dajatve EEG zniža v primeru t. i. neposrednega trženja. Znižana stopnja velja le, kadar je dobavitelj kupil 50 % svojega portfelja električne energije od nacionalnih proizvajalcev električne energije EEG, zato se zdi, da je to diskriminatorna dajatev v smislu člena 110 Pogodbe.
- (222) Komisija je menila tudi, da bi bila dodatna dajatev, kadar je bila uvedena za uvoz, ki ne bi bil upravičen do podpore na podlagi zakona EEG iz leta 2012, če bi bil proizveden v Nemčiji (na primer električna energija, proizvedena v obratih, ki delujejo več ko 20 let), v skladu s členoma 30 in 110, saj v tem primeru nacionalna proizvodnja in uvoz nista različno obravnavana.
- (223) Nemčija trditvi, da bi lahko bil zakon EEG iz leta 2012 diskriminatoren v smislu členov 30 in 110 Pogodbe, nasprotuje iz naslednjih razlogov: trdi, da med uvoženimi proizvodi, za katere velja dodatna dajatev EEG, in domačimi proizvodi, ki so z njo financirani, ni nobene podobnosti. Dodatna dajatev EEG namreč financira *naprave* za energijo iz obnovljivih virov, velja pa za porabo *električne energije* iz obnovljivih virov.
- (224) Tudi če bi se za dodatno dajatev štelo, da financira električno energijo iz obnovljivih virov, bi še vedno obstajala razlika med električno energijo, za katero velja dodatna dajatev, in električno energijo, ki jo dodatna dajatev spodbuja. Razlog za to je, da se lahko cilj Nemčije glede energije iz obnovljivih virov iz člena 3(3) in dela A Priloge I k Direktivi 2009/28/ES izpolni le z električno energijo iz obnovljivih virov, ki je bila proizvedena doma ali pa uvožena na podlagi mehanizma sodelovanja z državo članico, v kateri je bila električna energija proizvedena (člen 5(3) navedene direktive). Če mehanizem sodelovanja ni vzpostavljen, se uvožena električna energija iz obnovljivih virov ne šteje k cilju. Z vidika odjemalcev se taka električna energija torej ne more šteti za podobno domači električni energiji iz obnovljivih virov.
- (225) Glede *pravic, povezanih z zeleno električno energijo* (člen 39 zakona EEG iz leta 2012), Nemčija trdi, da se ne morejo šteti za diskriminatorne, saj dejansko izvajajo Direktivo 2009/28/ES. Direktiva 2009/28/ES določa nacionalni cilj glede deleža energije iz obnovljivih virov in državam članicam omogoča, da vzpostavijo programe podpore in ukrepe sodelovanja (člen 3(3)). V skladu s členom 5(3) Direktive se v cilj šteje električna energija iz obnovljivih virov, ki se proizvede doma. Električna energija iz obnovljivih virov, proizvedena v drugih državah članicah, se načeloma šteje v cilj, če je vključena v dogovor o sodelovanju med zadevnima državama članicama. Sklenitev takega dogovora ni obvezna, ampak je diskrecijska pravica držav članic. Po mnenju Nemčije je iz navedenih določb Direktive razvidno, da Nemčija lahko podpira le domačo proizvodnjo električne energije iz obnovljivih virov. Iz navedenih določb je razvidno tudi, da Nemčiji ni treba odobriti dostopa do svojega programa podpore proizvajalcem električne energije iz obnovljivih virov iz drugih držav članic ali takim proizvajalcem dovoliti, da imajo koristi od *pravic, povezanih z zeleno električno energijo*.
- (226) Poleg tega Nemčija trdi, da bi, če bi bile *pravice, povezane z zeleno električno energijo*, na voljo proizvajalcem s sedežem v drugih državah članicah, obstajalo tveganje, da bi taki proizvajalci prejeli previsoko nadomestilo in bi zato lahko začeli prosto izbirati med različnimi nacionalnimi sistemi podpore. To bi ogrozilo tudi mehanizem financiranja iz zakona EEG iz leta 2012, saj bi vedno več tujih proizvajalcev želelo izkoristiti *pravice, povezane z zeleno električno energijo*, količina električne energije, na katero je bila uvedena dodatna dajatev EEG, pa bi se stalno zmanjševala, kar bi spodkopalo osnovo financiranja. V praksi bi bilo to v nasprotju s cilji Direktive 2009/28/ES, ki dovoljuje vzpostavitev nacionalnih sistemov podpore za namene povečanja proizvodnje energije iz obnovljivih virov.
- (227) Po mnenju Nemčije to razlago potrjuje nedavna sodba v zadevi Ålands Vindkraft <sup>(106)</sup>. V navedeni zadevi je glede nacionalnega sistema, ki določa dodelitev certifikatov, s katerimi se lahko trguje, proizvajalcem zelene električne energije ob upoštevanju zgolj zelene električne energije, ki se proizvede na območju zadevne države članice, Sodišče menilo, da gre za ukrep z enakim učinkom, kot ga imajo količinske omejitve pri uvozu, ki načeloma ni v skladu s obveznostmi iz člena 34 Pogodbe. Vendar je mogoče sistem upravičiti z nujnimi zahtevami, povezanimi z varstvom okolja <sup>(107)</sup>.

<sup>(105)</sup> Zadeva C-47/69, Francija proti Komisiji, ECLI:EU:C:1970:60, točka 20; sklep o EEG iz leta 2014, uvodna izjava 329 in naslednje uvodne izjave.

<sup>(106)</sup> Zadeva C-573/12, Ålands Vindkraft, ECLI:EU:C:2014:2037.

<sup>(107)</sup> Zadeva C-573/12, Ålands Vindkraft, ECLI:EU:C:2014:2037, točki 75 in 119.

- (228) Po mnenju Nemčije dodatna dajatev EEG ne pomeni dajatve v smislu člena 30 ali člena 110 Pogodbe. Gre namreč le za zahtevek za povračilo, ki ga sistemski operaterji prenosnih omrežij uveljavljajo zoper dobavitelje električne energije, saj se za sistemske operaterje prenosnih omrežij šteje, da izvajajo storitve namesto dobaviteljev. Nemčija navaja sodno prakso Sodišča, v skladu s katero „dajatev, ki se uvede na blago, ker to prečka mejo, morda ne bo opredeljena za dajatev z enakim učinkom, kot to prepoveduje Pogodba, če se nanaša na splošni sistem notranjih dajatev, ki se sistematično, v skladu z enakimi merili, naložijo nacionalnim proizvodom in izvoženim oziroma uvoženim proizvodom, če pomeni plačilo za določeno storitev, ki je bila dejansko in posamično opravljena za trgovca v znesku, ki je sorazmeren z navedeno storitvijo, ali, v posebnih okoliščinah, ko se obračuna zaradi nadzora, ki se opravi zaradi izpolnjevanja obveznosti, naloženih z Ureditvijo Skupnosti“<sup>(108)</sup>.
- (229) Nemčija meni, da je drugo in tretje alternativno merilo iz sodbe Sodišča izpolnjeno. Prvič, Nemčija trdi, da dodatna dajatev EEG pomeni ustrezno plačilo za opravljeno določeno storitev, tj. dejstvo, da se sistemski operaterji prenosnih omrežij odločijo obnovljivi kakovosti prenesene električne energije iz obnovljivih virov, ki jo pridobijo dobavitelji električne energije, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 144<sup>(109)</sup>. Po mnenju Nemčije dobavitelji električne energije ob plačilu dodatne dajatve EEG sistemskim operaterjem prenosnih omrežij dobijo nekaj v zameno, tj. dejstvo, da je delež električne energije iz obnovljivih virov. Nemčija zato trdi, da nasprotno kot v zadevi Essent<sup>(110)</sup>, v kateri v zameno za plačilo ni bila opravljena nobena storitev, dodatna dajatev EEG ustreza opravljeni storitvi. Drugič, dodatna dajatev EEG naj bi bila uvedena zaradi izpolnjevanja obveznosti, ki jih nalaga pravo Unije, tj. Direktiva 2009/28/ES.
- (230) Komisija se ne more strinjati z utemeljitvijo, ki jo je predložila Nemčija.
- (231) Sicer drži, da dodatna dajatev EEG financira vzpostavitev naprav za energijo iz obnovljivih virov, vendar podpira proizvodnjo električne energije, ustvarjene v navedenih napravah. To dokazuje dejstvo, da se dodatna dajatev EEG obračuna po kilovatni uri porabljene električne energije. Drugič, samo dejstvo, da se uvožena električna energija EEG ne šteje v cilj iz Direktive 2009/28/ES, ne more spremeniti podobnosti med električno energijo EEG, ki je bila proizvedena doma, in uvoženo električno energijo EEG. V skladu s sodno prakso Sodišča se podobnost ne oceni „na podlagi merila strogo enake narave proizvodov, ampak merila glede njihove podobne in primerljive uporabe“<sup>(111)</sup>. Vprašanje podobnosti je treba ločiti od različne obravnave: različna obravnava je prisotna le v zvezi z uvoženo električno energijo, ki bi bila na podlagi zakona EEG iz leta 2012 upravičena do podpore, če bi bila proizvedena v Nemčiji. V zvezi s tem vprašanje, ali se uvožena električna energija iz obnovljivih virov šteje v cilj iz Direktive 2009/28/ES, ni pomembno.
- (232) Poleg tega se Komisija ne strinja s trditvijo Nemčije, da dodatna dajatev EEG ne pomeni dajatve v smislu členov 30 in 110 Pogodbe. Prvič, kot je Sodišče menilo v zadevi Essent, za namene uporabe členov 30 in 110 Pogodbe ni pomembno, da dajatev ne obračunava neposredno država, ampak sistemski operaterji prenosnih omrežij<sup>(112)</sup>. Drugič, očitno ni nobene storitve ali sredstva, za katero bi dodatna dajatev EEG, ki jo plačajo dobavitelji električne energije, pomenila ustrezno plačilo. Obnovljiva kakovost sama po sebi dobaviteljem električne energije ne koristi, saj se prenaša ločeno od dejanske električne energije EEG. Plačila dobaviteljev tudi niso sorazmerna z opravljeno storitvijo, saj se njihova plačila razlikujejo glede na število nepriviligiranih odjemalcev, ki jih imajo, domnevne opravljene storitve, tj. da ima električna energija obnovljivo kakovost, pa ni mogoče ločiti in je enaka za vse. Tretjič, dodatna dajatev EEG ni uvedena zaradi *inšpekcijskih pregledov*, neposredno pa tudi ne zaradi *obveznosti* na podlagi prava Unije. Nemčija mora v skladu z Direktivo 2009/28/ES uvesti ukrepe, da se zagotovi stalno povečevanje deleža energije iz obnovljivih virov (člen 3(2) Direktive); izvajanje je diskrecijska pravica Nemčije tako glede posebnih ukrepov (člen 3(3) Direktive) kot načina njihovega financiranja.
- (233) Kot je Komisija menila v sklepu o začetku postopka, člena 30 in 110 prepovedujeta le financiranje programa podpore za nacionalno proizvodnjo z diskriminatorno dajatvijo, uvedeno na uvožene proizvode. Ne določata, da mora država članica ugodnost iz programa podpore razširiti na uvožene proizvode. Ta sklep tako kot drugi sklepi

<sup>(108)</sup> Zadeva C-130/93, Lataire, ECLI:EU:C:1994:281, točka 14.

<sup>(109)</sup> Vendar Nemčija priznava, da dodatna dajatev EEG ni povračilo za zagotavljanje električne energije kot take, ki se prodaja na gotovinskem trgu.

<sup>(110)</sup> Zadeva C-206/06, Essent Netwerk Noord, ECLI:EU:C:2008:413.

<sup>(111)</sup> Zadeva C-171/78, Komisija proti Dansk, ECLI:EU:C:1980:54, točka 5.

<sup>(112)</sup> Zadeva C-206/06, Essent Netwerk Noord, ECLI:EU:C:2008:413, točka 46.

o nacionalnih programih podpore za energijo iz obnovljivih virov <sup>(113)</sup> ne postavlja pod vprašaj dejstva, da je podpora na podlagi zakona EEG iz leta 2012 omejena na nacionalno proizvodnjo. Vendar države članice pri pripravi svojih programov podpore ne smejo uvesti diskriminatornih dajatev v smislu členov 30 in 110 Pogodbe.

- (234) Sodba v zadevi Ålands Vindkraft ne vpliva na oceno glede členov 30 in 110 Pogodbe. Prvič, edino vprašanje v navedeni zadevi je bilo, ali bi moral biti program podpore za proizvajalce obnovljive energije dostopen proizvajalcem s sedežem v drugih državah članicah (Sodišče tega ni potrdilo). Sodba se ni nanašala na vprašanje, ali bi se lahko poleg tega takšen nacionalni program podpore financiral prek diskriminatorne dajatve, uvedene tudi za gospodarske subjekte s sedežem v drugih državah članicah. Drugič, Sodišče je na zahtevo švedskega sodišča zagotovilo razlago člena 34 o količinskih omejitvah pri prostem pretoku blaga; navedba za predhodno odločanje se ni nanašala na člena 30 in 110 o diskriminatornih dajatvah in davkih, o čemer se zato Sodišče ni izreklo. Tretjič, Sodišče je ugotovilo, da je Švedska vložniku zahtevka zavrnila dostop do svojega sistema certifikatov, ki je ukrep z enakim učinkom kot količinska omejitev, ta zavrnitev pa je bila upravičena na podlagi okoljske politike in sorazmerna pri doseganju navedenega cilja okoljske politike <sup>(114)</sup>. Vendar diskriminatorni ukrepi, ki kršijo člena 30 in 110, niso upravičeni, niti iz okoljskih razlogov: Komisija ne pozna nobenega primera, v katerem se bi lahko varstvo okolja (ali katera druga nujna zahteva v splošnem interesu) podprlo z uvedbo denarne obveznosti, zaradi katere bi morali gospodarski subjekti v drugih državah članicah plačati več od svojih domačih konkurentov.
- (235) Vendar je Nemčija, ki je vztrajala pri mnenju, da dodatna dajatev EEG ne krši členov 30 in 110 Pogodbe, predložila zavezo, da bo vlagala v povezovalne daljnovode ali podobne evropske energetske projekte (glej opis v uvodni izjavi 19). Navedene naložbe bi bile enakovredne ocenjenemu znesku domnevne diskriminacije.
- (236) Kršitve členov 30 in 110 Pogodbe se običajno odpravijo s povračilom zaračunanih dajatev. Vendar je Komisija priznala, da je ponovna naložba dela prihodkov od davkom podobne dajatve, pobranih od uvoza, v projekte in infrastrukturo, ki koristijo zlasti uvozu, ustrezen način za odpravo pretekle morebitne diskriminacije na podlagi členov 30 in 110 Pogodbe <sup>(115)</sup>.
- (237) Da bi se določil delež preteklega prihodka od dodatne dajatve EEG, ki ga je treba dodeliti takim naložbam, je treba najprej oceniti uvoz električne energije EEG, upravičene do podpore, v Nemčijo. Nemčija je navedla, da je v obdobju veljavnosti zakona EEG iz leta 2012, tj. med januarjem 2012 in julijem 2014, delež potrdil o izvoru, ki ustrezajo električni energiji iz obnovljivih virov, ki bi lahko bila podprta na podlagi zakona EEG iz leta 2012, znašal približno 1 349 GWh: 519 GWh leta 2012, 283 GWh leta 2013 in 547 GWh leta 2014. Precej večji delež potrdil o izvoru, ki ni vključen v to količino, je za velike, stare hidroelektrarne, ki na podlagi zakona EEG iz leta 2012 ne bi bile upravičene do podpore. Ker se lahko s potrdili o izvoru trguje ločeno, sama po sebi ne zadoščajo za ugotavljanje obsega uvoza električne energije EEG. Nemčija je navedla, da je dejanski uvoz manjši, vendar ni mogla zagotoviti informacij, v kolikšnem obsegu je bila uvožena navedena zelena električna energija, ki je bila izračunana, krita s pogodbami za fizični uvoz.
- (238) Nato je treba oceniti, v kolikšnem obsegu je bila uvožena zelena električna energija diskriminirana. Diskriminacija je prisotna zaradi dejstva, da k dodatni dajatvi EEG prispevata domača proizvodnja električne energije EEG in uvoz EEG, vendar ima od nje korist le domača proizvodnja električne energije EEG (v okviru omejitev pogojev za upravičenost).
- (239) Diskriminacijo kot tako je mogoče izmeriti s stopnjo dodatne dajatve EEG, ki se je zaračunala ob uvozu električne energije EEG. Vendar je treba opozoriti, da nobeno povračilo ne bi krilo celotne dodatne dajatve kot take, ampak bi bilo omejeno na hipotetično obliko prejete podpore (zagotovljene odkupne cene, tržne premije ali pravice, povezane z zeleno električno energijo). Ker domači proizvajalci električne energije EEG prav tako plačujejo dodatno dajatev, vendar prejemajo podporo EEG, bi različna obravnava izvirala le iz tega, da je treba za uvoženo električno energijo EEG plačati dodatno dajatev, vendar ta ni upravičena do podpore. V bistvu je diskriminacija enaka stopnji podpore, do katere uvožena električna energija EEG ni upravičena.

<sup>(113)</sup> Glej na primer državno pomoč SA.33384 (2011/N) – Avstrija, Ökostromgesetz 2012, C(2012) 565 final.

<sup>(114)</sup> Glej opombo 107.

<sup>(115)</sup> Državna pomoč SA.15876 (N 490/2000) – Italija, Nasedli stroški za sektor električne energije (UL C 250, 8.10.2005, str. 10).

- (240) Glede zagotovljenih odkupnih cen in tržnih premij Komisija ugotavlja, da so te odvisne od tehnologije EEG, zato bi bilo treba določiti različne vrste električne energije EEG, ki so se dejansko uvažale, in njihove količine, da bi se lahko navedene oblike podpore uporabile za uvoz. Ker je Nemčija pojasnila, da podatki o dejanskem uvozu EEG niso na voljo, merjenje diskriminacije z uporabo določene zagotovljene odkupne cene ali tržne premije za ustrezno količino uvoza ni mogoče.
- (241) Nasprotno se lahko lažje določi prednost na podlagi *pravic, povezanih z zeleno električno energijo*: Nemčija je navedla, da je bila prednost na podlagi *pravic, povezanih z zeleno električno energijo*, v praksi nižja od 4 ct/kWh. Dobavitelji električne energije, ki želijo uveljavljati navedene pravice, prejmejo znižanje za 2 ct/kWh na celoten portfelj le, če je od tega vsaj 50 % električne energije iz obnovljivih virov. Da bi se izognili tveganju glede morebitne neizpolnitve 50-odstotnega cilja zaradi manjše količine (v tem primeru bi bilo treba dodatno dajatev EEG plačati za celoten portfelj), dobavitelji električne energije električno energijo EEG nabavljajo z varnostnim pribitkom, tj. več kot potrebnih 50 %, včasih tudi do 60 %. V tem primeru je treba pri izračunu stroškovne prednosti, ki se lahko morda prenese na proizvajalce električne energije iz obnovljivih virov, znižanje dodatne dajatve EEG za celoten portfelj, tj. 2 ct/kWh, deliti z večjim deležem električne energije iz obnovljivih virov. Pri 60-odstotnem deležu na primer dejanska stroškovna prednost, ki bi jo bilo mogoče prenesti, ne bi znašala 4 ct/kWh, ampak le 3,3 ct/kWh. V povprečju je najvišja prednost na podlagi *pravic, povezanih z zeleno električno energijo*, znašala 3,8 ct/kWh leta 2012, 3,2 ct/kWh leta 2013 in 3,9 ct/kWh leta 2014.
- (242) Zdi se, da so bile *pravice, povezane z zeleno električno energijo*, nekoliko višje od dodatne dajatve EEG v letu 2012, vendar nižje od dodatnih dajatev v letih 2013 in 2014. Zdi se tudi, da so bile *pravice, povezane z zeleno električno energijo*, nižje od prednosti, vključene v nekatere zagotovljene odkupne cene (po odbitku tržne cene), na primer za solarno energijo, vendar višje od prednosti, vključene v druge zagotovljene odkupne cene, na primer za vetrno energijo. Vendar tudi če bi se s *pravicami* do neke mere podcenil dejanski obseg diskriminacije, je treba upoštevati, da število potrdil o izvoru presega obseg uvoza. Komisija zato meni, da je metoda, ki jo je uporabila Nemčija (opisana v uvodni izjavi 238 in naslednjih uvodnih izjavah), ustrežna. Prednost na podlagi *pravic, povezanih z zeleno električno energijo*, se lahko skupaj s podatki o uvoženih potrdilih o izvoru šteje za razumen približek obsegu, v katerem je bila uvožena električna energija EEG diskriminirana na podlagi zakona EEG iz leta 2012.
- (243) Z uporabo vrednosti za uvoz električne energije EEG, upravičen do podpore, iz uvodne izjave 237 in vrednosti za *pravice, povezane z zeleno električno energijo*, iz uvodne izjave 241 znaša znesek, ki ga je treba ponovno vložiti, 50 milijonov EUR <sup>(116)</sup>. Komisija zato meni, da bo zaveza Nemčije glede naložb v višini 50 milijonov EUR (glej uvodno izjavo 19) v povezovalne daljnovode in evropske energetske projekte odpravila preteklo morebitno diskriminacijo na podlagi členov 30 in 110 Pogodbe.

## 8. VERODOSTOJNI JEZIK

- (244) Kot je navedeno v oddelku 1 tega sklepa, se je Nemčija odpovedala pravici, da se ta sklep sprejme v nemškem jeziku. Verodostojni jezik bo zato angleški jezik.

## 9. SKLEPNA UGOTOVITEV IN VRAČILO

- (245) Ker je bila pretekla kršitev členov 30 in 110 Pogodbe zaradi dodatne dajatve EEG odpravljena, Komisija ugotavlja, da je podpora za proizvajalce električne energije EEG, ki je bila v uvodnih izjavah 187 in 200 sklepa o začetku postopka razglašena za združljivo, glede mehanizma financiranja skladna tudi z notranjim trgom.
- (246) Komisija ugotavlja, da je Nemčija nezakonito izvajala pomoč za podporo za proizvodnjo električne energije EEG in za energetske intenzivna podjetja, pri čemer je kršila člen 108(3) Pogodbe.
- (247) Če pomoč ni združljiva z notranjim trgom, bi jo bilo treba vrniti.
- (248) Vračilo bi moralo zajemati le znižanja dodatne dajatve EEG za leti 2013 in 2014 (v nadaljnjem besedilu: zadevni leti).

<sup>(116)</sup> 19,7 (za leto 2012) + 9,1 (za leto 2013) + 21,3 (za leto 2014) = 50,1 milijona EUR.

- (249) Zneski, ki jih je treba vrniti, bi morali biti za vsako zadevno leto omejeni na razliko med združljivim zneskom za navedeno leto, kot je določeno v skladu z uvodnimi izjavami 251, 252 in 253, in zneskom dodatne dajatve EEG, ki ga je upravičenec dejansko plačal v zadevnem letu.
- (250) Znesek dodatne dajatve EEG, ki ga je upravičenec v zadevnem letu dejansko plačal, se izračuna tako, da se znižana dodatna dajatev za navedeno leto pomnoži s porabo električne energije upravičenca v istem letu. Da bi Nemčija pospešila vračanje in ker podatki o porabi za zadevni leti za vsa podjetja, ki jih vračilo zadeva, še niso na voljo, bo najprej za izračun predhodnega zneska vračila uporabila podatke o porabi električne energije, predložene v vlogah, ta znesek pa se bo vrnil takoj. Nemčija bo nato končne zneske vračila določila na podlagi podatkov o dejanski porabi za zadevni leti in sprejela ustrezne ukrepe za zagotavljanje vračila ali poplačila na podlagi navedenih končnih zneskov (ta korak v postopku vračila se imenuje „korekcijski mehanizem“).
- (251) Združljivi znesek se določi na podlagi oddelka 3.7.2 smernic iz leta 2014. Podjetje, ki je bilo upravičeno do znižanja, mora spadati v sektorje iz Priloge 3 k smernicam iz leta 2014 (točka 185 smernic iz leta 2014) ali pa mora imeti vsaj 20-odstotno elektro-intenzivnost in pripadati sektorju z vsaj 4-odstotno intenzivnostjo trgovine na ravni Unije, čeprav ne spada v nobenega od sektorjev iz Priloge 3 k smernicam iz leta 2014 (točka 186 smernic iz leta 2014). Za uporabo točke 186 smernic iz leta 2014, kot je pojasnjena v uvodni izjavi 202, se lahko uporabijo podatki, predloženi v vlogah za zadevni leti.
- (252) Poleg tega mora podjetje, če je upravičeno do podpore na podlagi uvodne izjave 251, plačati vsaj 15 % dodatnih stroškov brez znižanja (točka 188 smernic iz leta 2014). Vendar se lahko znesek, ki ga je treba plačati, omeji na ravni podjetja na 4 % bruto dodane vrednosti zadevnega podjetja. Za podjetja z vsaj 20-odstotno elektro-intenzivnostjo se lahko znesek, ki ga je treba plačati, omeji na 0,5 % bruto dodane vrednosti zadevnega podjetja (točka 189 smernic iz leta 2014). Za uporabo točke 189 smernic iz leta 2014, kot je pojasnjena v uvodni izjavi 202, se lahko uporabijo podatki, predloženi v vlogah za zadevni leti. Če podjetje do podpore na podlagi uvodne izjave 251 ni upravičeno, je znesek, ki ga je treba plačati, v skladu z oddelkom 3.7.2 smernic iz leta 2014 načeloma enak dodatni dajatvi EEG brez znižanja, v skladu s prehodnim pravilom iz točke 197 smernic iz leta 2014.
- (253) Če je znesek, ki ga je treba plačati in je določen na podlagi uvodne izjave 252, za katero od zadevnih let višji od zneska, ki ga je upravičenec dejansko plačal tisto leto, veljajo določbe načrta prilagoditve iz uvodne izjave 212: za leto 2013 združljivi znesek naj ne bi presegel 125 % dodatne dajatve, ki je bila dejansko plačana leta 2013 (tj. isto leto). Za leto 2014 združljivi znesek naj ne bi presegel 150 % dodatne dajatve, ki je bila dejansko plačana leta 2013 (tj. prejšnje leto). Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 250, lahko dodatna dajatev, ki je bila dejansko plačana v letih 2013 in 2014, za namene določanja predhodnega zneska vračila temelji na podatkih o porabi električne energije, vključene v vlogo podjetja za znižanje v letih 2013 in 2014. Za namene korekcijskega mehanizma se bodo uporabili dejanski podatki o porabi električne energije za leti 2013 in 2014, ko bodo na voljo.
- (254) Če znesek, ki ga je treba plačati ter je določen na podlagi uvodnih izjav 251, 252 in 253, ni višji od zneska, ki ga je upravičenec dejansko plačal v posameznem zadevnem letu, zneska ni treba vračati.
- (255) Če je skupni znesek pomoči, ki jo je prejel upravičenec, nižji od 200 000 EUR in če pomoč izpolnjuje vsa druga merila iz Uredbe Komisije (EU) št. 1407/2013 <sup>(117)</sup> ali Uredbe Komisije (ES) št. 1998/2006 <sup>(118)</sup>, bi se moralo za tako pomoč šteti, da ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe, zato zneska ne bi bilo treba vrniti.
- (256) Če je skupni znesek pomoči, ki jo je prejel upravičenec, višji od 200 000 EUR, vrniti pa je treba znesek, nižji od 200 000 EUR, se Uredba (ES) št. 1998/2006 in Uredba (EU) št. 1407/2013 ne uporabljata, saj se pomoč nanaša na iste upravičene stroške in je kumulacija izključena (člen 5(2) Uredbe (EU) št. 1407/2013 in člen 2(5) Uredbe (ES) št. 1998/2006). Taki zneski bi se zato morali vrniti.

<sup>(117)</sup> Uredba Komisije (EU) št. 1407/2013 z dne 18. decembra 2013 o uporabi členov 107 in 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije pri pomoči *de minimis* (UL L 352, 24.12.2013, str. 1).

<sup>(118)</sup> Uredba Komisije (ES) št. 1998/2006 z dne 15. decembra 2006 o uporabi členov 87 in 88 Pogodbe pri pomoči *de minimis* (UL L 379, 28.12.2006, str. 5).

(257) Komisija je nadalje proučila, ali obstajajo kakršne koli ovire za vračilo v skladu s členom 14 Uredbe (ES) št. 659/1999. Kot je opisano v uvodni izjavi 172, so nekatere zainteresirane strani trdile, da bi morala biti prilagoditev v letih 2013 in 2014 čim nižja, da bi se zavarovala legitimna pričakovanja upravičencev, in da ne bi smelo biti nobenega vračila. Vendar legitimna pričakovanja upravičencev iz razlogov, navedenih v uvodni izjavi 146 in naslednjih uvodnih izjavah, ne morejo nastati na podlagi odločbe Komisije v zadevi NN 27/2000, saj se zakon EEG iz leta 2012 razlikuje od zakona EEG iz leta 2000 in je bil sprejet več kot deset let pozneje, zlasti pa posebno pravilo o nadomestilih v zakonu EEG iz leta 2000 ni obstajalo –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

#### Člen 1

Državna pomoč za podporo za proizvodnjo električne energije iz obnovljivih virov in zemeljskega plina, vključno z mehanizmom financiranja, dodeljena na podlagi zakona *Erneuerbare-Energien-Gesetz* 2012 (zakon EEG iz leta 2012), ki jo je Nemčija nezakonito izvajala s kršitvijo člena 108(3) Pogodbe, je združljiva z notranjim trgov pod pogojem, da Nemčija izvede zavezo iz Priloge I.

#### Člen 2

Komisija sprejema načrt prilagoditve, ki ga je Nemčija predložila za leti 2013 in 2014, kot je določen v Prilogi II.

#### Člen 3

1. Državna pomoč, ki vključuje znižanja dodatne dajatve za financiranje podpore za električno energijo iz obnovljivih virov (dodatna dajatev EEG) v letih 2013 in 2014 za energetske intenzivne uporabnike (*Besondere Ausgleichsregelung*, posebno pravilo o nadomestilih) ter ki jo je Nemčija nezakonito izvajala s kršitvijo člena 108(3) Pogodbe, je združljiva z notranjim trgov, če spada v eno od štirih kategorij iz tega odstavka.

Če je bila državna pomoč dodeljena podjetju, ki spada v sektor iz Priloge 3 k Smernicam o državni pomoči za varstvo okolja in energijo za obdobje 2014–2020 (smernice iz leta 2014), je združljiva z notranjim trgov, če je podjetje plačalo vsaj 15 % dodatnih stroškov, ki jih imajo dobavitelji električne energije zaradi obveznosti nakupa energije iz obnovljivih virov in se nato prenesejo na njihove odjemalce. Če je podjetje plačalo manj kot 15 % navedenih dodatnih stroškov, je državna pomoč kljub temu združljiva, če je podjetje plačalo znesek, ki je enak vsaj 4 % njegove bruto dodane vrednosti ali, za podjetja z vsaj 20-odstotno elektro-intenzivnostjo, vsaj 0,5 % bruto dodane vrednosti.

Če je bila državna pomoč dodeljena podjetju, ki ne spada v sektor iz Priloge 3 k smernicam iz leta 2014, vendar je bila njegova elektro-intenzivnost v letu 2012 vsaj 20-odstotna, podjetje pa je v navedenem letu spadalo v sektor, ki je imel na ravni Unije vsaj 4-odstotno intenzivnost trgovine, je združljiva z notranjim trgov, če je podjetje plačalo vsaj 15 % dodatnih stroškov, ki jih imajo dobavitelji električne energije zaradi obveznosti nakupa energije iz obnovljivih virov in se nato prenesejo na njihove odjemalce. Če je podjetje plačalo manj kot 15 % navedenih dodatnih stroškov, je državna pomoč kljub temu združljiva, če je podjetje plačalo znesek, ki je enak vsaj 4 % njegove bruto dodane vrednosti ali, za podjetja z vsaj 20-odstotno elektro-intenzivnostjo, vsaj 0,5 % bruto dodane vrednosti.

Če je bila državna pomoč dodeljena podjetju, ki je bilo upravičeno do državne pomoči, združljive na podlagi drugega ali tretjega pododstavka, vendar znesek dodatne dajatve EEG, ki ga je navedeno podjetje plačalo, ni doseglo ravni iz navedenih pododstavkov, so združljivi naslednji deli pomoči:

(a) za leto 2013: del pomoči, ki presega 125 % dodatne dajatve, ki jo je podjetje dejansko plačalo leta 2013;

(b) za leto 2014: del pomoči, ki presega 150 % dodatne dajatve, ki jo je podjetje dejansko plačalo leta 2013.



Če je bila državna pomoč dodeljena podjetju, ki ni bilo upravičeno do državne pomoči, združljive na podlagi drugega ali tretjega pododstavka, in je podjetje plačalo manj kot 20 % dodatnih stroškov dodatne dajatve brez znižanja, so združljivi naslednji deli pomoči:

- (a) za leto 2013: del pomoči, ki presega 125 % dodatne dajatve, ki jo je podjetje dejansko plačalo leta 2013;
  - (b) za leto 2014: del pomoči, ki presega 150 % dodatne dajatve, ki jo je podjetje dejansko plačalo leta 2013.
2. Vsaka pomoč, ki ni vključena v odstavku 1, ni združljiva z notranjim trgovom.

#### Člen 4

Individualna pomoč, dodeljena na podlagi shem pomoči iz členov 1 in 3, ne pomeni pomoči, če je ob dodelitvi izpolnjevala pogoje iz uredbe, sprejete na podlagi člena 2 Uredbe (ES) št. 994/98 <sup>(119)</sup>, ki se je uporabljala ob dodelitvi pomoči.

#### Člen 5

Individualna pomoč, dodeljena na podlagi shem pomoči iz členov 1 in 3, ki je ob dodelitvi izpolnjevala pogoje iz uredbe, sprejete v skladu s členom 1 Uredbe (ES) št. 994/98, ali druge odobrene sheme pomoči, je združljiva z notranjim trgovom do največjih intenzivnosti pomoči, ki se uporabljajo za to vrsto pomoči.

#### Člen 6

1. Nemčija od upravičencev izterja nezdružljivo pomoč iz člena 3(2) na način, opisan v Prilogi III.
2. Zneskom, ki jih je treba vrniti, se prištejejo obresti od izplačila pomoči upravičencem do njihovega dejanskega vračila.
3. Obresti se izračunajo z obrestnoobrestnim računom v skladu s poglavjem V Uredbe Komisije (ES) št. 794/2004 <sup>(120)</sup>.
4. Nemčija prekliče vsa neporavnana plačila pomoči na podlagi sheme iz člena 3(2) od datuma sprejetja tega sklepa.

#### Člen 7

1. Nezdružljiva pomoč iz člena 3(2) se vrne takoj in učinkovito.
2. Nemčija zagotovi, da se ta sklep izvede v štirih mesecih po datumu priglasitve tega sklepa z vračilom dodeljene nezdružljive pomoči.
3. Če Nemčija izterja le predhodne zneske iz odstavka 4 Priloge III, ki jih je treba vrniti, (Nemčija) zagotovi, da se korekcijski mehanizem iz odstavka 4 Priloge III izvede v enem letu po datumu priglasitve tega sklepa.

#### Člen 8

1. Nemčija v dveh mesecih od datuma priglasitve tega sklepa predloži naslednje informacije:
  - (a) seznam upravičencev, ki so prejeli pomoč iz člena 3(1) in (2), in skupni znesek prejete pomoči vsakega upravičenca iz te sheme;

<sup>(119)</sup> Uredba Sveta (ES) št. 994/98 z dne 7. maja 1998 o uporabi členov 92 in 93 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti za določene vrste horizontalne državne pomoči (UL L 142, 14.5.1998, str. 1).

<sup>(120)</sup> Uredba Komisije (ES) št. 794/2004 z dne 21. aprila 2004 o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 140, 30.4.2004, str. 1).

- (b) skupni predhodni znesek, ki ga je treba vrniti (glavnica in obresti), ki ga mora vrniti vsak upravičenec;
- (c) podroben opis že sprejetih ali načrtovanih ukrepov za uskladitev s tem sklepom, vključno z zavezo iz Priloge I;
- (d) dokumente, ki dokazujejo, da je bilo upravičencem naročeno, naj vrnejo pomoč, in da je zaveza iz Priloge I izpolnjena.

2. Nemčija obvešča Komisijo o napredku v zvezi z nacionalnimi ukrepi, sprejetimi za izvajanje tega sklepa, dokler pomoč iz člena 3(2) ni v celoti vrnjena, zaveza iz Priloge I pa v celoti izvedena. Na zahtevo Komisije takoj predloži vse informacije o že sprejetih in načrtovanih ukrepih za uskladitev s tem sklepom. Prav tako predloži podrobne informacije o zneskih pomoči in obrestih za vračilo, ki so jih upravičenci že vrnili.

#### Člen 9

Nemčija se je zavezala, da bo ponovno vložila 50 milijonov EUR v povezovalne vode in evropske energetske projekte. Nemčija Komisijo obvešča o izvajanju te zaveze.

#### Člen 10

Ta sklep je naslovljen na Zvezno republiko Nemčijo.

V Bruslju, 25. novembra 2014

Za Komisijo  
Margrethe VESTAGER  
Članica Komisije

## PRILOGA I

**ZAVEZA, KI JO JE NEMČIJA PREDLOŽILA 7. JULIJA 2014**

„Vprašanje v zvezi s členoma 30 in 110 za obstoječe naprave in Grünstromprivileg (zakon EEG iz leta 2012)

Glede zakona EEG iz leta 2012 bi bila mogoča skupna rešitev v zvezi s pravicami, povezanimi z zeleno električno energijo, ter vprašanjem v zvezi s členoma 30 in 110. Rešitev bi bila ponovna naložba ocenjenega zneska, pridobljenega z domnevno diskriminacijo, v povezovalne daljnovode ali podobne evropske energetske projekte. Ponovna naložba bi se lahko izvedla vzporedno z napredkom zadevnega projekta. Na podlagi podatkov, ki jih je sporočila Nemčija, bi morala ponovna naložba znašati 50 milijonov EUR za obdobje od januarja 2012 do julija 2014. Nemčija to zavezo ponuja z zaščito svojega pravnega položaja (brez diskriminacije).“

—

## PRILOGA II

## ZAVEZA, KI JO JE NEMČIJA PREDLOŽILA 4. JULIJA 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

$$\text{Rückforderung}_{2013} = Z(\text{Anpassplan})_{2013} - Z(\text{EEG2012})_{2013}$$

$$\text{Mit: } Z(\text{Anpassplan})_{2013} = \text{Minimum von } Z(\text{EEAG}) \text{ und } 125 \% \times Z(\text{EEG2012})_{2013}$$

Rückforderung<sub>2013</sub>: Rückforderung für das Jahr 2013

Z(Anpassplan)<sub>2013</sub>: Zahlung gemäß Anpassungsplan für 2013

Z(EEAG)<sub>2013</sub>: Zahlung gemäß EEAG für 2013

Z(EEG2012)<sub>2013</sub>: Für 2013 nach EEG2012 tatsächlich geleistete EEG-Zahlung

Aufgrund der Dringlichkeit einerseits und zur Begrenzung des ohnehin als sehr hoch einzuschätzenden administrativen Aufwandes andererseits ist es nötig, für die Berechnung der unternehmensbezogenen Rückforderungsbeträge ausschließlich auf dem BAFA schon vorliegende Zahlen zurückzugreifen (\*). Daher werden die spezifischen Unternehmensdaten (Bruttowertschöpfung zu Marktpreisen, Strombezugsmenge, Stromkosten) der Anträge für 2013 bzw. 2014 verwendet („Bescheiddaten“), 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“

(\*) Prvotna opomba: „Die unternehmensbezogenen Daten des Jahres 2013 liegen dem BAFA nicht vor. Unternehmensbezogene Daten des Jahres 2014 existieren naturgemäß noch nicht.“

**Prevod**

„Vračilo [znesek, ki ga je treba vrniti] v zvezi z zadevnim podjetjem je razlika med zadevnimi stroški EEG, določenimi na podlagi Smernic o državni pomoči za varstvo okolja in energijo za obdobje 2014–2020 (smernice iz leta 2014), in stroški EEG, določenimi na podlagi zakona EEG iz leta 2012. Načrt prilagoditve v zvezi s tem omejuje plačilo na podlagi smernic iz leta 2014 na največ 125 % (za leto 2013) in največ 150 % (za leto 2014) plačila, izvedenega za leto 2013 v skladu z zakonom EEG iz leta 2012 (glej diagram). Negativni zneski vračila se ne upoštevajo.

Diagram: način izračuna vračila

$$\text{Vračilo}_{2013} = P(\text{načrt prilagoditve})_{2013} - P(\text{EEG2012})_{2013}$$

$$P(\text{načrt prilagoditve})_{2013} = \text{minimalno } P(\text{EEAG}) \text{ in } 125 \% \times P(\text{EEG2012})_{2013}$$

Vračilo<sub>2013</sub>: vračilo za leto 2013

P(načrt prilagoditve)<sub>2013</sub>: zapadlo plačilo v skladu z načrtom prilagoditve za leto 2013

P(EEAG)<sub>2013</sub>: zapadlo plačilo v skladu s smernicami iz leta 2014 za leto 2013

P(EEG2012)<sub>2013</sub>: dejansko plačilo na podlagi zakona EEG iz leta 2012 za leto 2013

Zaradi nujnosti in da se omeji upravna obremenitev, ki je po ocenah zelo visoka, je treba zneske, ki jih morajo podjetja vrniti, izračunati le na podlagi podatkov, ki jih organ BAFA že ima na voljo (\*). Zato se bodo uporabili podatki posameznih podjetij (o bruto dodani vrednosti po tržnih cenah, porabi električne energije in stroških električne energije), ki so jih podjetja predložila v vlogah za leti 2013 in 2014, vendar so za tisto leto, za katero je bilo treba predložiti dokazila (tj. poslovno leto 2011 za znižanje, dodeljeno v letu 2013, in poslovno leto 2012 za znižanje, dodeljeno v letu 2014). V skladu s tem izračun temelji na bruto dodani vrednosti po tržnih cenah, saj podatki o bruto dodani vrednosti v stroških faktorjev niso na voljo. Poleg tega mora primerjani izračun temeljiti na podatkih o porabi električne energije, ki so bili predloženi v vlogah in so za leto, za katero je bilo treba predložiti dokazila. Navedeni podatki o porabi električne energije se razlikujejo od podatkov o električni energiji, ki se je dejansko porabila v letu, za katero je znižanje dodeljeno.

**Referenčni leti uporabljenih vrednosti:**

	Odločba organa BAFA za leto 2013	Odločba organa BAFA za leto 2014
Bruto dodana vrednost po tržnih cenah	2011	2012
Porabljena električna energija	2011	2012
Stroški električne energije	2011	2012“

(\*) Prvotna opomba: „Podatki za posamezno podjetje za leto 2013 organu BAFA niso na voljo. Podatkov za posamezno podjetje za leto 2014 še ni.“

## PRILOGA III

## NAČIN IZTERJAVE

1. Vračilo zajema le znižanja dodatne dajatve EEG za leti 2013 in 2014 (v nadaljnjem besedilu: zadevni leti).
2. Znesek, ki ga je treba vrniti, je za vsako zadevno leto enak razliki med združljivim zneskom za navedeno leto, kot je določeno v skladu z odstavki 5 do 8, in zneskom dodatne dajatve EEG, ki ga je upravičenec dejansko plačal v zadevnem letu, kot je določeno v skladu z odstavkoma 3 in 4.

*Znesek dodatne dajatve EEG, ki ga je upravičenec dejansko plačal v zadevnem letu*

3. Znesek dodatne dajatve EEG, ki ga je upravičenec v zadevnem letu dejansko plačal, se izračuna tako, da se znižana dodatna dajatev za navedeno leto pomnoži s porabo električne energije upravičenca v istem letu.
4. Nemčija lahko z odstopanjem od odstavka 3 najprej za izračun predhodnega zneska vračila uporabi podatke o porabi električne energije, ki jih je upravičenec predložil v vlogi za zadevno leto. V tem primeru se predhodni znesek vračila vrne takoj, Nemčija pa nato končni znesek vračila določi na podlagi podatkov o dejanski porabi in sprejme ustrezne ukrepe za zagotavljanje vračila ali poplačila na podlagi navedenega končnega zneska („korekcijski mehanizem“).

*Združljivi znesek*

5. Če upravičenec spada v sektor iz Priloge 3 k smernicam iz leta 2014 (točka 185 smernic iz leta 2014) ali če je bila elektro-intenzivnost upravičenca vsaj 20-odstotna in spada v sektor, ki ima na ravni Unije vsaj 4-odstotno intenzivnost trgovine, čeprav ne spada v nobenega od sektorjev iz Priloge 3 k smernicam iz leta 2014 (točka 186 smernic iz leta 2014), je upravičenec upravičen do pomoči v obliki znižanj financiranja podpore za električno energijo iz obnovljivih virov. Za uporabo točke 186 smernic iz leta 2014 se lahko uporabijo podatki, predloženi v vlogah za zadevno leto.
6. Če je upravičenec upravičen do podpore na podlagi odstavka 5, je združljiv znesek enak 15 % dodatne dajatve EEG brez znižanja (točka 188 smernic iz leta 2014). Vendar se lahko združljivi znesek omeji na ravni podjetja na 4 % bruto dodane vrednosti zadevnega podjetja. Za podjetja z vsaj 20-odstotno elektro-intenzivnostjo se lahko združljivi znesek omeji na 0,5 % bruto dodane vrednosti zadevnega podjetja (točka 189 smernic iz leta 2014). Za uporabo točke 189 smernic iz leta 2014 se lahko uporabijo podatki, predloženi v vlogah za zadevno leto.
7. Če upravičenec ni upravičen do podpore na podlagi odstavka 5, je združljiv znesek enak 20 % dodatne dajatve EEG brez znižanja (točka 197 smernic iz leta 2014).
8. Če je združljivi znesek, določen na podlagi odstavkov 6 in 7, za katero od zadevnih let višji od zneska dodatne dajatve EEG, ki ga je upravičenec dejansko plačal v zadevnem letu, se (združljivi znesek) omeji, kot sledi:
  - (a) za leto 2013: združljivi znesek ne presega 125 % zneska dodatne dajatve EEG, ki ga je upravičenec dejansko plačal v letu 2013 (tj. isto leto);
  - (b) za leto 2014: združljivi znesek ne presega 150 % zneska dodatne dajatve EEG, ki ga je upravičenec dejansko plačal v letu 2013 (tj. prejšnje leto).

**SKLEP KOMISIJE (EU) 2015/1586****z dne 26. februarja 2015****o ukrepu SA.35388 (13/C) (ex 13/NN in ex 12/N) – Poljska – Vzpostavitev letališča Gdynia-Kosakowo***(notificirano pod dokumentarno številko C(2015) 1281)***(Besedilo v poljskem jeziku je edino verodostojno)****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z zgoraj navedenima določbama <sup>(1)</sup>,

ob upoštevanju naslednjega:

**1. POSTOPEK****1.1 Postopek pred Komisijo**

- (1) Poljska je z dopisom z dne 7. septembra 2012 zaradi pravne varnosti uradno obvestila Komisijo o načrtih za financiranje preureditve vojaškega letališča blizu Gdynie na severu Poljske v civilno letališče. Ta ukrep je bil evidentiran pod številko SA.35388.
- (2) Komisija je z dopisoma z dne 7. novembra 2012 in 6. februarja 2013 zahtevala dodatne informacije o priglašenem ukrepu. Poljska je 7. decembra 2012 in 15. marca 2013 predložila dodatne informacije. Komisija in Poljska sta se sestali 17. aprila 2013. Na tem sestanku je Poljska potrdila, da je priglašeno financiranje že nepreklicno odobreno.
- (3) Komisija je z dopisom z dne 15. maja 2013 Poljsko obvestila, da je zadevo prenesla v register nepriglašanih pomoči, ker je bilo celotno financiranje, priglašeno Komisiji, že nepreklicno odobreno. Poljska je z dopisom z dne 16. maja 2013 predložila dodatne informacije.
- (4) Komisija je z dopisom z dne 2. julija 2013 Poljsko obvestila o svojem sklepu o začetku postopka na podlagi člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) <sup>(2)</sup> (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka) v zvezi s financiranjem, ki sta ga družbi Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo sp. z o. o. (v nadaljnjem besedilu: Gdynia-Kosakowo Airport Ltd ali upravljavec letališča) odobrila mesto Gdynia (v nadaljnjem besedilu: Gdynia) in občina Kosakowo (v nadaljnjem besedilu: Kosakowo). Poljska je 6. avgusta 2013 predložila svoje pripombe o sklepu o začetku postopka.
- (5) Sklep Komisije o začetku postopka je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* <sup>(3)</sup>. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj v enem mesecu od dneva objave predložijo svoje pripombe o zadevnem ukrepu.

<sup>(1)</sup> UL C 243, 23.8.2013, str. 25.

<sup>(2)</sup> S 1. decembrom 2009 sta člena 87 in 88 Pogodbe ES postala člen 107 oziroma člen 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU). Oba niza določb sta vsebinsko enaka. V tem sklepu je treba sklicevanje na člena 107 in 108 PDEU razumeti kot sklicevanje na člena 87 in 88 Pogodbe ES, kadar je to primerno. S PDEU so bile uvedene tudi nekatere spremembe izrazja, na primer besedo „Skupnost“ je zamenjala beseda „Unija“, besedno zvezo „skupni trg“ pa „notranji trg“. V celotnem besedilu tega sklepa se uporablja terminologija PDEU.

<sup>(3)</sup> Sklep, ki je bil priglašen Poljski pod številko zadeve C(2013) 4045 final, je bil objavljen s povzetkom v UL C 243, 23.8.2013, str. 25.

- (6) Komisija ni prejela pripomb zainteresiranih strank. Poljska je bila o tem obveščena z dopisom z dne 9. oktobra 2013.
- (7) Komisija je z dopisom z dne 30. oktobra 2013 zahtevala dodatne informacije. Poljska je z dopisoma z dne 4. in 15. novembra 2013 predložila dodatne informacije. Komisija in Poljska sta se sestali 26. novembra 2013. Poljska je z dopisoma z dne 3. decembra 2013 in 2. januarja 2014 predložila dodatne informacije.
- (8) Komisija je 11. februarja 2014 sprejela Sklep 2014/883/EU <sup>(4)</sup>, v katerem je ugotovila, da sta državna pomoč, ki jo je Poljska nezakonito dodelila družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, in državna pomoč, ki jo je Poljska nameravala dodeliti navedenemu upravljavcu letališča, nezdružljivi z notranjim trgov. V skladu s sklepom je morala Poljska od družbe Gdynia-Kosakowo Airport Ltd izterjati pomoč, ki je bila že dodeljena.

### 1.2 Postopek pred Splošnim sodiščem in postopek izterjave

- (9) Kosakowo ter pozneje Gdynia in upravljavec letališča so 9. aprila 2014 oziroma 16. aprila 2014 izpodbijali Sklep 2014/883/EU pred Splošnim sodiščem ter zahtevali, naj se razglasi za ničnega <sup>(5)</sup>. Tožeče stranke so med drugim trdile, da je Komisija zmotno vključila izdatke za dejavnosti s področja javne politike v znesek, ki ga je treba izterjati.
- (10) Gdynia in upravljavec letališča ter Kosakowo so 8. oziroma 9. aprila 2014 vložili predlog za izdajo začasne odredbe v teh zadevah.
- (11) Okrožno sodišče Gdańsk-Polnoc je 7. maja 2014 izdalo sklep o razglasitvi stečaja družbe Gdynia-Kosakowo Airport Ltd in odredilo njeno likvidacijo. Vsi upniki so bili pozvani, naj v treh mesecih vložijo svoje terjatve. Kosakowo je 5. junija 2014 vložilo terjatev v vrednosti 6,28 milijona PLN (približno 1,57 milijona EUR) skupaj z obrestmi. Gdynia je 22. avgusta 2014 vložila terjatev v vrednosti 85,44 milijona PLN (približno 21,36 milijona EUR) skupaj z obrestmi.
- (12) Predsednik Splošnega sodišča je s sklepoma z dne 20. avgusta 2014 zavrnil predloga za izdajo začasne odredbe <sup>(6)</sup>. Predsednik Splošnega sodišča je ugotovil zlasti, da Sklepa 2014/883/EU ni mogoče šteti za odločilni razlog za škodo, nastalo zaradi stečaja družbe Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, saj je družba sama vložila predlog za stečajni postopek, preden so poljski organi sprejeli zavezujoče ukrepe za izvedbo sklepa Komisije.
- (13) Poljska je 15. oktobra 2014 posredovala v obeh glavnih zadevah, pri čemer je trdila, da bi bilo treba Sklep 2014/883/EU razglasiti za ničnega v točki, ki zadeva izterjavo finančnih sredstev, dodeljenih upravljavcu letališča in uporabljenih za financiranje dejavnosti s področja javne politike, kot je opisano v točki 3.1.1 sklepa o začetku postopka.
- (14) Po informacijah, ki jih je zagotovila Poljska, v skladu s stečajnim postopkom v teku, ki vključuje likvidacijo premoženja družbe, letališče Gdynia-Kosakowo upravlja skrbnik <sup>(7)</sup>.

### 1.3 Umik

- (15) Med postopkom pred Splošnim sodiščem je postalo jasno, da pomoč, ki se v skladu s Sklepom 2014/883/EU šteje za nezdružljivo z notranjim trgov, vključuje nekatere naložbe, ki glede na sklep o začetku postopka ne pomenijo državne pomoči.

<sup>(4)</sup> Sklep Komisije 2014/883/EU z dne 11. februarja 2014 o ukrepu SA.35388 (13/C) (ex 13/NN in ex 12/N) – Poljska – Vzpostavitev letališča Gdynia-Kosakowo (UL L 357, 12.12.2014, str. 51).

<sup>(5)</sup> Ta predloga sta bila evidentirana kot zadevi T-215/14 in T-217/14.

<sup>(6)</sup> Sklep predsednika Splošnega sodišča v zadevi T-215/14 R, *Gmina Miasto Gdynia in Port Lotniczy Gdynia Kosakowo* proti Komisiji, EU:T:2014:733; Sklep predsednika Splošnega sodišča v zadevi T-217/14 R, *Gmina Kosakowo* proti Komisiji, neobjavljen.

<sup>(7)</sup> Dopisa predsednika Urada za varstvo konkurence in varstvo potrošnikov z dne 30. junija 2014 in 8. januarja 2015.



- (16) Komisija je v uvodni izjavi 25 sklepa o začetku postopka dejansko ugotovila, da naložba v zgradbe in opremo za gasilce, carino, letališke varnostnike, policijo in mejne policiste spada na področje javne politike in zato ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU. Zato se formalni postopek preiskave ni nanašal na to naložbo.
- (17) Vendar je Komisija v Sklepu 2014/883/EU ugotovila, da morajo v skladu s poljsko zakonodajo upravljavci letališč financirati takšne naložbe iz lastnih sredstev. Zato bi zasebni udeleženec na trgu upošteval te stroške, kadar bi se odločal, ali vložiti v letališče (kot je bilo storjeno v študijah, ki jih je predložila Poljska), javno financiranje te naložbe pa bi lahko pomenilo državno pomoč.
- (18) Glede na to, da je bilo v sklepu o začetku postopka ugotovljeno, da naložba v zgradbe in opremo za gasilce, carino, letališke varnostnike, policijo in mejne policiste ne pomeni državne pomoči, Komisija meni, da navedene sklepne ugotovitve ne bi smela postaviti pod vprašaj v končni odločitvi o ukrepu. Zato bi bilo treba Sklep 2014/883/EU umakniti in nadomestiti s tem sklepom. Ker so vsi elementi, potrebni za oceno ukrepa, na voljo v evidenci, ni treba znova začeti formalnega postopka preiskave.

## 2. OPIS UKREPOV IN RAZLOGOV ZA ZAČETEK POSTOPKA

### 2.1 Ozadje preiskave

- (19) Zadeva se nanaša na financiranje novega civilnega letališča v Pomorjanski (Pomorjanskem vojvodstvu) na meji med mestom Gdynia in občino Kosakowo, 25 kilometrov od letališča Gdańsk<sup>(8)</sup>. Novo letališče upravlja družba Gdynia-Kosakowo Airport Ltd. Upravljavec letališča je v celoti v lasti občin Gdynia in Kosakowo.
- (20) Cilj naložbenega projekta je vzpostaviti drugo letališče v Pomorjanski na podlagi infrastrukture vojaškega letališča v Kosakowem<sup>(9)</sup>. Novo letališče naj bi se uporabljalo zlasti za splošni letalski promet (npr. zasebna reaktivna letala, jadralna/lahka športna letala), nizkocenovne prevoznike in čarterske lete. Ob priglasitvi je bilo predvideno, da bo letališče začelo delovati na začetku leta 2014. V poročilu družbe PricewaterhouseCoopers (v nadaljnjem besedilu: PWC) iz leta 2012 je bila naslednja napoved potniškega prometa v prvih letih delovanja: približno [...] leta 2014, [...] leta 2017, [...] leta 2020 in približno [...] leta 2028.
- (21) Projekt je bil zasnovan aprila 2005, ko so različni regionalni organi, ministrstvo za obrambo in predstavniki letališča Gdańsk<sup>(10)</sup> podpisali pismo o nameri za vzpostavitev novega letališča v Pomorjanski na podlagi infrastrukture vojaškega letališča v Kosakowem.
- (22) V navedenem pismu je bilo določeno, da bo letališče Gdańsk upravljalo prihodnje letališče Gdynia-Kosakowo. To odločitev sta avgusta 2006 odobrila minister za promet in minister za obrambo.

<sup>(8)</sup> Odvisno od izbrane poti sta letališči Gdynia in Gdańsk oddaljeni od 26 do 29 kilometrov vožnje z avtomobilom; vir: zemljevidi Google in Bing. Lastnik in upravljavec letališča Gdańsk je družba Gdańsk Lech Wałęsa Airport Ltd, ki so jo ustanovili javni subjekti. Delniški kapital družbe si delijo mesto Gdańsk (32 %), Pomorjansko vojvodstvo (32 %), družba „Polish Airports“ State Enterprise (31 %), mesto Sopot (3 %) in mesto Gdynia (2 %). Letališče Gdańsk Lech Wałęsa (v nadaljnjem besedilu: letališče Gdańsk) je tretje največje letališče na Poljskem. Leta 2012 je imelo 2,9 milijona potnikov (2,7 milijona na rednih zračnih prevozi in 0,2 milijona na čarterskih letih).

Redne zračne prevoze z letališča Gdańsk je zagotavljalo naslednjih osem letalskih prevoznikov (januarja 2014): Wizzair (22 destinacij), Ryanair (7 destinacij), Eurolot (4 destinacije), LOT (2 destinaciji), Lufthansa (2 destinaciji), SAS (2 destinaciji), Air Berlin (1 destinacija), Norwegian (1 destinacija). Od odprtja novega terminala maja 2012 ima letališče Gdańsk zmogljivost pet milijonov potnikov na leto. Po informacijah, ki jih je zagotovila Poljska, se bo s širitvijo terminala (predvideno v letih 2013–2015) zmogljivost letališča povečala na sedem milijonov potnikov. Naložba v letališče Gdańsk se je financirala tudi z državno pomočjo (glej sklep Komisije iz leta 2008 v zadevi v zvezi z državno pomočjo N 153/08 – 1,7 milijona EUR (UL C 46, 25.2.2009, str. 7); sklep Komisije iz leta 2009 v zadevi v zvezi z državno pomočjo N 472/08, na podlagi katerega je Poljska letališču Gdańsk dodelila približno 33 milijonov EUR (UL C 79, 2.4.2009, str. 2)).

<sup>(9)</sup> Sedanje vojaško letališče Gdynia-Oksywie je na meji med mestom Gdynia in občino Kosakowo.

<sup>(10)</sup> Pismo so podpisali organi Pomorjanskega vojvodstva, mest Gdańsk, Gdynia in Sopot in občine Kosakowo ter predstavniki poljske vlade (guverner Pomorjanskega vojvodstva, ministrstvo za obrambo in ministrstvo za promet) in letališča Gdańsk.

- (23) Julija 2007 so lokalni organi v Gdynii in Kosakowem ustanovili družbo Gdynia-Kosakowo Airport Ltd. Decembra 2009 sta občini Gdynia in Kosakowo pridobili soglasje ministrstva za promet, da bo družba Gdynia-Kosakowo Airport Ltd odtlej odgovorna za novo letališče.
- (24) Poljski parlament je 10. julija 2008 sprejel spremembo <sup>(11)</sup> zakona z dne 30. maja 1996 o upravljanju nekaterih sredstev ministrstva za državno blagajno in agencije za vojaško lastnino (v nadaljnjem besedilu: zakon z dne 30. maja 1996, kot je bil spremenjen), ki je omogočila preureditev vojaških letališč v civilna.
- (25) Poljska vlada je 24. decembra 2008 sprejela izvedbeni akt o zakonu z dne 30. maja 1996, kot je bil spremenjen (v nadaljnjem besedilu: izvedbeni akt), s seznamom vojaških letališč ali njihovih delov, ki se lahko uporabijo za vzpostavitev ali širitev civilnih letališč. V izvedbenem aktu je vojaško letališče Gdynia-Kosakowo (natančneje, deli letališča) uvrščeno med vojaška letališča, ki se lahko v skladu z zakonom z dne 30. maja 1996, kot je bil spremenjen, dajo v najem lokalnemu organu za najmanj 30 let in izključno za vzpostavitev ali širitev civilnega letališča. V skladu z zakonom z dne 30. maja 1996, kot je bil spremenjen, lahko lokalni organ, ki se ne odloči sam ustanoviti letališča, zemljišče v najemu odda drugemu subjektu, ki bo vzpostavil ali upravljal civilno letališče, v zakup ali najem za najmanj 30 let.
- (26) V skladu z zakonom z dne 30. maja 1996, kot je bil spremenjen, in izvedbenim aktom je guverner Pomorjanskega vojvodstva kot predstavnik ministrstva za državno blagajno 9. septembra 2010 s Kosakowim sklenil 30-letno pogodbo (ki velja od 9. septembra 2010 do 9. septembra 2040) za najem 253 hektarov zemljišča, na katerem je vojaško letališče. V skladu z najemno pogodbo mora Kosakowo prenesti 30 % najemnine na sklad za modernizacijo oboroženih sil <sup>(12)</sup>.
- (27) Kosakowo je 11. marca 2011 dalo zemljišče v zakup upravljavcu letališča, tj. družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, za 30 let (do 9. septembra 2040). Zakupna pogodba določa pravice in obveznosti pogodbenic ter znesek najemnine, ki ga mora upravljavec letališča plačati Kosakowemu.
- (28) Z drugim sporazumom, sklenjenim 11. marca 2011, sta delničarja (Gdynia in Kosakowo) določila pogoje financiranja za naložbo v vzpostavitev civilnega letališča. V tem sporazumu se je Gdynia zavezala, da bo v obdobju 2011–2013 vložila skupaj 59 milijonov PLN. Kosakowo pa se je zavezalo, da bo v obdobju 2011–2040 zagotovilo stvarni vložek v obliki zamenjave dolga za lastniški kapital.
- (29) Poleg tega je bil 7. marca 2011 sklenjen sporazum o poslovanju z vojaškim uporabnikom letališča, da bi se določila pravila o skupni uporabi letališča in letališke infrastrukture s strani družbe Gdynia-Kosakowo Airport Ltd in vojaškega uporabnika <sup>(13)</sup>.

#### Naložbeni projekt <sup>(14)</sup>

- (30) Ker se je sedanje letališče Gdynia-Kosakowo (Gdynia-Oksywie) prvotno uporabljalo izključno za vojaške namene, lahko upravljavec novega letališča uporabi obstoječo infrastrukturo (na primer vzletno-pristajalno stezo, dolgo 2 500 metrov, vozne steze, letališko ploščad, navigacijsko opremo itd.). Skupni stroški naložbe v projekt preureditve so nominalno ocenjeni na 164,9 milijona PLN (41,2 milijona EUR <sup>(15)</sup>), realno pa na 148,4 milijona PLN (37,1 milijona EUR). V preglednici 1 je prikazan pregled postopnega razvoja letališča, ki je razdeljen na štiri faze. Po mnenju Poljske skupni stroški naložbe vključujejo tudi naložbo, ki je povezana z opravljanjem nalog s področja javne politike <sup>(16)</sup> in znaša skupaj približno [...] milijonov PLN ([...] milijonov EUR) (za vse štiri faze).

<sup>(11)</sup> Uradni list iz leta 2008, št. 144, točka 901 (Dz. U. Št. 144, poz. 901).

<sup>(12)</sup> S to klavzulo se izvaja člen 4h(2) zakona z dne 30. maja 1996, kot je bil spremenjen.

<sup>(13)</sup> V sporazumu o poslovanju je določeno, da delitev stroškov poslovanja ureja ločen sporazum (odstavek 5(5)), delitev naložbenih stroškov in stroškov prenov pa ločeni sporazumi, ki jih pogodbenici skleneta pred novimi naložbami ali prenovitvenimi deli (odstavek 9(7)).

<sup>(14)</sup> Naložbeni stroški, predstavljeni v tem delu, izražajo naložbeni projekt, kot je bil predstavljen v dopisu Poljske z dne 7. septembra 2012 in študiji načela VPTP iz leta 2012, predloženi z dopisom.

<sup>(15)</sup> V tem sklepu je uporabljen menjalni tečaj 1 EUR = 4 PLN, kar ustreza povprečnemu tedenskem menjalnemu tečaju v letu 2010. Vir: Eurostat.

<sup>(16)</sup> Po mnenju Poljske naložba s področja javne politike vključuje zgradbe in opremo za gasilce, carinike, letališke varnostnike, policiste in mejne policiste, zunanjo ograjo letališča z video nadzorom itd.

## Preglednica 1

## Skupni nominalni stroški naložbe v letališče Gdynia-Kosakowo v obdobju 2007–2030

Naložbeni projekt	Stroški (v milijonih PLN)	Stroški (v milijonih EUR)
Faza I: 2007–2011	[...]	[...]
pripravljalna dela (npr. čiščenje terena, odstranitev starih zgradb in dreves), študije izvedljivosti, načrtovanje		
Faza II: 2012–2013	[...]	[...]
— terminal (ki naj bi bil končan junija 2013 in se sprva uporabljal za splošni letalski promet) — zgradba za letališko upravo in gasilske enote — prenova letališke ploščadi — energetska infrastruktura, navigacijske luči in letališka ograja — vzdrževanje letališča in varnostna oprema — prilagoditev navigacijske opreme — dovozne poti, bencinska črpalka in parkirišče		
Faza III: 2014–2019	[...]	[...]
— potrebne naložbe za večja letala (npr. Boeing 737 ali Airbus A320), na primer razširitev vozne steze, letališke ploščadi in letališke opreme — druge naložbe, namenjene storitvam za potnike (npr. razširitev parkirišča)		
Faza IV: 2020–2030	[...]	[...]
— razširitev terminala — razširitev zgradbe za letališko upravo in gasilske enote — razširitev letaliških ploščadi, voznih stez in parkirišč		
Skupni naložbeni stroški	164,90	41,02
Vir: Informacije je zagotovila Poljska.		

## Financiranje naložbenega projekta

- (31) Naložbeni projekt financirata javna delničarja (tj. Gdynia in Kosakowo) z dokapitalizacijami. Dokapitalizacije naj bi pokrile naložbene stroške in stroške poslovanja letališča v začetni fazi delovanja (tj. v obdobju do konca leta 2019). Javna delničarja pričakujeta, da bo upravljavec letališča leta 2020 začel ustvarjati dobiček in bo tako lahko financiral vse svoje dejavnosti iz lastnih prihodkov.
- (32) Pred priglasitvijo projekta Komisiji (tj. pred 7. septembrom 2012) sta se javna delničarja družbe Gdynia-Kosakowo Airport Ltd dogovorila, da bosta skupaj prispevala približno 207,48 milijona PLN<sup>(17)</sup> (približno 51,87 milijona EUR) za izvedbo naložbenega projekta in kritje izgub letališča v prvih letih delovanja. Gdynia bi morala v letih 2007–2019 prispevati 142,48 milijona PLN (približno 35,62 milijona EUR) denarnih sredstev. Kosakowo je ob ustanovitvi družbe prispevalo denarna sredstva v višini 0,1 milijona PLN (25 000 EUR). V

<sup>(17)</sup> Nominalno.

letih 2011–2040 bi morale Kosakowo zagotoviti tudi stvarni vložek v višini 64,9 milijona PLN (približno 16,2 milijona EUR) z zamenjavo dela letne najemnine, ki jo mora plačati letališče Gdynia za zakup, za delnice letališča (glej preglednico 2).

Preglednica 2

**Financiranje naložbenega projekta z dokapitalizacijami**

	(v milijonih PLN)	(v milijonih EUR)
Pred 18. junijem 2012		
Denarne dokapitalizacije Gdynie	60,73	15,18
Denarne dokapitalizacije Kosakowega	0,10	0,03
Zamenjava dolga za lastniški kapital Kosakowega	3,98	1,00
Skupni znesek prispevkov do 18. junija 2012	64,81	16,20
Predvidoma po 18. juniju 2012		
Denarne dokapitalizacije Gdynie:	81,75	20,44
od tega:		
leta 2013	29,90	7,48
leta 2014	[...]	[...]
leta 2015	[...]	[...]
leta 2016	[...]	[...]
leta 2017	[...]	[...]
leta 2018	[...]	[...]
leta 2019	[...]	[...]
Zamenjava dolga za lastniški kapital Kosakowega:	60,92	15,23
od tega:		
v obdobju 2013–2039 (27 * [...] PLN)	[...]	[...]
leta 2040	[...]	[...]
Skupni znesek prispevkov, predvidenih po 18. juniju 2012	142,67	35,67
Predvideni skupni kapital družbe Gdynia-Kosakowo Airport Ltd	207,48	51,87
Vir: Na podlagi informacij, ki jih je zagotovila Poljska.		

**2.2 Razlogi za začetek formalnega postopka preiskave in prvotna ocena****2.2.1 Sklepna ugotovitev**

(33) Sklep o začetku postopka je vseboval naslednji vprašanje:

— Prvo je, ali je javno financiranje naložbenega projekta v skladu z načelom vlagatelja pod tržnimi pogoji (v nadaljnjem besedilu: načelo VPTP), zlasti kar zadeva (i) pravočasno uporabo načela VPTP, metodologijo uporabe načela VPTP in (ii) ali analiza načela VPTP, ki so jo opravili poljski organi in katere rezultat je pozitivna neto sedanja vrednost <sup>(18)</sup>, temelji na realističnih in zanesljivih predpostavkah.

<sup>(18)</sup> Neto sedanja vrednost kaže, ali donosnost danega projekta presega (oportunitetne) stroške kapitala. Projekt velja za ekonomsko uspešno naložbo, če ima pozitivno neto sedanjo vrednost. Naložbe, ki imajo nižjo donosnost od (oportunitetnih) stroškov kapitala, niso ekonomsko uspešne. (Oportunitetni) stroški kapitala se kažejo v diskontni stopnji.

— Drugič, ali se lahko pomoč letališču Gdynia za tekoče poslovanje in naložbe šteje za združljivo z notranjim trgom.

### 2.2.2 Uporaba načela VPTP

- (34) V zvezi s prvim vprašanjem je Komisija imela pomisleke, ali se študija načela VPTP, opravljena leta 2012, tj. po sprejetju nepreklicne odločitve javnih delničarjev o financiranju preureditve letališča, lahko uporabi za presojo obstoja državne pomoči. Komisija je zato imela pomisleke, ali je bil hipotetični scenarij, po katerem naj bi se naložbe končale leta 2012, ustrezen.
- (35) Glede na to, da naj bi letališče Gdynia uporabljalo podoben poslovni model (osredotočanje na nizkocenovne prevoznike, čarterske lete in splošni letalski promet) kot letališče Gdańsk, ki ima še vedno neizkoriščene zmogljivosti in načrte za nadaljnjo širitev ter je oddaljeno samo 25 kilometrov, je imela Komisija pomisleke, ali so predvideni prihodki za letališče Gdynia temeljili na realističnih predpostavkah, zlasti kar zadeva raven letaliških pristojbin in predvidenega potniškega prometa. Komisija je ugotovila, da je poslovni načrt za letališče Gdynia predvidel višje potniške pristojbine, kot veljajo na letališču Gdańsk in drugih primerljivih regionalnih letališčih na Poljskem po odbitku popustov/rabatov.
- (36) Komisija je imela tudi pomisleke glede tega, ali so v poslovnem načrtu upoštewane vse načrtovane spodbude (kot so podpora za trženje, rabati ali kakršne koli druge spodbude za razvoj prog itd.), ki jih bodo letališče Gdynia, njegova delničarja ali drugi regionalni organi neposredno odobrili letalskim družbam, da jih spodbudijo k vzpostavitvi novih prog z letališča.
- (37) Ker stopnja rasti podjetja po navadi ni višja od stopnje rasti gospodarstva, v katerem deluje (tj. v smislu rasti BDP), je imela Komisija pomisleke glede tega, ali je stopnja rasti prometa [...], uporabljena za izračun končne vrednosti <sup>(19)</sup>, ustrežna. Ta pomislek neposredno vpliva na presojo donosnosti naložbenega projekta, saj vrednost lastniškega kapitala novega letališča postane pozitivna šele ob upoštevanju končne vrednosti projekta iz leta 2040 (kumulativni diskontirani denarni tokovi v obdobju napovedi 2010–2040 so negativni).
- (38) Komisija je zato menila, da ima zaradi javnega financiranja naložbenega projekta upravljavec letališča Gdynia selektivne gospodarske koristi. Javno financiranje je bilo odobreno tudi iz državnih sredstev in gre v breme države. Poleg tega izkrivlja ali bi lahko izkrivljalo konkurenco in trgovino med državami članicami. Ker so bila izpolnjena vsa kumulativna merila za pojem pomoči, je Komisija menila, da javno financiranje pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

### 2.2.3 Združljivost pomoči

- (39) V zvezi z drugim vprašanjem je imela Komisija pomisleke glede tega, ali se lahko pomoč za naložbe in tekoče poslovanje za upravljavca letališča šteje za združljivo z notranjim trgom.
- (40) V zvezi s pomočjo za naložbe je imela Komisija pomisleke, ali so izpolnjena vsa merila združljivosti iz smernic za letalski sektor iz leta 2005 za pomoč letališčem za naložbe <sup>(20)</sup>. Komisija je imela predvsem pomisleke, ali zadevna naložba izpolnjuje jasno opredeljen cilj skupnega interesa, ali je infrastruktura potrebna in sorazmerna in ali zagotavlja zadovoljiva srednjeročna pričakovanja v zvezi z uporabo. Komisija je imela poleg tega pomisleke, ali je vpliv na razvoj trgovine združljiv s skupnim interesom.

<sup>(19)</sup> Končna vrednost je sedanja vrednost vseh denarnih tokov, ustvarjenih po izteku obdobja napovedi. Pri tem se predpostavlja, da bo projekt trajal neskončno in rasel v skladu s predhodno določeno stopnjo rasti (v zadevnem primeru na podlagi vrednosti lastniškega kapitala upravljavca letališča v zadnjem letu predloženega poslovnega načrta).

<sup>(20)</sup> Sporočilo Komisije – Smernice Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč (UL C 312, 9.12.2005, str. 1).

- (41) Kar zadeva pomoč za tekoče poslovanje v obliki financiranja izgub iz tekočega poslovanja družbe Gdynia-Kosakowo Airport Ltd v prvih letih njenega poslovanja, je Komisija izrazila pomisleke, ali taka pomoč izpolnjuje pogoje za odstopanje iz člena 107(3)(a) PDEU. Komisija je imela zlasti pomisleke, ali se pomoč za tekoče poslovanje lahko šteje za združljivo v skladu s Smernicami o državni regionalni pomoči za obdobje 2007–2013 <sup>(21)</sup>.

### 3. PRIPOMBE POLJSKE

#### 3.1 Uporaba načela VPTP in obstoj pomoči

- (42) Poljska zagovarja svoje stališče, da je javno financiranje naložbe v letališče Gdynia v skladu z načelom vlagatelja pod tržnimi pogoji (VPTP), zaradi česar ne pomeni državne pomoči. V zvezi s tem se sklicuje na študije načela VPTP, opravljene glede naložbe v letih 2010–2012. Poljska navaja, da so vse študije načela VPTP pokazale pozitivno neto sedanjo vrednost in višjo notranjo stopnjo donosa <sup>(22)</sup> od stroškov kapitala.

##### 3.1.1 Postopek odločanja in metodološka zanesljivost študije načela VPTP

- (43) Poljska pojasnjuje, da so se razprave in dejavnosti v zvezi s preureditvijo vojaškega letališča Gdynia/Kosakowo v civilno letališče začele leta 2005. Takrat so pri tem sodelovali tudi drugi partnerji (na primer letališče Gdańsk). Poljska še pojasnjuje, da sta Gdynia in Kosakowo leta 2007 ustanovila družbo Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, ki je od tedaj odgovorna za naložbo.
- (44) Poljska je med postopkom predložila tri študije načela vlagatelja pod tržnimi pogoji, ki jih je opravila družba PWC. Prva študija načela VPTP (z dne 16. julija 2010, v nadaljnjem besedilu: študija načela VPTP iz leta 2010) je bila opravljena julija 2010. Družba PWC je nato pripravila dve dopolnjeni študiji načela VPTP: prvo maja 2011 (z dne 13. maja 2011, v nadaljnjem besedilu: študija načela VPTP iz leta 2011), drugo pa julija 2012 (z dne 13. julija 2012, v nadaljnjem besedilu: študija načela VPTP iz leta 2012). Dopolnjeni študiji vključujeta nove napovedi potniškega prometa, spremembe obsega projekta, spremembe zneskov naložb in spremembe metodologije in osnovnih podatkov za izračun neto sedanje vrednosti (kot sta faktor beta in diskontna stopnja). Novembra 2013 je Poljska predložila dodatne informacije, ki so kazale, da naj bi novi viri prihodkov (tj. prodaja goriva in zagotavljanje navigacijskih storitev) povečali neto sedanjo vrednost projekta. Ob sprejetju sklepa o začetku postopka je Poljska predložila samo študijo načela VPTP iz leta 2012.
- (45) Poljska pojasnjuje tudi časovni okvir projekta Gdynie in Kosakowega za vlaganje v letališče Gdynia. V zvezi s tem poudarja, da je postopek vlaganja mogoče razdeliti na dve fazi izvajanja projekta:
- (i) *Prva faza (2007–2009) je vključevala pripravljalna dela in študije izvedljivosti za vzpostavitev novega letališča (to je povezano s prvo fazo, opisano v preglednici 1):*
- (46) Poljska pojasnjuje, da je v prvi fazi družba, ki sta jo ustanovila Gdynia in Kosakowo, izvedla pripravljalne naloge (npr. pripravila glavni načrt za naložbo, potrebne dokumente za pridobitev statusa upravljavca letališča, poročilo o vplivih naložbe na okolje, projektno dokumentacijo itd.).
- (47) Poljska trdi, da v prvi fazi ni bilo pomembnejših naložb kapitala in da so bila javna sredstva, dodeljena upravljavcu letališča, skladna s pravili o pomoči *de minimis* <sup>(23)</sup>. Navaja še, da je bil do 26. junija 2009 skupni znesek dokapitalizacij družbe 1,691 milijona PLN (približno 423 000 EUR).

<sup>(21)</sup> Smernice o državni regionalni pomoči za 2007–2013 (UL C 54, 4.3.2006, str. 13).

<sup>(22)</sup> Notranja stopnja donosa naložbe je diskontna stopnja, po kateri je neto sedanja vrednost enaka nič. Notranja stopnja donosa se običajno primerja s stroški kapitala.

<sup>(23)</sup> Pravila, ki so se uporabljala v tistem obdobju, so bila določena v Uredbi Komisije (ES) št. 1998/2006 z dne 15. decembra 2006 o uporabi členov 87 in 88 Pogodbe pri pomoči *de minimis* (UL L 379, 28.12.2006, str. 5).

(ii) *Druga faza (od leta 2010) se je nanašala na dejansko preureditev letališča (to je povezano z drugo, tretjo in četrto fazo, kot so opisane v preglednici 1):*

- (48) Poljska pojasnjuje tudi, da se je prva, pripravljalna faza končala leta 2010, ko sta bila končana glavni načrt <sup>(24)</sup> in prva študija načela VPTP iz leta 2010 za letališče Gdynia. Poudarja, da je študija načela VPTP iz leta 2010 pokazala, da bi bila naložba lokalnih organov opravljena pod tržnimi pogoji (tj. ne bi pomenila državne pomoči), pri čemer bi se povečal delniški kapital družbe na 6,05 milijona PLN (približno 1,5 milijona EUR).
- (49) V študiji načela VPTP iz leta 2010 je bila neto sedanja vrednost naložbenega projekta izračunana z metodo prostega denarnega toka podjetja (FCFF) <sup>(25)</sup>. Ta izračun neto sedanje vrednosti temelji na predpostavki, da bi bile vse dokapitalizacije, predvidene v naložbenem načrtu, opravljene za izvedbo naložbenega projekta. Ta metoda vrednotenja se uporablja za izračun denarnega toka za vse lastnike kapitala v podjetju (delničarje in imetnike obveznic) v obdobju napovedi. Od napovedi denarnega toka se nato odštejejo povprečni tehtani stroški kapitala (WACC) <sup>(26)</sup>, da se pridobi diskontirani denarni tok (DCF) v obdobju napovedi. Potem se izračuna končna vrednost po metodi neprekinjene rasti (ki predvideva stabilno rast na podlagi prostega denarnega toka podjetja v najbolj nedavnem obdobju napovedi). Neto sedanja vrednost temelji na vsoti diskontiranega denarnega toka in končne vrednosti. V tem primeru so bili v študiji načela VPTP iz leta 2010 za oceno denarnega toka za obdobje 2010–2040 uporabljeni povprečni tehtani stroški kapitala v višini [...] % <sup>(27)</sup>. Na podlagi teh osnovnih podatkov sta bila v študiji izračunana diskontirani denarni tok v vrednosti minus [...] milijonov PLN ([...] milijonov EUR) za obdobje 2010–2040 in (diskontirana) končna vrednost približno [...] milijonov PLN ([...] milijonov EUR). Neto sedanja vrednost celotnega projekta je zato bila ocenjena na [...] milijonov PLN (ali [...] milijonov EUR) ob predpostavki, da bo letališče od leta 2040 vedno ustvarjalo stabilni dobiček in da bo stopnja rasti znašala [...] % na leto.
- (50) Hkrati dodaja, da sta delničarja, čeprav je študija načela VPTP pokazala, da naložba ne pomeni državne pomoči, za Komisijo začela pripravljati prigrasitev, ki naj bi jo predložila samo zaradi pravne varnosti.
- (51) Poljska pojasnjuje tudi, da je bila maja 2011 opravljena nova študija načela VPTP. Navaja, da je ta študija načela VPTP dopolnila študijo načela VPTP iz leta 2010, ki je bila opravljena zaradi napredovanja priprav in razpoložljivosti natančnejših podatkov o naložbenem načrtu, njegovem časovnem okviru in financiranju. Poljska pojasnjuje, da sta med pripravo študije načela VPTP iz leta 2010 in študije načela VPTP iz leta 2011:
- delničarja 11. marca 2011 podpisala sporazum, ki je določal pogoje financiranja za naložbo v začetek poslovanja civilnega letališča. V tem sporazumu se je Gdynia zavezala, da bo v obdobju 2011–2013 vložila skupaj 59 milijonov PLN. Kosakowo pa se je zavezalo, da bo v obdobju 2011–2040 zagotovilo stvarni vložek v obliki zamenjave dolga za lastniški kapital (kot je opisano v preglednici 2),
  - istega dne, 11. marca 2011, je družba, odgovorna za vzpostavitev letališča Gdynia-Kosakowo, s Kosakowim sklenila zakupno pogodbo za zemljišče (v kateri so bili določeni obseg zakupljenega zemljišča, pogoji za plačila po zakupu, davčne zadeve itd.),
  - naložbeni stroški, vključeni v naložbeni načrt, so bili opredeljeni in posodobljeni.
- (52) Poljska pojasnjuje, da je tudi študija načela VPTP iz leta 2011 pokazala pozitivno neto sedanjo vrednost. Poleg tega navaja, da sta javna delničarja upravljavca letališča na podlagi tega opravila nadaljnje dokapitalizacije. Poljska poudarja, da se je lastniški kapital (lastni kapital) družbe julija 2011 povečal na 33,801 milijona PLN (8,45 milijona EUR), aprila 2013 pa na 64,810 milijona PLN (16,20 milijona EUR).

<sup>(24)</sup> V glavnem načrtu naložbenega projekta so bili opredeljeni različni ukrepi, potrebni za preureditev letališča.

<sup>(25)</sup> Prosti denarni tok podjetja se uporablja za izračun vsakoletnega zaslužka podjetja pred obrestmi in davki s prišteto amortizacijo (ker gre za nedenarne stroške) ter odštetimi naložbenimi potrebami, spremembami obratnih sredstev in davki (glej preglednico 5 študije načela VPTP iz leta 2010).

<sup>(26)</sup> Povprečni tehtani stroški kapitala so stopnja, ki naj bi jo družba predvidoma plačala vsem imetnikom njenih vrednostnih papirjev za financiranje njenih sredstev.

<sup>(27)</sup> Temeljijo na netvegani stopnji v višini [...] %, premiji kreditnega tveganja v višini [...] %, stopnji davka od dohodkov pravnih oseb v višini 19 %, faktorju beta [...], stopnjo tržne premije v višini [...] % in kapitalsko sestavo [...] % dolga in [...] % lastniškega kapitala (glej razdelek 4.4 na strani 21 študije načela VPTP iz leta 2010). Komisija ugotavlja, da se zdi, da izračuni, ki jih je predložila Poljska, kažejo, da so bili za študijo načela VPTP uporabljeni povprečni tehtani stroški kapitala z navzdol usmerjeno časovno strukturo stopnje.

- (53) V študiji načela VPTP iz leta 2011 je bil diskontirani denarni tok izračunan na podlagi diskontiranega denarnega toka za obdobje napovedi 2011–2040. Posodobljena vrednost diskontiranega denarni toka je znašala – [...] milijonov PLN (– [...] milijonov EUR), kar je pomenilo večje izgube, medtem ko se je končna vrednost zmanjšala na [...] milijonov PLN (približno [...] milijonov EUR). Neto sedanja vrednost se je tako zmanjšala na [...] milijonov PLN (ali manj kot [...] milijonov EUR). Povprečni tehtani stroški kapitala so se zmanjšali na [...] % <sup>(28)</sup>, stopnja stabilne rasti za končno vrednost pa se je zmanjšala z [...] % na [...] %. Pri teh izračunih se niso upoštevali izdatki s področja javne politike, kar pomeni, da napovedi donosnosti naložbe ne upoštevajo kapitala, potrebnega za financiranje dela infrastrukture, ki domnevno spada na področje javne politike.
- (54) Poljska navaja, da je bil zaradi makroekonomskih razmer (finančna kriza in gospodarska upočasnitev) projekt leta 2012 znova ocenjen, pri čemer je bila opravljena nova študija načela VPTP (in sicer študija načela VPTP iz leta 2012). Navaja še, da so bile v študiji načela VPTP iz leta 2012 opravljene naslednje spremembe predpostavk iz predhodnih študij načela VPTP:
- napoved potniškega prometa za letališče Gdynia se je zmanjšala,;
  - zmanjšal se je obseg naložbe, pri čemer so se naložbeni stroški zmanjšali za [...] milijonov PLN ([...] milijonov EUR),
  - zamisel o gradnji glavnega terminala je bila opuščena (skupaj s povezanim razvojem cestne infrastrukture in parkirišč). Namesto tega je bila sprejeta odločitev o širitvi zmogljivosti terminala za splošni letalski promet za [...] % v drugi fazi naložbe,
  - po preverjanju razmer na trgu je bilo treba povečati naložbene stroške v zvezi z varnostjo za [...] milijonov PLN ([...] milijonov EUR),
  - zaradi zmanjšanja naložbe se je skrajšal čas vračanja naložbe (nominalno za [...] let, z [...] let in [...] mesecev na [...] let in [...] mesecev).
- (55) Poljska navaja še, da je bila metodologija, uporabljena v prejšnjih študijah načela VPTP, v študiji načela VPTP iz leta 2012 spremenjena:
- za boljši prikaz strukture financiranja in stroškov odplačevanja dolga je bila metoda prostega denarnega toka podjetja nadomeščena z metodo prostega denarnega toka lastniškega kapitala (FCFE) <sup>(29)</sup>,
  - po spremembah na finančnem trgu (trgu vrednostnih papirjev) sta bila posodobljena netvegana obrestna mera in faktor beta. Poleg tega so bile iz primerjalne analize odstranjene družbe zunaj Evrope. Posledica tega je bila nova diskonta stopnja,
  - diskontna stopnja za izračun neto sedanje vrednosti je bila določena na podlagi analize primerljivih družb, vključno z letališkimi družbami in družbami, ki zagotavljajo storitve na letališčih (katerih finančni rezultati so tesno povezani z uspešnostjo letaliških družb) <sup>(30)</sup>,
  - predpostavilo se je, da se bo projekt na prvem mestu financiral iz sredstev delničarjev in šele nato iz zunanjih virov (posojila za obratna sredstva) ter prihodkov iz rednega poslovanja.
- (56) V študiji načela VPTP iz leta 2012 je bil diskontirani denarni tok izračunan na podlagi diskontiranega denarnega toka za obdobje napovedi 2012–2030 (tj. obdobje napovedi iz predhodne študije je bilo skrajšano za 10 let).

<sup>(28)</sup> Netvegana stopnja se je povežala na [...] %, faktor beta pa na [...]. Kapitalska sestava se je spremenila s povečanjem deleža dolga ([...] %) in zmanjšanjem deleža lastniškega kapitala ([...] %).

<sup>(29)</sup> Prosti denarni tok lastniškega kapitala = prosti denarni tok podjetja + najeti krediti in posojila – odplačani krediti in posojila – obresti na kredite in posojila. V primerjavi s prostim denarnim tokom podjetja je prosti denarni tok lastniškega kapitala diskontiran po stopnji donosa na lastniški kapital, ki ji vedno višja od povprečnih tehtanih stroškov kapitala. Neto sedanja vrednost posledično kaže, kolikšen del donosa naložbe je na voljo delničarjem (vlagateljem v lastniški kapital). Neto sedanja vrednost, izračunana na podlagi prostega denarnega toka lastniškega kapitala, zato ne izraža celotnega donosa naložbe, tj. donosa za delničarje in donosa za upnike.

<sup>(30)</sup> Za prikaz razlik v značilni sestavi financiranja letaliških družb in družb, ki zagotavljajo letališke storitve, se je donos lastniškega kapitala slednjih družb povečal pred izračunom povprečij.



Posodobljeni diskontirani denarni tok je znašal – [...] milijonov PLN (približno – [...] milijonov EUR), končna vrednost pa se je precej povečala, in sicer na [...] milijonov PLN ([...] milijonov EUR). Potem se je odštela kapitalizirana vrednost že opravljenih naložb ([...] milijonov PLN). Neto sedanja vrednost je bila po posodobitvi iz leta 2012 [...] milijonov PLN (ali [...] milijonov EUR). Za izračun neto sedanje vrednosti so bili uporabljeni stroški lastniškega kapitala v višini [...] % <sup>(31)</sup>, stopnja stabilne rasti za izračun končne vrednosti pa se je zmanjšala z [...] % na [...] %.

- (57) Poljska poudarja, da so bili rezultati študije načela VPTP iz leta 2012 še vedno pozitivni, delničarja pa sta na podlagi teh rezultatov opravila dodatne dokapitalizacije. Poljska je navedla, da se je kapital družbe do aprila 2013 povečal na 91,310 milijona PLN (22,8 milijona EUR) in se v letu 2013 ni več spreminjal, kot je prikazano v preglednici 3.

Preglednica 3

**Dokapitalizacije upravljavca letališča Gdynia, ki sta jih opravila Gdynia in Kosakowo**

Datum sklepa o vpisu v nacionalni sodni register	Datum sklepa o povečanju kapitala	Ime delničarja	Predmet sklepa	Vrednost delnic	Delniški kapital	Skupni delež vseh dokapitalizacij do konca leta 2013
				(v milijonih PLN)	(v milijonih PLN)	
28.8.2007	23.7.2007	Gdynia	izdaja novih delnic	0,030	0,030	0,03 %
28.8.2007	23.7.2007	Kosakowo	izdaja novih delnic	0,020	0,050	0,05 %
4.3.2008	6.12.2007	Gdynia	izdaja novih delnic	0,120	0,170	0,19 %
4.3.2008	6.12.2007	Kosakowo	izdaja novih delnic	0,080	0,250	0,27 %
11.9.2008	21.7.2008	Gdynia	izdaja novih delnic	0,500	0,750	0,82 %
28.7.2009	26.6.2009	Gdynia	404 delnice v lasti občine Gdynia so bile izbrisane brez nadomestila delničarju	- 0,404	0,346	0,38 %
28.7.2009	26.6.2009	Gdynia	izdaja novih delnic	1,345	1,691	1,85 %
8.12.2010	29.7.2010	Gdynia	izdaja novih delnic	4,361	6,052	6,63 %
8.7.2011	7.6.2011	Gdynia	izdaja novih delnic	25,970	32,022	35,07 %
1.9.2011	26.7.2011	Kosakowo	izdaja novih delnic	1,779	33,801	37,02 %
25.4.2012	5.4.2012	Gdynia	izdaja novih delnic	28,809	62,610	68,57 %
25.4.2012	5.4.2012	Kosakowo	izdaja novih delnic	2,200	64,810	70,98 %
27.5.2013	8.4.2013	Gdynia	izdaja novih delnic	4,269	69,079	75,65 %
27.5.2013	8.4.2013	Kosakowo	izdaja novih delnic	2,200	71,279	78,06 %
17.6.2013	25.4.2013	Gdynia	izdaja novih delnic	20,031	91,310	100,00 %

Vir: Informacije je zagotovila Poljska.

<sup>(31)</sup> Netvegana stopnja se je znižala na [...] %, faktor beta pa na [...].

- (58) Poljska povzema, da so lokalni organi prve korake za vzpostavitev letališča Gdynia naredili že leta 2005, vendar je projekt dobil končno obliko šele s pripravo glavnega načrta in prvo študijo načela VPTP, torej leta 2010. Pojasnjuje, da so se začetne predpostavke pomembno spremenile zaradi sprememb zunanjih okoliščin. Trdi še, da sta javna delničarja sprejela končno odločitev o izvedbi in končni obliki projekta leta 2012. Poljska še poudarja, da so vse tri različice študije načela VPTP potrdile izvedljivost projekta in pokazale, da bi vlagatelj pod tržnimi pogoji izvedel ta projekt.
- (59) V zvezi s hipotetičnim scenarijem Poljska trdi, da je imelo Kosakowo po nacionalni zakonodaji pravico, da lahko zemljišče, na katerem je letališče Gdynia, uporabi samo za vzpostavitev novega civilnega letališča. V zvezi s tem pojasnjuje, da je bilo letališče Kosakowu dano v zakup za 30 let. Navaja še, da mora Kosakowo v skladu z najemno pogodbo dati zemljišče v zakup izključno subjektu, odgovornemu za vzpostavitev in/ali upravljanje civilnega letališča. Po trditvah Poljske, bi lahko država to zemljišče odvzela, če ga Kosakowo v šestih mesecih ne bi dalo v zakup za vzpostavitev civilnega letališča, če bi se zemljišče uporabilo za druge namene ali če letališče ne bi začelo delovati v treh letih. Ker scenarij, po katerem se zemljišče letališča Gdynia uporabi/da v zakup za druge namene kot letalstvo, ni bil mogoč, zemljišča ni bilo mogoče uporabiti za opredelitev hipotetičnega scenarija.

### 3.1.2 Zanesljivost ključnih predpostavk za študijo načela VPTP iz leta 2012

#### Napovedi prometa in prihodkov

- (60) Poljska pojasnjuje, da so načrtovane letališke pristojbine temeljile na javno dostopnih tarifah, ki jih uporabljajo druga letališča, da ne bi povzročile motenj na sedanjem trgu, hkrati pa zagotovile ustrezno raven donosnosti projekta na podlagi predvidene količine potniškega prometa. Po mnenju Poljske se pristojbine ne razlikujejo pomembno od standardnih pristojbin, ki jih zaračunavajo mala letališča. Zlasti dve novo odprti regionalni letališči, Warsaw-Modlin in Lublin, uporabljata podobne standardne letališke pristojbine, kot so bile predvidene v študiji načela VPTP za letališče Gdynia.
- (61) V odgovor na pripombo Komisije, da so predvidene pristojbine na odhajajočega potnika za letališče Gdynia, ki naj bi bile v prvih dveh letih 25 PLN (6,25 EUR), pozneje pa 40 PLN (10 EUR), višje od znižanih pristojbin, ki se na odhajajočega potnika uporabljajo na letališču Gdańsk za zrakoplove nizkocenovnih prevoznikov na mednarodnih progah z vsaj dvema letoma na teden in znašajo 24 PLN (6 EUR) oziroma 12,5 PLN (3,1 EUR) za notranje lete, Poljska navaja, da raven pristojbin v poslovnem načrtu pomeni povprečje za celotno obdobje napovedi (2014–2030), ob upoštevanju dejstva, da se bodo pristojbine na letališču Gdańsk dolgoročno povišale z izboljšanjem standarda storitev na navedenem letališču.
- (62) Poljska poleg tega poudarja, da stopnja dobička tega projekta, popravljena (malo večja) napoved zračnega prometa in delitev nekaterih stroškov poslovanja z vojsko pomenijo, da bi letališče Gdynia lahko ohranilo znižane potniške pristojbine dlje časa (znižane pristojbine bi se lahko uporabljale do konca leta 2021), pri tem pa vseeno ohranilo pozitivno neto sedanjo vrednost za javna delničarja.
- (63) Poljska trdi še, da posodobljena napoved prometa za Pomorjansko (iz marca 2013) predvideva večji promet kot študija načela VPTP iz leta 2012. Najnovejše številke kažejo, da naj bi letališče Gdynia leta 2030 imelo 1 149 978 potnikov, in ne 1 083 746. Za celotno Pomorjansko naj bi se število potnikov leta 2030 po napovedih povečalo s 7,8 na 9 milijonov potnikov.
- (64) Po mnenju Poljske te številke potrjujejo, da lahko letališči Gdańsk in Gdynia uspešno soobstajata in skupaj poslujeta na pomorjanskem trgu. Poljska meni, da je kljub širitvi letališča Gdańsk na načrtovano zmogljivost sedem milijonov potnikov na razvijajočem se letalskem trgu Pomorjanske prostor za še eno malo regionalno letališče (z zmogljivostjo milijon potnikov), ki bi dopolnjevalo storitve letališča Gdańsk.

## Preglednica 4

**Primerjava napovedi prometa iz študije načela VPTP iz leta 2012 in posodobljenih napovedi prometa (marec 2013) za letališče Gdynia**

Leto	Komerčni promet		Komerčni promet		Splošno letalstvo	
	Potnikov (v tisočih)		Letalske operacije		Letalske operacije	
	Na podlagi študije načela VPTP iz leta 2012	Posodobljena napoved	Na podlagi študije načela VPTP iz leta 2012	Posodobljena napoved	Na podlagi študije načela VPTP iz leta 2012	Posodobljena napoved
	Skupaj	Skupaj	Skupaj	Skupaj	Skupaj	Skupaj
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	[...]	[...]	[...]	[...]

Vir: Na podlagi informacij, ki jih je zagotovila Poljska.

Stroški poslovanja (spodbude za letalske družbe, stroški, povezani z vojaško uporabo letališča)

- (65) Poljska pojasnjuje, da se v študiji načela VPTP upoštevajo ukrepi za trženje in promocijo letališča pri izračunu:
- (i) stroškov poslovanja, ki so ocenjeni na podlagi finančnih poročil, ki so na voljo za vsa večja poljska letališča;
  - (ii) drugih stroškov po posameznih vrstah, ki so za letališče Gdynia predvideni na previdno visoki ravni, tudi ob upoštevanju ustreznih stroškov na drugih letališčih.
- (66) Poljska navaja še, da je bilo v študiji načela VPTP predvideno, da bo vse stroške poslovanja kril vlagatelj, zaradi česar ni bilo upoštevano, da se bodo stroški poslovanja delili z vojaškim uporabnikom letališča. Trdi, da je bilo predvideno, da bo delitev stroškov poslovanja za skupno infrastrukturo znašala [...] za določeno število civilnih in vojaških letov. Pojasnjuje, da bodo stroški prenove in popravil znašali [...]. Ob tem poudarja, da se bodo zaradi sprejetja pravil o skupni uporabi letališča (ki še niso formalno dogovorjena z vojaškim uporabnikom letališča), stroški v zvezi s storitvami tretjih oseb in plačami zmanjšali za vsaj [...]. Po trditvah Poljske bi se zaradi vključitve tega dejavnika v študije načela VPTP povečala predvidena donosnost projekta.

Dolgoročna stopnja rasti

- (67) Poljska pojasnjuje, da se stopnja rasti v višini [...] %, sprejeta v študiji načela VPTP, nominalno nanaša na končno vrednost.
- (68) Poljska še navaja, da je stopnja rasti v višini [...] % enaka ciljni inflaciji, ki jo je za Poljsko določil Svet za denarno politiko (organ odločanja Narodne banke Poljske). Poljska ugotavlja, da bo po najnovejših napovedih Mednarodnega denarnega sklada iz julija 2013 stopnja rasti poljskega BDP 2,2 % v letu 2014, 3 % v letu 2015, 3,3 % v letu 2017 in 3,8 % v letu 2018.

Posodobitev podatkov iz novembra 2013

- (69) Poljska je novembra 2013 poročala, da je upravljavec letališča prejel upravni odločbi carinskega urada in urada za upravljanje energije, s katerima je dobil pooblastilo za neposredno prodajo goriva zrakoplovom. Upravljavec letališča bi s prodajo goriva pridobil dodaten vir prihodkov in izboljšal finančne rezultate poslovnega načrta.
- (70) Po mnenju Poljske je bila v vseh doslej opravljenih študijah načela VPTP predvidena prodaja goriva prek zunanega izvajalca dejavnosti. Če bi gorivo prodajal upravljavec letališča, bi se stopnja dobička družbe v zvezi s to dejavnostjo zvišala s [...] PLN ([...] EUR) na liter (kadar gorivo prodaja zunanji izvajalec dejavnosti) na [...] PLN ([...] EUR) (kadar gorivo prodaja neposredno upravljavec letališča).
- (71) Po mnenju Poljske bi se zaradi tega dodatnega prihodka izboljšali rezultati dopolnjene študije načela VPTP iz leta 2012. Poudarja, da naj bi se neto sedanja vrednost projekta po pričakovanjih tako zvišala z [...] milijonov PLN ([...] milijonov EUR) na [...] milijonov PLN ([...] milijonov EUR). Ob tem še pojasnjuje, da naj bi se notranja stopnja donosa povečala z [...] % na [...] %.
- (72) Poljska trdi, da bi dodatni prihodki po drugi strani omogočili, da se letališke pristojbine za letalske družbe dolgoročno ohranijo na nizki ravni.
- (73) Poljska je potrdila, da se možnost neposredne prodaje goriva letalskim operaterjem zaradi previdnostnega pristopa ni vključila v študije načela VPTP. V času opravljanja teh študij, upravljavec letališča ni imel potrebnih dovoljenj in nobenega zagotovila, da jih bo lahko pridobil.

- (74) Poljska je poleg tega navedla, da namerava družba letalskim družbam zagotavljati navigacijske storitve (namesto poljske agencije za navigacijske storitve zračnega prometa). Poudarja, da bi to omogočilo znižanje terminalske pristojbine, ki jo plačujejo letalske družbe (trenutno jo plačujejo agenciji), zaradi česar bi postalo letališče Gdynia privlačnejše za letalske družbe. Upravljavec letališča bi tako lahko letalskim družbam ponudil konkurenčnejše letališče pristojbine od sosednjih letališč.

### 3.2 Ocena združljivosti

#### 3.2.1 Pomoč za naložbe

- (75) Po mnenju Poljske so izpolnjena vsa pravila združljivosti, določena v smernicah za letalski sektor iz leta 2005 glede pomoči za naložbe letališčem.

Izpolnjevanje jasno opredeljenega cilja skupnega interesa

- (76) Poljska trdi, da bi vzpostavitev letališča Gdynia kot sestavnega dela pomorjanskega prevoznega sistema optimizirala uporabo razpoložljive infrastrukture in pozitivno vplivala na regionalni razvoj, predvsem zaradi večjega števila delovnih mest na letališču, prihodkov iz oskrbovalne verige letalskega trga in razvoja turizma.
- (77) Poljska se sklicuje na „Regionalno strategijo prometnega razvoja v Pomorjanski za obdobje 2007–2020“, ki temelji na napovedih zračnega prometa za to regijo in v kateri je prepoznana potreba po gradnji vozlišča letališč, ki bi tesno sodelovala pri izpolnjevanju potreb prebivalstva tromestja <sup>(32)</sup>.
- (78) Po mnenju Poljske so glavni argumenti za gradnjo vozlišča letališč na območju tromestja: povečevanje zračnega prometa na Poljskem, pomanjkanje možnosti za povečanje zmogljivosti letališča Gdańsk in razprostiranje strnjenegega naselja čez skoraj 60 kilometrov (ali več kot 100 kilometrov, če se vključita še mesti Tczew in Wejherowo). Poljska trdi, da bi lahko po nekaterih napovedih zračnega prometa leta 2035 potniški promet na letališču Gdańsk morda presegel šest milijonov potnikov, čeprav je trenutna zmogljivost tega letališča približno pet milijonov potnikov. Na eni strani je Poljska v svojih pripombah trdila, da okoljske omejitve in razvoj naselij v bližini letališča Gdańsk omejujejo možnosti njegove nadaljnje širitve. Po drugi strani pa se je v svojih pripombah s 6. decembra 2012 sklicevala na glavni načrt za letališče Gdańsk, ko je trdila, da ni nobenih omejitev v zvezi s širitvijo letališča Gdańsk.
- (79) Poljska navaja, da je gradnja vozlišča letališč na območju tromestja upravičena tudi zaradi varnosti zračnega prometa, saj bi se letališče Gdynia uporabljalo kot nadomestno letališče v nujnih primerih (na letališču Gdynia je mogoče pristati v približno 80 % primerov, ko zaradi baze oblakov in vidljivosti ni mogoč pristanek na letališču Gdańsk).
- (80) Nazadnje Poljska trdi, da je razvoj letališča Gdynia skladen s cilji nacionalnih in regionalnih strateških dokumentov glede razvoja letalske infrastrukture na Poljskem. Pojasnjuje, da naj bi imel razvoj letališča Gdynia po pričakovanih pozitiven učinek na razvoj Pomorjanske in uporabo sedanje vojaške infrastrukture ter dopolnjuje letališče Gdańsk.

Nujnost in sorazmernost infrastrukture

- (81) Poljska trdi, da je infrastruktura potrebna in sorazmerna z zastavljenim ciljem zaradi majhnega obsega dejavnosti tega letališča (1,55-odstotni delež na poljskem letalskem trgu leta 2030), napovedi količine potniškega prometa, ki presegajo širitvene zmogljivosti letališča Gdańsk, privlačnosti regije za turizem in predvidene stopnje razvoja Pomorjanske.

<sup>(32)</sup> Tromestje je urbano območje, ki ga sestavljajo tri večja mesta v Pomorjanski (Gdańsk, Gdynia in Sopot). Na območju tromestja trenutno delujejo tri letališča: letališče Lecha Wałęse v Gdańsku, vojaško letališče v mestu Pruszcz Gdański in vojaško letališče na meji med Gdynio in Kosakowim (Gdynia-Oksywie).

- (82) Poljska poudarja strateško vlogo vojaškega letališča Gdynia v regiji in ugotavlja, da se z uporabo obstoječe infrastrukture zmanjšajo naložbeni stroški ter poveča pozitiven vpliv na regionalni razvoj.
- (83) Poljska poudarja še, da so se z uporabo tehničnih rešitev, kot so na primer gradnja terminala za splošni letalski promet, namenjenega splošnemu letalskemu in potniškemu prometu, nastanitev večine letaliških služb (mejna policija, carinski uradi, policija, gasilci, uprava) v eni zgradbi in preureditev drugih obstoječih zgradb za optimizacijo njihove uporabe, stroški ohranili na najnižji ravni, učinkovitost naložbe pa povečala. Poleg tega se bodo stroški poslovanja v zvezi z infrastrukturo delili z vojsko.

Zadovoljiva srednjeročna pričakovanja v zvezi z uporabo

- (84) Poljska poudarja, da so srednjeročna pričakovanja v zvezi z uporabo letališča Gdynia-Kosakowo zadovoljiva zaradi rasti PDB v Pomorjanski, rast naj bi namreč preseгла povprečno rast na Poljskem in v EU, privlačnosti regije za turiste, njenega statusa središča za tuje naložbe in napovedane rasti zračnega prometa.
- (85) Poljska poudarja, da načrtovano sodelovanje z letališčem Gdańsk in dopolnjevanje storitev, ki jih zagotavljata letališči (letališče Gdynia bo namenjeno predvsem splošnemu letalskemu prometu) dodatno izboljšuje srednjeročna in dolgoročna pričakovanja v zvezi z letališčem Gdynia-Kosakowo.
- (86) Poljska še pojasnjuje, da letališče načrtuje tudi razvoj posebnih dejavnosti, povezanih z letalstvom, na območju letališča, kot so proizvodnja preprostih servisnih delov, popravilo delov zrakoplovov ali proizvodnja drugih komponent/proizvodov, ki se dobavijo v zadnjem trenutku.
- (87) Poljska opozarja na pismo o nameri, ki ga je podpisala poslovna banka in v njem izrazila svojo pripravljenost začeti pogajanja o financiranju naložbe v letališče Gdynia-Kosakowo, kot dodaten dokaz o privlačnosti tega projekta.

Vpliv na razvoj trgovine, ki je v nasprotju s skupnim interesom

- (88) Ker bo letališče Gdynia-Kosakowo imelo majhen tržni delež (z manj kot milijonom potnikov na leto), se Poljski ne zdi, da bi bil vpliv projekta na trgovino v nasprotju s skupnim interesom. Glede na predvideno rast zračnega prometa pričakuje, da bosta letališči Gdańsk in Gdynia vzpostavili skupno letalsko vozlišče, ki bo namenjeno pomorjanskemu območju tromestja in zagotavljalo dopolnjujoče se storitve.
- (89) Poljska poudarja, da letališče Gdynia ne bo tekmeč letališča Gdańsk, saj se bo osredotočilo na zagotavljanje storitev za sektor splošnega letalstva (storitve vzdrževanja, popravila in remonta, letalska akademija) in sodelovalo z morskim pristaniščem Gdynia.
- (90) Poljska še trdi, da čarterski in nizkocenovni promet na letališču Gdynia-Kosakowo ne bo oškodoval letališča Gdańsk, ampak bo posledica splošnega povečanja blagostanja in mobilnosti. Poudarja, da bo letališče Gdańsk ob taki stopnji rasti, kot jo ima, in vrsti letalskih operacij, za katere se uporablja, prej ali slej moralo omejiti število letov. Poljska navaja še, da so te sklepane ugotovitve predstavljene v oceni vpliva na okolje za projekt „Širitev letališča Lecha Wałęsae Gdańsk“.
- (91) Poljska pojasnjuje, da lahko naložba v letališče Gdynia-Kosakowo omeji finančne in družbene stroške kakršnih koli omejitev dejavnosti na letališču Gdańsk. Poudarja, da bi se s preselitvijo dela zračnega prometa z letališča Gdańsk na letališče Gdynia izboljšala uporaba zmogljivosti na obeh letališčih.

## Nujnost pomoči in spodbujevalni učinek

- (92) Poljska trdi, da družba ne bi izvedla projekta brez javnega financiranja. Navaja, da je bil znesek pomoči minimalen in da so se stroški projekta zmanjšali in optimizirali z uporabo obstoječe vojaške infrastrukture.
- (93) Po mnenju Poljske so dokapitalizacije letališča Gdynia nujne in omejene na najmanjši možni znesek, kar potrjujejo:
- (i) notranja stopnja donosa projekta, ki znaša [...] % in je le malo višja od diskontne stopnje (stroškov lastniškega kapitala), ki znaša [...] % (na podlagi študije načela VPTP iz leta 2012);
  - (ii) v finančnih napovedih predvidena potreba po posojilu za obratna sredstva za financiranje dejavnosti letališča, saj bi družba Gdynia-Kosakowo Airport Ltd drugače lahko izgubila likvidnost;
  - (iii) dejstvo, da je skupno financiranje iz lastniškega kapitala nižje od skupnih naložb v osnovna sredstva (financiranje iz lastniškega kapitala znaša manj kot [...] skupnih denarnih stroškov v obdobju napovedi, vključno s skupnimi naložbami v osnovna sredstva).
- (94) Poljska ob tem pojasnjuje sorazmernost ukrepa pomoči, tako da primerja svoje javno financiranje (realno približno 148 milijonov PLN) s financiranjem naložbe v popolnoma novo letališče (letališče Lublin-Świdnik, katerega stroški gradnje so bili približno 420 milijonov PLN) in naložbo na podlagi vojaškega letališča (letališče Warsaw-Modlin, katerega gradnja je doslej stala skoraj 454 milijonov PLN).

## 3.2.2 Pomoč za tekoče poslovanje

- (95) Poljska trdi, da projekt izpolnjuje merila združljivosti, določena v Smernicah o državni regionalni pomoči za tekoče poslovanje v regijah iz člena 107(3)(a) PDEU. Po mnenju Poljske je pomoč projektu za tekoče poslovanje:
- (i) namenjena financiranju predhodno opredeljenega niza izdatkov;
  - (ii) omejena na nujni najnižji znesek in dodeljena začasno (pomoč za stroške poslovanja je dodeljena v tolikšnem znesku in za tako obdobje, kot je potrebno za začetek delovanja letališča, tj. do konca leta 2018);
  - (iii) je regresivna in se postopno zmanjšuje z [...] % naložb v osnovna sredstva v letu 2013 na [...] % v letu 2018;
  - (iv) je namenjena doseganju ciljev projekta v zvezi z regionalnim razvojem in odpravljanju sedanjih omejitev. Glede na razmerje med zneskom pomoči in njenim koristnim vplivom na razvoj Pomorjanske Poljska trdi, da je treba pomoč šteti za sorazmerno.
- (96) Poljska še poudarja, da je pomoč namenjena malemu letališču z največjo zmogljivost milijona potnikov na leto, kar pomeni, da je tveganje, da bi izkrivljala konkurenco in imela učinek, ki je v nasprotju s skupnim interesom, zelo majhno, zlasti glede na načrtovano sodelovanje med letališčema Gdynia in Gdańsk in dopolnjevanje njunih dejavnosti.
- (97) Poljska prav tako poudarja, da se bodo zaradi sodelovanja, v zvezi s katerim trenutno potekajo pogajanja z vojaškim uporabnikom letališča, in udeležbe tega uporabnika pri stroških poslovanja letališča zmanjšali izgube in stroški poslovanja družbe.

## 4. PRIPOMBE TRETJIH OSEB

- (98) Komisija po objavi sklepa o začetku postopka na podlagi člena 108(2) PDEU ni prejela pripomb zainteresiranih strani v zvezi s financiranjem, ki sta ga družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd dodelila Gdynia in Kosakowo.

## 5. ANALIZA

## 5.1 Obstoje državne pomoči

- (99) Skladno s členom 107(1) PDEU je „vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdržljiva s skupnim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.
- (100) Merila iz člena 107(1) PDEU so kumulativna. Za določitev, ali zadevni ukrep pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, morajo biti torej izpolnjeni vsi naslednji pogoji. In sicer za finančno podporo velja, da:
- jo mora dodeliti država ali mora biti dodeljena iz državnih sredstev,
  - mora dajati prednost nekaterim podjetjem ali proizvodnji nekega blaga,
  - mora izkrivljati ali bi lahko izkrivljala konkurenco in
  - mora vplivati na trgovino med državami članicami.

## 5.1.1 Gospodarska dejavnost in pojem podjetja

- (101) V skladu z uveljavljeno sodno prakso mora Komisija najprej ugotoviti, ali je družba Gdynia-Kosakowo Airport Ltd podjetje v smislu člena 107(1) PDEU. Pojem „podjetje“ zajema vse subjekte, ki opravljajo gospodarsko dejavnost, ne glede na njihov pravni položaj in način financiranja <sup>(33)</sup>. Katera koli dejavnost ponudbe blaga in storitev na določenem trgu je gospodarska dejavnost <sup>(34)</sup>.
- (102) Sodišča je v sodbi o „letališču Leipzig-Halle“ potrdilo, da upravljanje letališča za komercialni namen in gradnja letališke infrastrukture pomenita gospodarsko dejavnost <sup>(35)</sup>. Ko začne upravljavec letališča opravljati gospodarske dejavnosti, tako da zagotavlja plačljive letališke storitve, se ne glede na njegov pravni položaj ali način financiranja šteje za podjetje v smislu člena 107(1) PDEU, zato se pravila Pogodbe o državni pomoči lahko uporabljajo za prednost, ki mu jo je dodelila država ali ki mu je bila dodeljena iz državnih sredstev <sup>(36)</sup>.
- (103) Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da bo infrastrukturo, ki je predmet tega sklepa, upravljavec letališča, družba Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, upravljal za komercialni namen. Ker bodo morali uporabniki upravljavcu letališča plačati za uporabo te infrastrukture, jo je treba obravnavati, kot da se izkorišča v komercialne namene. Iz tega sledi, da subjekt, ki izkorišča to infrastrukturo, pomeni podjetje v smislu člena 107(1) PDEU.
- (104) Vendar vse dejavnosti upravljavca letališča niso nujno gospodarske <sup>(37)</sup>. Sodišče je razsodilo, da naloge, za katere je običajno odgovorna država na podlagi svoje suverene pristojnosti, niso gospodarske in ne spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči. Dejavnosti na letališčih, kot so kontrola zračnega prometa, dejavnosti policije, carine in gasilcev, dejavnosti, ki so potrebne za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja,

<sup>(33)</sup> Zadeva C-35/96, *Komisija proti Italiji*, Recueil 1998, EU:C:1998:303/[1998], str. I-3851; zadeva C-41/90, *Höfner in Elser*, Recueil 1991, EU:C:1991:161/[1991], str. I-1979; zadeva C-244/94, *Fédération Française des Sociétés d'Assurances proti Ministère de l'Agriculture et de la Pêche*, Recueil 1995, EU:C:1995:392/[1995], str. I-4013; zadeva C-55/96, *Job Centre*, Recueil 1997, EU:C:1997:603/[1997], str. I-7119.

<sup>(34)</sup> Zadeva C-118/85, *Komisija proti Italiji*, Recueil 1987, EU:C:1987:283/[1987], str. 2599; zadeva C-35/96, *Komisija proti Italiji*, Recueil 1998, EU:C:1998:303/[1998], str. I-3851.

<sup>(35)</sup> Sodba v združenih zadevah T-455/08, *Flughafen Leipzig-Halle GmbH in Mitteldeutsche Flughafen AG proti Komisiji*, in T-443/08, *Freistaat Sachsen in Land Sachsen-Anhalt proti Komisiji*, ZOdl. 2011, EU:T:2011:117/[2011], str. II-01311, ki jo je Sodišče potrdilo s sodbo v zadevi C-288/11P, *Mitteldeutsche Flughafen in Flughafen Leipzig-Halle proti Komisiji*, EU:C:2012:821; glej tudi sodbo v zadevi T-128/98, *Aéroports de Paris proti Komisiji*, Recueil 2000, EU:T:2000:290/[2000], str. II-3929, ki jo je Sodišče potrdilo s sodbo v zadevi C-82/01P, Recueil 2002, EU:C:2002:617/[2002], str. I-9297, in zadevi T-196/04, *Ryanair proti Komisiji*, ZOdl. 2008, EU:T:2008:585/[2008], str. II-3643.

<sup>(36)</sup> Zadevi C-159/91 in C-160/91, *Poucet proti AGV in Pistre proti Cancave*, Recueil 1993, EU:C:1993:63/[1993], str. I-637.

<sup>(37)</sup> Zadeva C-364/92, *SAT Fluggesellschaft proti Eurocontrol*, Recueil 1994, EU:C:1994:7/[1994], str. I-43.



in naložbe, povezane s potrebno infrastrukturo in opremo za izvajanje teh dejavnosti, se na splošno štejejo za negospodarske dejavnosti <sup>(38)</sup>. Čeprav javno financiranje takšnih negospodarskih dejavnosti ne pomeni državne pomoči, mora biti strogo omejeno na nadomestilo za stroške, ki nastanejo zaradi teh dejavnosti, in se ne sme uporabiti za kritje stroškov, povezanih z drugimi vrstami gospodarskih dejavnosti <sup>(39)</sup>.

- (105) Dejansko je v skladu z uveljavljeno sodno prakso omogočanje prednosti dejanje, s katerim javni organi razbremenijo podjetja stroškov, ki so neločljivo povezane z gospodarskimi dejavnostmi teh podjetij <sup>(40)</sup>. Če torej nek pravni sistem običajno zahteva, da upravljavci letališč krijejo stroške nekaterih storitev, potem lahko imajo upravljavci letališč, ki jim ni treba kriti navedenih stroškov, prednost, čeprav navedene storitve same po sebi veljajo za negospodarske. Zato je treba opraviti analizo pravnega okvira, ki se uporablja za upravljavca letališča, da se ugotovi, ali morajo v tem pravnem okviru upravljavci letališča ali letalske družbe kriti stroške zagotavljanja nekaterih dejavnosti, ki bi lahko bile same po sebi negospodarske, vendar so neločljivo povezane z izvajanjem njihovih gospodarskih dejavnosti.
- (106) Komisija ugotavlja, da v sklepu o začetku postopka z dne 2. julija 2013 ni presodila, ali morajo upravljavci letališč v skladu s poljsko zakonodajo kriti stroške storitev, ki so domnevno negospodarske. V tem sklepu je izrecno navedeno, da naložba v zgradbe in opremo za gasilce, carino, letališke varnostnike, policijo in mejne policiste spada na področje javne politike in zato ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU <sup>(41)</sup>. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 18, Komisija meni, da v teh okoliščinah te sklepne ugotovitve ne bi smela postaviti pod vprašaj v svoji končni odločitvi.
- (107) Znesek iz sklepa o začetku postopka v višini [...] milijonov PLN ([...] milijonov EUR) za naložbene stroške za zgradbe in opremo s področja javne politike se nanaša na študijo načela VPTP iz leta 2012. Na podlagi študije načela VPTP iz leta 2010 bi stroški s področja javne politike znašali [...] milijonov PLN ([...] milijonov EUR), <sup>(42)</sup> medtem ko je v študiji načela VPTP iz leta 2011 naveden znesek v višini [...] milijonov PLN ([...] milijonov EUR) <sup>(43)</sup>.
- (108) Na podlagi zgornjih navedb Komisija pri oceni študij načela VPTP iz let 2010 in 2011 ne bo upoštevala dela naložbe, povezanega z dejavnostmi, ki domnevno spadajo na področje javne politike. Ker se financiranje tega dela naložb ne šteje za državno pomoč, Komisija ne bo zahtevala izterjave teh sredstev.

#### 5.1.2 Državna sredstva in pripisovanje državi

- (109) Pojem državne pomoči se uporablja za vsako prednost, ki jo iz državnih sredstev dodeli država sama ali posrednik, ki deluje na podlagi dodeljenih pooblastil <sup>(44)</sup>. V smislu člena 107 PDEU so sredstva lokalnih organov državna sredstva <sup>(45)</sup>. V tej zadevi so bile dokapitalizacije družbe Gdynia-Kosakowo Airport Ltd opravljene iz proračuna dveh lokalnih organov, Gdynie in Kosakowega. Komisija zato meni, da so sredstva zadevnih občin državna sredstva.
- (110) Komisija meni, da ni pomembno, ali ima ukrep obliko neposrednih nepovratnih sredstev (denarna sredstva, ki sta jih prispevala Gdynia in Kosakowo) ali zamenjave dela dolga, ki ga ima upravljavec letališča do enega od svojih delničarjev (najemnika, ki se plačuje Kosakowemu), za lastniški kapital. Prihodek od najemnine je del finančnih sredstev Kosakowega in zato pomeni državna sredstva.

<sup>(38)</sup> Glej zlasti zadevo C-364/92, *SAT Fluggesellschaft* proti *Eurocontrol*, Recueil 1994, str. I-43, točka 30, in zadevo C-113/07, *P Selex Sistemi Integrati* proti *Komisiji*, ZOdl., EU:C:2009:191/[2009], str. I-2207, točka 71.

<sup>(39)</sup> Zadeva C-343/95, *Cali & Figli* proti *Servizi ecologici porto di Genova*, Recueil 1997, EU:C:1997:160/[1997], str. I-1547; Odločba Komisije z dne 19. marca 2003 N 309/2002; Odločba Komisije N 438/2002 z dne 16. oktobra 2002, Subvencije belgijskim pristaniškim upravam za izvrševanje nalog javne oblasti.

<sup>(40)</sup> Glej med drugim zadevo C-172/03, *Wolfgang Heiser* proti *Finanzamt Innsbruck*, ZOdl. 2005, EU:C:2005:130/[2005], str. I-01627, točka 36, in navedeno sodno prakso.

<sup>(41)</sup> Uvodna izjava 25 sklepa o začetku postopka.

<sup>(42)</sup> V študiji načela VPTP iz leta 2010 ni navedeno, kolikšen del naložb bi spadal na področje javne politike. Komisija je zato uporabila pristop iz študije načela VPTP iz leta 2011, da je ocenila znesek naložb, ki bi spadal na področje javne politike. Glej uvodno izjavo 132.

<sup>(43)</sup> Kosakowo je med postopkom pred Splošnim sodiščem navedlo, da je bilo za naložbe, ki domnevno spadajo na področje javne politike, porabljenih [...] milijonov PLN ([...] milijonov EUR).

<sup>(44)</sup> Zadeva C-482/99, *Francija* proti *Komisiji*, Recueil 2002, EU:C:2002:294/[2002], str. I-4397.

<sup>(45)</sup> Sodba z dne 12. maja 2011 v združenih zadevah T-267/08 in T-279/08, *Nord-Pas-de-Calais*, ZOdl. 2011, EU:T:2011:209/[2011], str. II-01999, točka 108.

- (111) Na podlagi tega Komisija meni, da se kapital, vložen v družbo Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, financira iz državnih sredstev in da ga je mogoče pripisati državi.

### 5.1.3 Gospodarska prednost

#### 5.1.3.1 Sklepna ugotovitev

- (112) Komisija ugotavlja, da Poljska po eni strani trdi, da so dokapitalizacije v skladu z načelom VPTP, vendar po drugi strani meni, da je pomoč združljiva, saj upravljavec letališča naložbe ne bi opravil brez javnega financiranja.
- (113) Za ugotovitev, ali zadevni ukrep v tej zadevi omogoča družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd prednost, ki je pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi dobila, mora Komisija primerjati ravnanje javnih delničarjev upravljavca letališča z ravnanjem vlagatelja pod tržnimi pogoji, ki upošteva dolgoročna pričakovanja v zvezi z donosnostjo <sup>(46)</sup>.
- (114) Pri presoji se ne smejo upoštevati pozitivni vplivi na gospodarstvo regije, v kateri je letališče, saj je Sodišče pojasnilo, da je pri uporabi študije načela VPTP pomembno vprašanje, „ali bi v podobnih okoliščinah zasebni delničar ob upoštevanju predvidljivih možnosti donosa ter ne glede na socialne dejavnike, dejavnike regionalne politike in sektorsko problematiko vpisal zadevni kapital“ <sup>(47)</sup>.
- (115) Poljska trdi, da zadevni ukrepi ne dajejo gospodarske prednosti letališču Gdynia, ker so skladni z načelom VPTP. Kot je opisano v oddelku 3.1, je Poljska to trditev podprla s predložitvijo rezultatov študij načela VPTP, ki jih je opravila družba PWC <sup>(48)</sup>. Novembra 2013 je Poljska predložila dodatne informacije, ki so kazale, da naj bi novi viri prihodkov (tj. prodaja goriva in zagotavljanje navigacijskih storitev) povečali neto sedanjo vrednost projekta. V času sprejetju sklepa o začetku postopka je Poljska predložila samo študijo načela VPTP iz leta 2012.
- (116) Čeprav morata v skladu z delničarskim sporazumom iz leta 2011 Gdynia in Kosakowo prispevati denarna sredstva in stvarne vloške za financiranje naložbenega projekta do leta 2040, Poljska trdi, da so za ugotovitev, ali so dokapitalizacije združljive z notranjim trgov, pomembne samo študija načela VPTP iz leta 2012 in poznejše informacije o dodatnih tokovih prihodkov.
- (117) V nadaljevanju bo Komisija najprej obravnavala trditev poljskih organov, da bi bilo treba vprašanje, ali je upravljavec letališča dobil prednost, presoditi na podlagi študije načela VPTP iz leta 2012 in poznejših informacij in torej ne na podlagi študij načela VPTP iz let 2010 in 2011 (oddelek 5.1.3.2). Nato bo presodila, ali je načelo VPTP izpolnjeno na podlagi študije načela VPTP iz leta 2010 (oddelek 5.1.3.3) oziroma na podlagi študije načela VPTP iz leta 2011 in študije načela VPTP iz leta 2012 (oddelek 5.1.3.4).

#### 5.1.3.2 Ustreznost študije načela VPTP iz leta 2010 za presojo gospodarske prednosti

- (118) V sodbi *Stardust Marine* je Sodišče odločilo, da je „[...] za preučitev vprašanja, ali je država ravnala kot preudaren vlagatelj, ki deluje pod pogoji tržnega gospodarstva, potrebna umestitev v obdobje, v katerem so bili sprejeti ukrepi finančne podpore, da se ugotovi gospodarska racionalnost ravnanja države in s tem prepreči kakršna koli presoja na podlagi poznejših razmer“ <sup>(49)</sup>.

<sup>(46)</sup> Zadeva C-305/89, *Italija proti Komisiji* („Alfa Romeo“), Recueil 1991, EU:C:1991:142/[1991], str. I-1603, in zadeva T-296/97, *Alitalia proti Komisiji*, Recueil 2000, EU:T:2000:289/[2000], str. II-3871.

<sup>(47)</sup> Zadeva C-40/85, *Belgija proti Komisiji*, Recueil 1986, EU:C:1986:305/[1986], str. I-2321.

<sup>(48)</sup> Čeprav je Komisija zaprosila poljske organe, naj predložijo temeljne preglednice v excelu, uporabljene za izračune, s formulami, so poljski organi predložili preglednice v excelu brez formul.

<sup>(49)</sup> Zadeva C-482/99, *Francija proti Komisiji*, Recueil 2002, EU:C:2002:294/[2002], str. I-4397.

- (119) Poleg tega je Sodišče v zadevi *EDF* razsodilo, da „[...] ekonomske ocene, izvedene po dodelitvi take prednosti, naknadna ugotovitev dejanskega donosa naložbe, ki jo izvede zadevna država članica, ali naknadne utemeljitve dejansko uporabljenega postopka ne morejo zadostovati za dokaz, da je ta država članica predhodno ali sočasno s to dodelitvijo tako odločitev sprejela kot delničarka“<sup>(50)</sup>.
- (120) Da bi lahko uporabila načelo VPTP, mora Komisija upoštevati obdobje, v katerem so bile sprejete posamezne odločitve o preureditvi nekdanjega vojaškega letališča v civilno letališče. Komisija mora svojo presojo utemeljiti tudi z informacijami in predpostavkami, ki sta jih imela na voljo javna delničarja ob sprejetju odločitve glede financiranja naložbenega projekta.
- (121) Komisija meni, da je študija načela VPTP iz leta 2010 najpomembnejša za opredelitev, ali sta občini Gdynia in Kosakowo ravnali kot zasebni vlagatelj. Presoja, ali je državna intervencija skladna s tržnimi pogoji, je treba dejansko opraviti na podlagi predhodne analize ob upoštevanju informacij in podatkov, ki so bili na voljo ob sprejetju odločitve o naložbi.
- (122) Komisija ugotavlja, da so bile pred letom 2010 opravljene samo študije in pripravljala dela v zvezi z zadevnim naložbenim projektom. Vključevale so glavni načrt za naložbeni projekt, okoljsko poročilo, projektno dokumentacijo terminala za splošni letalski promet, projektno dokumentacijo za zgradbo uprave in zgradbo za gasilce, posebno letalsko dokumentacijo in druge študije. Ob koncu leta 2010 so bili stroški teh študij [...] milijonov PLN [...] milijonov EUR)<sup>(51)</sup>.
- (123) Poleg tega sta po navedbah Poljske leta 2010 javna delničarja upravljavca letališča končala priprave za zadevni naložbeni projekt. Istega leta sta javna delničarja povečala delniški kapital družbe na 6,05 milijona PLN (približno 1,5 milijona EUR) za izvedbo naložbenega projekta. Glavne naložbe v osnovna sredstva (kot je gradnja terminala za splošni letalski promet) naj bi se po načrtih začele leta 2011, vendar so se v resnici začele leta 2012. Komisija meni, da bi vsak zasebni vlagatelj takrat preučil pričakovano donosnost projekta. Če naložbeni načrt ne bi pokazal sprejemljive stopnje donosa ali bi temeljil na vprašljivih predpostavkah, zasebni vlagatelj ne bi začel izvajati načrta in zanj ne bi zapravil dodatnih denarnih sredstev poleg tistih, ki jih je že porabil za pripravljala dela, navedena v uvodni izjavi 122. Komisija v zvezi z dokapitalizacijami ugotavlja, da je bila odločitev o prvi pomembni dokapitalizaciji v višini 4,4 milijona PLN sprejeta 29. julija 2010 (s katero se je kapital, ki je do takrat znašal 1,7 milijona PLN, skoraj počelveril), takoj po 16. juliju 2010, ko je bila zaključena študija načela VPTP iz leta 2010. Ob tem je bil 11. marca 2011 (tj. pred zaključkom druge študije načela VPTP z dne 13. maja 2011) podpisan delničarski sporazum o nadaljnjih povečanjih delniškega kapitala družbe do leta 2040 (naveden v uvodni izjavi 28)<sup>(52)</sup>. Nadalje sta bila hkrati sklenjena sporazum o poslovanju z vojaškim uporabnikom letališča in zakupna pogodba za zemljišče (navedena v uvodni izjavi 27), tj. 7. oziroma 11. marca 2011. Kosakowo je 9. septembra 2010, torej nekaj mesecev po študiji načela VPTP iz leta 2010, sklenilo še najemno pogodbo z ministrstvom za državno blagajno za zemljišče, na katerem je vojaško letališče (glej uvodno izjavo 26). Navedeno zemljišče se je lahko uporabilo samo za vzpostavitev novega civilnega letališča (glej uvodni izjavi 25 in (59)).
- (124) Komisija še poudarja, da je Poljska potrdila<sup>(53)</sup>, da je dokapitalizacija, o kateri je bila odločitev sprejeta 29. julija 2010, temeljila na ekonomski oceni projekta iz študije načela VPTP iz leta 2010. Zato je jasno, da sta se javna delničarja v tej fazi nedvoumno zavezala zadevnemu naložbenemu projektu, ki naj bi se izvajal 30 let in pri katerem je v skladu z delničarskim sporazumom (navedenem v uvodni izjavi 28) veljala pogodbeni kazni za neizpolnitev obveznosti pogodbenic do njegovega zaključka septembra 2040.

<sup>(50)</sup> Zadeva C-124/10P, *Evropska komisija proti Électricité de France (EDF)*, EU:C:2012:318, točka 85.

<sup>(51)</sup> Glej razdelek 4.7.5 študije načela VPTP iz leta 2012. V skladu s pripombami, ki jih je predložila Poljska, je bil skupni znesek dokapitalizacij letališča Gdynia 26. junija 2009 1,691 milijona PLN (približno 423 000 EUR). Samo [...] milijonov PLN (približno [...] EUR) je bilo uporabljenih za financiranje raznih študij, opravljenih za pripravo projekta.

<sup>(52)</sup> V sporazumu je določeno, da bo Gdynia v obdobju 2011–2013 zagotovila denarna sredstva v skupnem znesku 59,048 milijona PLN (14,8 milijona EUR), Kosakowo pa bo v obdobju 2011–2040 zagotovilo stvarni vložek (zamenjava letne najemnine za delnice).

<sup>(53)</sup> Dopis z dne 6. avgusta 2013.

- (125) Preden je bila leta 2011 opravljena prva dopolnitev študije načela VPTP, sta javna delničarja v družbo že vložila 6,05 milijona PLN (glej preglednico 3). Preden je bila julija 2012 končana druga dopolnitev študije načela VPTP, sta javna delničarja skupaj vložila 64,810 milijona PLN (tj. približno 70 % vsega vloženega kapitala).
- (126) Poleg zgoraj opisanih dokapitalizacij upravljavca letališča so v različnih študijah načela VPTP, ki so jih predložili poljski organi, opisane tudi napovedane naložbe v osnovna sredstva (tj. odlivi kapitala) do leta 2030. Zlasti študija načela VPTP iz leta 2012 kaže, da so naložbe v osnovna sredstva razdeljene v štiri faze, kot je opisano tudi v preglednici 1. Opozoriti je treba, da so po informacijah, ki jih je predložila Poljska, naložbe v osnovna sredstva v letu 2012 znašale [...] milijonov PLN (od česar je bila porabljena več kot polovica, preden se je dopolnilna študija načela VPTP sploh začela pripravljati). Slika 1 kaže letno (nominalno) vrednost naložb v osnovna sredstva, kot je bila predstavljena v študiji načela VPTP iz leta 2012 (vendar so bili izdatki s področja javne politike izvzeti).

Slika 1

**Letne naložbe v osnovna sredstva (študija načela VPTP iz leta 2012 brez upoštevanja izdatkov s področja javne politike)**

[...]

- (127) V študijah načela VPTP iz let 2011 in 2012 so bile preučene samo spremembe začetne odločitve o začetku naložbenega projekta, sprejete leta 2010 na podlagi študije načela VPTP iz leta 2010. Poznejši študiji kažeta, da sta delničarja upoštevala razvoj trga in ustrezno prilagodila obseg projekta (tako da sta ga povečala ali pomanjšala, odvisno od vrste naložbe). Te spremembe so bile v primerjavi s skupno odločitvijo o preureditvi vojaškega oporišča v civilno letališče izjemno majhne. Slika 2 kaže (nominalno) vrednost naložb v osnovna sredstva, kot je bila predstavljena v študijah načela VPTP iz let 2010, 2011 in 2012 (brez upoštevanja izdatkov s področja javne politike). Kot je razvidno, te spremembe niso bile pomembne v primerjavi s skupnim obsegom projekta, čeprav sta bila v letih 2011 in 2012 posodobljena časovni okvir in obseg naložb. Leta 2010 je bila nominalna vrednost naložb v osnovna sredstva ocenjena na približno [...] milijonov PLN, leta 2011 pa se je ta znesek povečal na približno [...] milijonov PLN (predvsem zaradi nove naložbe v cestno infrastrukturo).

Slika 2

**Naložbe v osnovna sredstva (v tisočih PLN), napovedane v študijah načela VPTP iz let 2010, 2011 in 2012 (brez upoštevanja izdatkov s področja javne politike)**

[...]

- (128) V uvodnih izjavah 122 in 127 Komisija ugotavlja, da mora za to, da bi preučila, ali sta Gdynia in Kosakowo ravnala kot preudaren zasebni vlagatelj, ki deluje pod pogoji tržnega gospodarstva, svojo presojo opreti predvsem na študijo načela VPTP iz leta 2010 in pri tem ne upoštevati nadaljnega razvoja dogodkov in informacij, ki navedenima javnima delničarjema niso bile na voljo, ko sta sprejela odločitev o izvedbi zadevnega naložbenega projekta.
- (129) Pričakuje se, da bo zasebni vlagatelj zaradi spremenjenih okoliščin med izvajanjem prilagodil naložbeni načrt. Vendar mora Komisija v tem primeru presoditi, ali bi se zasebni vlagatelj odločil za projekt preureditve vojaškega letališča v civilno letališče. Zato je treba ugotoviti, kdaj točno je bila dejansko sprejeta glavna odločitev o izvedbi projekta. Glede na dokaze, ki so na voljo v evidenci (dokapitalizacije, najemna pogodba in zakupna pogodba), so bili ključni koraki narejeni pred študijo načela VPTP iz leta 2011. Glede na to, da bi vsak zasebni vlagatelj pred zagotovitvijo pomembne količine sredstev ali sklenitvijo zavezujoče pogodbe opravil predhodno oceno finančne donosnosti projekta, je študija načela VPTP iz leta 2010 najpomembnejša analiza za oceno skladnosti naložbe s trgom.

- (130) Študiji načela VPTP iz let 2011 in 2012 izražata prilagoditev prvotnega naložbenega načrta, na podlagi katerega je bila sprejeta začetna odločitev o začetku projekta za preureditev vojaškega letališča. Zato ni mogoče ločeno preučiti dokapitalizacij, opravljenih po teh naknadnih študijah načela VPTP.

### 5.1.3.3 Uporaba načela VPTP na podlagi študije načela VPTP iz leta 2010

- (131) Študija načela VPTP iz leta 2010 temelji na poslovnem načrtu, v katerem so predvideni prihodnji denarni tokovi za obdobje 2010–2040. Med izvajanjem študije načela VPTP je Poljska predvidevala, da se bo letališče začelo uporabljati za splošni letalski promet leta 2011, za čarterske lete leta 2013, za nizkocenovne prevoznike pa leta 2015. Na podlagi tega bi se število prepeljanih potnikov enakomerno povečevalo z [...] potnikov leta 2013 na skoraj [...] milijona leta 2024 in na 1,753 milijona leta 2040 (kot je prikazano v spodnji preglednici 5).

#### Preglednica 5

#### Napovedi prometa za letališče Gdynia, uporabljene v študiji načela VPTP iz leta 2010 (v tisočih)

Predvideni razvoj potniškega prometa (študija načela VPTP iz leta 2010)										
Leto	2013	2014	2015	2016	2020	2024	2028	2032	2036	2040
Število potnikov	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 752 835

- (132) Študija načela VPTP iz leta 2010, ki jo je predložila Poljska, vključuje kapital, potreben za financiranje stroškov, ki domnevno spadajo na področje javne politike, vendar navedeni stroški v študiji niso količinsko opredeljeni. Po drugi strani pa so navedeni stroški kapitala v študiji načela VPTP iz leta 2011 količinsko opredeljeni, vendar niso upoštevani. Obseg naložbenega projekta se ne razlikuje bistveno v študijah načela VPTP iz let 2010 in 2011. Poleg tega, da ne vključuje stroškov, povezanih s področjem javne politike, se študija načela VPTP iz leta 2011 razlikuje od študije načela VPTP iz leta 2010 samo po tem, da vsebuje posodobljene podatke o stroških in diskontni stopnji, preverjene stroške cestne infrastrukture, finančni rezultat zakupne pogodbe, ki sta jo sklenila Kosakowo in upravljavec letališča, ter seznam dokapitalizacij, dogovorjen med Kosakowem in Gdynio. Zato je Komisija za to, da bi iz izračunov neto sedanje vrednosti iz študije načela VPTP iz leta 2010 izključila domnevne stroške s področja javne politike, uporabila isto metodologijo, kot je bila uporabljena v študiji načela VPTP iz leta 2011 za ugotovitev deleža naložb kapitala, ki so ga tvorili stroški s področja javne politike. Študija načela VPTP iz leta 2011 zlasti kaže <sup>(54)</sup>, da je [...] % stroškov terminala (za terminala za potniški in splošni letalski promet) opredeljenih kot stroški s področja javne politike; [...] % stroškov za večnamensko zgradbo za nastanitev gasilcev spada na področje javne politike, kot tudi vsi stroški, povezani z ograjo, opremo za nadzor, opremo za pregledovanje prtljage, opremo za letališke varnostne storitve (skupno [...] milijonov PLN; [...] milijonov EUR). Komisija je z izključitvijo istih postavk stroškov kapitala in uporabo istega deleža stroškov s področja javne politike za različne zgradbe (ker te številke temeljijo na tlorisni površini navedenih zgradb, namenjeni za varnostne funkcije, ki se ni spremenila v času med obema študijama) izračunala delež naložbenih stroškov iz študije načela VPTP iz leta 2010, ki bi ga bilo treba v tem sklepu izključiti iz načela VPTP in opredeliti kot delež stroškov s področja javne politike. Ti stroški znašajo [...] milijonov PLN (ali [...] milijonov EUR).
- (133) Poleg tega bi v skladu s študijo načela VPTP iz leta 2010 družba postala donosna na ravni dobička pred obrestmi, davki in amortizacijo od leta 2018. Vendar je kumulativno (tj. po vsakoletnem prišetju denarnih tokov iz prejšnjih let) skupni diskontirani denarni tok za celotno obdobje 2010–2040 po pričakovanjih negativen (kot je prikazano na Figure 3). Povedano drugače, pozitivni denarni tokovi, ki naj bi se po pričakovanjih začeli ustvarjati od leta 2018, niso dovolj visoki, da bi izravnali negativne denarne tokove iz predhodnih naložbenih obdobj. Kot je razvidno, bi kumulativni diskontirani denarni tok projekta ostal negativen do leta 2040.

<sup>(54)</sup> Glej stran 35 študije načela VPTP iz leta 2011.

## Slika 3

**Kumulativni diskontirani denarni tok v tisočih PLN (študija načela VPTP iz leta 2010)**

[...]

Vir: Na podlagi študije načela VPTP iz leta 2010 in brez upoštevanja izdatkov s področja javne politike.

- (134) Po pričakovanjih bo vrednost upravljavca letališča po letu 2040 neprestano rasla, pri čemer bo stabilna stopnja rasti prostega denarnega toka [...] %. Na podlagi te predpostavke je Poljska izračunala končno vrednost upravljavca letališča leta 2040. Diskontirana končna vrednost je [...] milijonov PLN. Izvirna študija načela VPTP iz leta 2010 je prikazala pozitivno vrednost lastniškega kapitala <sup>(55)</sup> v višini [...] milijonov PLN (tj. približno [...] milijonov EUR). Ta pozitivna vrednost lastniškega kapitala je posledica razlike od končne vrednosti v višini [...] milijonov PLN, ki je v absolutnem smislu višja od neto sedanje vrednosti prostega denarnega toka podjetja, ocenjene na [...] milijonov PLN v obdobju 2010–2040. Notranja stopnja donosa naložbenega projekta je bila ocenjena na [...] %, kar presega predvidene stroške kapitala upravljavca letališča ([...] %). Po izključitvi izdatkov s področja javne politike neto sedanja vrednost prostega denarnega toka podjetja ostane negativna in znaša [...] milijonov PLN, projekt pa postane donosen samo zaradi izračunane končne vrednosti v višini [...] milijonov PLN. Pozitivna vrednost lastniškega kapitala projekta (brez upoštevanja izdatkov s področja javne politike) je zato [...] milijonov PLN (tj. približno [...] milijonov EUR).
- (135) Zato projekt postane donosen samo ob predpostavki, da bo upravljavec letališča po izteku 30-letnega obdobja zakupa še naprej upravljal letališče, in sicer za neskončno obdobje, ter da bo stopnja rasti upravljavca letališča stabilna in bo znašala [...] % na leto (tj. končna vrednost <sup>(56)</sup>). Vendar, kot je navedeno v uvodnih izjavah 25–27, je zemljišče, na katerem je zgrajeno letališče, v lasti Poljske, ki je to zemljišče dala Kosakowemu v najem za 30-letno obdobje do septembra 2040. Kosakowo je nato dalo zemljišče v zakup družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd za 30 let. Zato so v skladu s poljsko zakonodajo, ki se uporablja (člena 48 in 191 civilnega zakonika), vse zgradbe in objekti, ki so zgrajeni na najetem zemljišču in so mu trajno priključeni, v lasti lastnika zemljišča (ministrstva za državno blagajno) in ne družbe Gdynia-Kosakowo Airport Ltd ali Kosakowega. V najemni pogodbi je določeno, da je treba najeto zemljišče vrniti lastniku v [...] po izteku najemne pogodbe (§ 4(16)). Najemna pogodba ne določa enostranske pravice do podaljšanja najema po navedenem obdobju ali pravice do kakršnega koli nadomestila za naložbe v letališko infrastrukturo. Prav tako ni jasno, ali je mogoče takšne pravice zahtevati v skladu s splošnimi določbami poljskega civilnega prava. Poleg tega je v najemni pogodbi (§ 4(11)) in zakupni pogodbi (§ 5(4)) določeno, da je treba infrastrukturo predati državi brez nadomestila, če upravljavec letališča preneha svojo gospodarsko dejavnost. Na podlagi tega se zanašanje na točni znesek iz študije zdi nerazumno, saj letališka infrastruktura v skladu s pogoji najemne pogodbe z dne 9. septembra 2010 ni niti v lasti upravljavca letališča niti delničarjev. Zato je končna vrednost naložbe, na katero se opirajo študije načela VPTP, nezanesljiva in po vsej verjetnosti bistveno precenjena.
- (136) Nadalje Komisija ugotavlja, da so ključni dejavnik za ustvarjanje vrednosti prihodnjih denarnih tokov upravljavca letališča Gdynia pričakovani prihodki, ki bodo odvisni od števila potnikov in ravni letalskih pristojbin, ki jih plačujejo letalske družbe. Prihodki od nizkocenovnih prevoznikov in čarterskih letov (potniške in pristajalne pristojbine ter parkirnine) v študiji načela VPTP iz leta 2010 zajemajo [80–90] % vseh prihodkov v letu 2040 in v povprečju [80–90] % vseh prihodkov v celotnem ocenjenem obdobju, torej od leta 2010 do leta 2040. To je v nasprotju s trditvami Poljske, da bi dejavnosti letališča Gdynia dopolnjevale dejavnosti letališča Gdańsk, ker bi se letališče Gdynia osredotočalo na dejavnosti splošnega letalskega prometa. Kot kažejo zgoraj predstavljeni podatki, so nizkocenovni prevozniki in čarterski leti pravzaprav glavni vir prihodkov v večini let, zajetih v napovedi. Vendar, kot je podrobneje pojasnjeno v nadaljevanju, tudi večina prihodkov letališča Gdańsk temelji na nizkocenovnih prevoznikih in čarterskih letih (glej uvodno izjavo 140).
- (137) Komisija v zvezi s povpraševanjem potnikov in letalskih prevoznikov ugotavlja, da bi imelo letališče Gdynia isto zaledje kot letališče Gdańsk, ki je od letališča Gdynia-Kosakowo oddaljeno samo približno 25 kilometrov. Zmogljivost letališča Gdańsk je bila leta 2012 povečana na pet milijonov potnikov, leta 2015 pa se načrtuje

<sup>(55)</sup> Ta vrednost lastniškega kapitala vključuje neto sedanjo vrednost denarnih tokov v obdobju 2012–2040 skupaj z diskontirano končno vrednostjo letališča Gdynia, kot je bila izračunana za obdobje po letu 2040.

<sup>(56)</sup> Končna vrednost se izračuna na podlagi napovedanega denarnega toka za zadnje leto podrobne napovedi, prilagojenega ob upoštevanju nadomestne naložbe, potrebne za zagotovitev neprekinjenega obratovanja infrastrukture.

nadaljnje povečanje zmogljivosti na sedem milijonov potnikov. Ta časovni načrt širitve je bil javno znan že leta 2010, tj. v času priprave študije načela VPTP iz leta 2010. <sup>(57)</sup> Poleg tega je bilo Komisiji 24. septembra 2008 kot zadeva v zvezi z državno pomočjo št. N 472/08 priglašeno tudi javno financiranje širitve letališča Gdańsk na zmogljivost pet milijonov potnikov, ki ga je Komisija odobrila 5. februarja 2009 <sup>(58)</sup>.

- (138) Poljska je Komisijo obvestila, da je v glavnem načrtu za letališče Gdańsk iz leta 2010 <sup>(59)</sup> predvidena širitev vzletno-pristajalne steze, letaliških ploščadi in druge letališke infrastrukture, s katero bi se zmogljivost letališča Gdańsk v prihodnje povečala na več kot deset milijonov potnikov na leto.
- (139) Komisija ob tem ugotavlja, da je imelo letališče Gdańsk leta 2010 2,2 milijona potnikov (tj. izkoriščenih je bilo 45 % njegovih zmogljivosti, vključno z zmogljivostmi v gradnji). Po napovedih za letališče Gdańsk bo do leta 2020 izkoriščenih samo od 50 do 60 % razpoložljive zmogljivosti <sup>(60)</sup>. V teh napovedih ni upoštevan začetek delovanja letališča Gdynia (tj. domneva se, da bo celotnemu povpraševanju v tem zaledju zadostilo letališče Gdańsk). Komisija ugotavlja, da bo lahko letališče Gdańsk dolgo zadoščalo povpraševanju v regiji, tj. vsaj do leta 2030, tudi ob predpostavki, da bo rast potniškega prometa dinamična.
- (140) Kot je navedeno zgoraj, je v študiji načela VPTP iz leta 2010 predvideno, da bo letališče Gdynia večino svojih prihodkov (v povprečju [80–90] % za celotno obdobje 2012–2040) ustvarilo z nizkocenovnimi prevozniki in čarterskimi letalskimi prevozniki. Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da se tudi letališče Gdańsk uporablja predvsem za nizkocenovne prevoznike in čarterski promet. Leta 2010 se je z nizkocenovnimi in čarterskimi letalskimi prevozniki prepeljalo 72 % vseh potnikov, ki so uporabili letališče Gdańsk <sup>(61)</sup>.
- (141) Komisija glede na tesno bližino drugega uveljavljenega in ne prezasedenega letališča, ki ima enak poslovni model in dolgoročno precej neizkoriščenih zmogljivosti, meni, da bo sposobnost upravljalca letališča Gdynia, da pritegne promet in potnike, odvisna predvsem od višine letaliških pristojbin za letalske družbe, zlasti v primerjavi z letališkimi pristojbinami najbližjih tekmecev.
- (142) Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da je v študiji načela VPTP iz leta 2010 predvidena potniška pristojbina za čarterske lete in lete nizkocenovnih prevoznikov v višini 25 PLN na potnika (6,25 EUR) do leta 2014 in 40 PLN na potnika (10 EUR) od leta 2015 (do leta 2040). Pristajalna pristojbina za takšne lete je bila določena v višini 25 PLN/tono (6,25 EUR) za celotno obdobje (povprečna največja vzletna masa (MTOW) naj bi bila 70 ton), predvidena parkirna pa je bila 4 PLN/tono za 24 ur (1,0 EUR) (s povprečno MTOW 70 ton). V skladu s študijo načela VPTP iz leta 2010 je bila določena višina cen primerljiva z višino cen na drugih regionalnih letališčih v času izvajanja študije načela VPTP iz leta 2010. Cene na letališču Gdynia so bile določene tudi ob predpostavki, da letališče Gdańsk ne bo pomenilo konkurence.
- (143) Komisija ugotavlja še, da je v seznamu tarif, ki jih letališče Gdańsk uporablja od 31. decembra 2008, standardna potniška pristojbina določena v višini 48 PLN na potnika (12,0 EUR), standardna pristajalna pristojbina za zrakoplove, težje od 2 ton (tj. vključno z vsemi zrakoplovi čarterskih in nizkocenovnih prevoznikov), v višini 25 PLN/tono (6,25 EUR), parkirna pa v višini 4,5 PLN/tono za 24 ur (1,25 EUR).
- (144) Vendar Komisija ugotavlja, da seznam tarif, ki se uporabljajo na letališču Gdańsk, vsebuje tudi razne popuste in rabate, med drugim za lete nizkocenovnih prevoznikov. Letališče Gdańsk uporablja znižano potniško pristojbino

<sup>(57)</sup> Glej na primer Odločbo Komisije št. C(2009) 4445 z dne 3. junija 2009 o dodelitvi finančne pomoči Skupnosti na področju vseevropskih prometnih omrežij.

<sup>(58)</sup> Glej opombo 9.

<sup>(59)</sup> Glavni načrt je bil naročen februarja 2010 in predložen novembra 2010.

<sup>(60)</sup> Potniški promet (v tisočih potnikov na leto) na letališču Gdańsk.

Dejansko število potnikov:

Leto	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Število potnikov	466	672	1 256	1 715	1 954	1 911	2 232	2 463	2 906

Pričakovana rast števila potnikov

Leto	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Število potnikov	3 153	3 311	3 477	3 616	3 760	3 911	4 067	4 230

<sup>(61)</sup> Nizkocenovni prevozniki: 64,5 %, čarterski prevozniki: 7,5 %. V letih 2009 in 2011 je bila ta številka 70 %.

v višini 24 PLN na potnika (6 EUR) za vse nove povezave (od 1. januarja 2004) in za vsa povečanja pogostosti letov z zrakoplovi z MTOW med 50 in 100 ton (npr. Airbus A320 in Boeing 737 ter drugi zrakoplovi, ki jih uporabljajo nizkocenovni prevozniki). Pristajalna pristojbina za take povezave je tudi znižana za 50 % (tj. na 12,5 PLN/tono). Parkirnina se sploh ne zaračunava, če je pogostost povezave vsaj šestkrat na teden. Poleg tega se standardna potniška pristojbina najprej zniža za 23 PLN za vse odhajajoče potnike na rednih domačih povezavah. Nato se obračuna ustrezni popust. Komisija meni, da so bile ob upoštevanju popustov in rabatov, ki se uporabljajo na letališču Gdańsk, letališke pristojbine na letališču Gdynia v povprečju precej višje od tistih na uveljavljenem sosednjem letališču. Z uporabo zadevnih letaliških pristojbin letališče Gdynia kot novi tekmeč ne bo moglo pritegniti pomembne količine prometa, če v istem zaledju deluje uveljavljeno letališče z neizkoriščenimi zmogljivostmi, ki uporablja nižje neto pristojbine za nove povezave in povečanje pogostosti sedanjih povezav. Komisija ugotavlja še, da je v seznamu letaliških pristojbin za letališče Gdańsk uporaba znižanih pristojbin predvidena do 31. decembra 2028. Ker se v študiji načela VPTP iz leta 2010 (na podlagi takratnega poslovnega načrta upravljavca letališča) letališke pristojbine obravnavajo kot glavni vir prihodkov upravljavca letališče, po mnenju Komisije ta rešitev dokazuje, da študija načela VPTP iz leta 2010 ni dovolj zanesljiva in verodostojna, da bi pokazala, da bi zadevni naložbeni projekt izvedel zasebni vlagatelj.

- (145) Glede na to, da bi bili letališči Gdynia in Gdańsk obe osredotočeni predvsem na nizkocenovne in čarterske prevoznike, da letališče Gdańsk ne izkorišča vseh svojih zmogljivosti in da so njegove dejanske pristojbine nižje od tistih, ki so predvidene v poslovnem načrtu letališča Gdynia, ter glede na tesno bližino obeh letališč, Komisija še meni, da je predpostavka, da med letališčema ne bo cenovne konkurence, nepravilna.
- (146) Komisija ugotavlja še, da so se času priprave študije načela VPTP iz leta 2010 na letališču Bydgoszcz (od letališča Gdynia oddaljenem 196 kilometrov ali 2 uri in 19 minut vožnje z avtomobilom) in na letališču Szczecin (od letališča Gdynia oddaljenem 296 kilometrov ali 4 ure in 24 minut vožnje z avtomobilom), drugem in tretjem najbližjem poljskem regionalnem letališču, uporabljale precej nižje neto pristojbine (standardne pristojbine po veljavnih popustih) <sup>(62)</sup>.
- (147) Komisija glede na zgornje navedbe meni, da so ob upoštevanju tesne bližine drugega ne prezasedenega letališča z enakim poslovnim modelom letališke pristojbine iz študije načela VPTP iz leta 2010, ki so višje od pristojbin, ki se uporabljajo na letališču Gdańsk in drugih bližnjih regionalnih letališčih, nerealne. Glede na konkurenčnost letališča Gdynia so napovedi prometa iz študije načela VPTP iz leta 2010 temeljile na nerealnih predpostavkah.
- (148) Treba je tudi opozoriti, da študija načela VPTP iz leta 2010 ni vključevala niti analize občutljivosti niti ocene verjetnosti rezultatov (kot so najslabši, najboljši in osnovni scenarij). Komisija zato ugotavlja, da se zdi, da scenarij, predstavljen v študiji načela VPTP iz leta 2010, temelji na preveč optimističnih predpostavkah glede razvoja potniškega prometa in višine pristojbin.
- (149) Komisija je opravila več izračunov občutljivosti in ugotavlja, da zmanjšanje letnih prihodkov iz potniških pristojbin, povezanih z nizkocenovnimi prevozniki in čarterskim prometom, za [...] % (v obdobju napovedi 2010–2040) zadostuje za to, da projekt postane nedonosen, kljub znatni končni vrednosti, ki je sama po sebi negotova, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 135. Tako zmanjšanje prihodkov bi bilo mogoče, če bi bili pristojbine in/ali promet manjši od predvidenih. V zvezi s tem je treba opozoriti, da so letališke pristojbine v poslovnem načrtu, uporabljenem za študijo načela VPTP iz leta 2010, že [...] % višje kot na letališču Gdańsk <sup>(63)</sup>. V takih okoliščinah je malo verjetno, da bi letališče Gdynia lahko pritegnilo promet, ne da bi v poslovnem načrtu

<sup>(62)</sup> Letališče Bydgoszcz: standardna pristojbina na odhajajočega potnika znaša 30 PLN (7,5 EUR); standardna pristajalna pristojbina znaša 45 PLN/tono (11,25 EUR) za prvi dve toni MTOW, 40 PLN/tono (10 EUR) za MTOW od 2 do 15 ton, 35 PLN/tono (8,75 EUR) za MTOW od 15 do 40 ton, 30 PLN/tono (7,5 EUR) za MTOW od 40 do 60 ton, 25 PLN/tono (6,25 EUR) za MTOW od 60 do 80 ton in 20 PLN/tono (5 EUR) za vsako tono nad 80 ton MTOW; standardna parkirnina znaša 8 PLN/tono za 24 ur (2 EUR); za prve štiri ure se pristojbina ne zaračuna). Popusti: potniške pristojbine se lahko znižajo od 5 % (če ima letalski prevoznik 100–300 odhajajočih potnikov z letališča Bydgoszcz na mesec) do 50 % (če ima letalski prevoznik več kot 8 000 odhajajočih potnikov z letališča Bydgoszcz na mesec); pristajalna pristojbina – 50-odstotni popust v 12 mesecih povezave, 50 % za pristajanje med 14.00 in 20.00; pristajalne pristojbine in parkirnina: 10 % za prevoznika s 4–10 leti na mesec, 15 % za 11–30 letov na mesec, 20 % za več kot 31 letov na mesec. Letališče Szczecin: standardna pristojbina na odhajajočega potnika znaša 35 PLN (8,75 EUR); standardna pristajalna pristojbina znaša 70 PLN/tono (17,5 EUR); standardna parkirnina znaša 8 PLN/tono za 24 ur (za prvi dve uri se pristojbina ne zaračuna). Popusti: od 20 % (če prevoznik zagotovi sedeže več kot 800 odhajajočim potnikom na teden) do 90 % (če zagotovi več kot 1 300 sedežev).

<sup>(63)</sup> Izračun potniških pristojbin za nizkocenovne prevoznike.



ponudilo precejšnje rabate za pristojbino 40 PLN (10 EUR). Zaradi močne občutljivosti neto sedanje vrednosti za navidezno nepomembno znižanje letaliških pristojbin (ki je posledica realnih predpostavk) je tako precej vprašljiva verodostojnost prvotnega poslovnega načrta.

- (150) Čeprav je študija načela VPTP iz leta 2010 temeljila na napovedih prometa, ki so bile na voljo v tistem času, za neposredno presojo študije načela VPTP pa se ne bi smele uporabiti naknadne informacije, Komisija vseeno ugotavlja, da so bile take napovedi preveč optimistične. Primerjava napovedi prometa iz leta 2010 in 2012 resnično pokaže velike razlike. Ne samo, da je bil odložen začetek projekta, ampak so se poleg tega v obdobju „pozitivnega dobička pred obrestmi davki in amortizacijo“ napovedi prometa zmanjšale za [...], na [...] % vsako leto. Tako velik popravek po samo dveh letih, ne da bi se medtem pomembno spremenile okoliščine, pomeni koristno preverjanje smiselnosti prvotnih predpostavk. To dodatno potrjuje dejstvo, da pregledi občutljivosti, ki jih je opravila Komisija (in katerih obseg je veliko ožji v primerjavi), poudarjajo nerealnost predpostavk, na katerih temelji ugotovitev, da se je projekt izplačal.

Preglednica 6

**Primerjava napovedi potniškega prometa, uporabljenih v študiji načela VPTP iz leta 2010 in študiji načela VPTP iz leta 2012**

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Skupno število potnikov iz študije načela VPTP iz leta 2010	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Skupno število potnikov iz študije načela VPTP iz leta 2012	—	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Razlika		– 53 %	– 69 %	– 55 %	– 38 %	– 36 %	– 29 %	– 27 %	– 25 %
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Skupno število potnikov iz študije načela VPTP iz leta 2010	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 343 234
Skupno število potnikov iz študije načela VPTP iz leta 2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 083 746
Razlika	– 23 %	– 21 %	– 19 %	– 17 %	– 17 %	– 18 %	– 18 %	– 19 %	– 19 %

- (151) Nadaljnji preizkusi občutljivosti kažejo, da bi projekt postal nedonosen, če bi bil skupni prihodek nižji za samo [...] % na leto v celotnem obdobju napovedi ali če bi bil prihodek nižji za [...] %, odhodki iz poslovanja pa za [...] % višji. Donosnost naložbe je zato zelo občutljiva na male spremembe osnovnih predpostavk. Komisija meni, da so take spremembe nepomembne v primerjavi s spremembami, opravljenimi v naslednjih študijah načela VPTP.
- (152) Komisija poleg tega ugotavlja, da so pozitivni rezultati študije načela VPTP iz leta 2010 tudi zelo odvisni od končne vrednosti naložbe na koncu obdobja, zajetega v poslovni načrt (tj. leta 2040). Diskontirani denarni tok družbe v obdobju 2010–2040 je tako negativen in znaša – [...] milijonov PLN. Diskontirana končna vrednost 30. junija 2010 je [...] milijonov PLN.

- (153) Kar zadeva predpostavke, na katerih temeljijo izračuni, je bila končna vrednost izračunana na podlagi predpostavk, da bo letna stopnja rasti denarnega toka naložbe po letu 2040 vedno znašala [...] %. V skladu z običajno prakso stopnja rasti podjetja ne bi smela biti višja od stopnje rasti gospodarstva, v katerem deluje (tj. v smislu rasti BDP). Končna vrednost se izračuna za čas, ko naj bi podjetje predvidoma dozorelo, čimer se tako konča obdobje visoke rasti podjetja. Ker se pričakuje, da gospodarstvo vključuje podjetja z visoko rastjo in podjetja s stabilno rastjo, bi morala biti stopnja rasti zrelih podjetij nižja od povprečne stopnje rasti celotnega gospodarstva. Poljska v svojih pripombah ni navedla podlage, na kateri je določila dolgoročno stopnjo rasti, ki [...] %, je pa pojasnila, da je dolgoročna stopnja rasti nominalna stopnja rasti. Komisija je na podlagi informacij MDS ugotovila, da so napovedi realne rasti BDP na Poljskem, ki so bile na voljo na začetku leta 2010, kazale, da se bo nominalna stopnja rasti poljskega gospodarstva gibala od 5,6 % v letu 2011 do 6,6 % v letu 2015. Ob 2,5-odstotni inflaciji naj bi realni BDP po pričakovanjih zrasel za 4 %. Zato bi se lahko izbira [...] -odstotne nominalne stopnje rasti za letališče Gdynia na prvi pogled zdela skladna z informacijami, ki so bile na voljo v tistem času, in običajno prakso izbire nižje stopnje rasti od stopnje rasti gospodarstva. Vendar se z izbiro višje dolgoročne stopnje rasti od inflacije (ki je bila aprila 2010 ocenjena na 2,5 %) v poslovnem načrtu predvideva, da bo letališče raslo vsako leto tudi po letu 2040.

Preglednica 7

**Podatki in napovedi MDS glede BDP in inflacije iz aprila 2010**

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Rast BDP (v %) (stalne cene)	1,70	2,70	3,20	3,90	4,00	4,00	4,00
Rast BDP (v %) (tekoče cene)	5,50	4,40	5,60	6,20	6,60	6,50	6,60
Inflacija (v %)	4,20	3,50	2,30	2,40	2,50	2,50	2,50

Vir: Mednarodni denarni sklad, podatkovna zbirka World Economic Outlook Database, april 2010 (preneseno s spletnega naslova <http://www.imf.org/external/data.htm>).

- (154) Komisija poleg tega ugotavlja, da je v tem primeru glede na posebno dolgo obdobje napovedi in časovno oddaljenost datuma, za katerega je bila izračunana končna vrednost, določitev najustreznejše stopnje rasti še bolj zapletena in negotova naloga. Napovedi rasti BDP v resnici redko presegajo pet let, medtem ko je bilo treba v tem primeru z modelom predvideti razumno stopnjo rasti za letališče po 30 letih delovanja. To dejstvo kaže, da bi preudaren vlagatelj opravil raznovrstne preizkuse občutljivosti.
- (155) Pri modelu stopnje stabilne rasti, uporabljenem za izračun končne vrednosti, je treba v tem primeru prav tako predvideti datum, na katerega bo podjetje začelo rasti s stabilno stopnjo, ki jo lahko neskončno vzdržuje. V študiji načela VPTP iz leta 2010 je bilo kot ta datum določeno leto 2040, kar pomeni 30-letno obdobje napovedi (2010–2040). V študiji načela VPTP iz leta 2012 se je obdobje napovedi skrajšalo na 18 let (2012–2030), tako da je bila končna vrednost izračunana za leto 2030. Če se to obdobje uporabi za študijo načela VPTP iz leta 2010, se neto sedanja vrednost projekta bistveno zmanjša ([...] milijonov PLN ali [...] milijonov EUR).
- (156) Komisija ugotavlja še, da je v študiji načela VPTP iz leta 2012 izrecno navedeno, da bi preudaren vlagatelj upošteval dejstvo, da je potrebnega posebej veliko časa, preden projekt postane donosen (glej razdelek 4.10.1.2 študije načela VPTP iz leta 2012, v kateri je ugotovljeno, da „pozitivni rezultat neto sedanje vrednosti dokazuje, da je naložba v letališče Gdynia-Kosakowo lahko zanimiva za morebitne vlagatelje. Vendar bodo morali vlagatelji pred kakršno koli odločitvijo upoštevati tudi dolgoročno naložbeno obdobje, značilno za infrastrukturne naložbene projekte“).

*Sklepna ugotovitev*

- (157) Projekt preureditve letališča Gdynia-Kosakowo pomeni precejšnje naložbe in dolgo obdobje negativnih denarnih tokov. Poslovni načrt dejansko kaže, da je kumulativni diskontirani denarni tok v obdobju napovedi 2010–2040 negativen (– [...] milijonov PLN ali – [...] milijonov EUR). Po poslovnem načrtu projekt doseže pozitivne rezultate samo na podlagi diskontirane končne vrednosti [...] milijonov PLN, izračunane za leto 2040 in naprej, ob predpostavki, da letališče letno in za vedno raste z nominalno stopnjo [...] %. Vendar, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 135, se zdi, da je zemljišče še naprej v lasti ministrstva za državno blagajno, in ne upravljavca letališča ali njegovih delničarjev, zato končna vrednost, predstavljena za letališče, ni zanesljiva. Poleg tega poslovni načrt kljub pomembnim negotovostim, značilnim za tako dolgoročen projekt, ne vsebuje analize občutljivosti, zaradi česar se razlikuje od analize, ki bi jo preudaren vlagatelj opravil v zvezi s takim projektom.
- (158) Analiza Komisije poleg tega ugotavlja, da poslovni načrt temelji na raznovrstnih predpostavkah, ki so preveč optimistične in nerealne glede na bližino letališča Gdańsk, ki ima enak poslovni model, neizkoriščene zmogljivosti in širitvene načrte. Več preizkusov občutljivosti kaže, da postane neto sedanja vrednost projekta negativna ob manjših realnih spremembah osnovnih predpostavk.
- (159) Komisija glede na zgornje navedbe meni, da se zasebni vlagatelj ne bi odločil za začetek zadevnega naložbenega projekta na podlagi študije načela VPTP iz leta 2010. Zato odločitev občin Gdynia in Kosakowo, da financirata preureditev letališča v civilno letališče, upravljavcu letališča omogoča gospodarsko prednost, ki je pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi pridobil.

#### 5.1.3.4 Uporaba načela VPTP na podlagi študije načela VPTP iz leta 2011 in študije načela VPTP iz leta 2012

##### *Uporaba načela VPTP na podlagi študije načela VPTP iz leta 2011*

- (160) Prva dopolnitev študije načela VPTP je bila opravljena maja 2011. Čeprav je bila zaveza glede dokapitalizacij, opravljenih po izvedbi te študije načela VPTP, sprejeta pred majem 2011 (glej uvodno izjavo 51 zgoraj), je Komisija preučila še, ali je na podlagi informacij iz te ekonomske študije dokapitalizacije mogoče obravnavati, kot da ustrezajo ravnanju zasebnega vlagatelja, ki deluje pod pogoji tržnega gospodarstva. V študiji načela VPTP iz leta 2011 so prihodki iz projekta ostali nespremenjeni, naložbe v osnovna sredstva pa so se povečale (glej Figure 2, ki prikazuje kumulativne naložbe v osnovna sredstva). V tej študiji se upoštevajo tudi predhodne dokapitalizacije in že opravljene naložbe v osnovna sredstva. Povprečni tehtani stroški kapitala so se malce znižali (z [...] % na [...] %), dolgoročna stopnja rasti pa se je znižala z [...] % na [...] %. Zaradi teh sprememb se je neto sedanja vrednost precej znižala, na [...] milijonov PLN (približno [...] EUR). Vzrok za to so bile večje izgube (diskontirani denarni tok v obdobju 2011–2030 bi bil – [...] milijonov PLN), končna vrednost pa bi se malce znižala, na [...] milijonov PLN.
- (161) Komisija v zvezi s potniškim povpraševanjem in povezanimi prihodki meni, da argumenti, predstavljeni v uvodnih izjavah 136–141 v zvezi s konkuriranjem letališča Gdynia letališču Gdańsk glede letalskih družb in potnikov, veljajo tudi za preučitev študije načela VPTP iz leta 2011.
- (162) Komisija ugotavlja zlasti, da je raven letaliških pristojbin, navedena v študiji načela VPTP iz leta 2011, enaka kot v študiji načela VPTP iz leta 2010.
- (163) Ker so letališča Gdańsk, Bydgoszcz in Szczecin leta 2011 uporabljala enake tarife kot leta 2010 (vključno z enakimi popusti), je Komisija raven pristojbin za letališče Gdynia v študiji načela VPTP iz leta 2011 ocenila enako kot v študiji načela VPTP iz leta 2010 (glej uvodne izjave 141–147).

- (164) Komisija meni, da vlagatelj pod tržnimi pogoji, ki bi upošteval možnosti za donosnost, odločitev o naložbah v zvezi z zadevnim projektom ne bi utemeljil na pristojbinah, ki so precej višje od neto pristojbin, ki se uporabljajo na drugih poljskih regionalnih letališčih <sup>(64)</sup>, zlasti na letališču Gdańsk.
- (165) V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da bi nižja letališka pristojbina, primerljiva z letališkimi pristojbinami, ki se plačujejo na drugih poljskih regionalnih letališčih (npr. Gdańsk, Bydgoszcz, Szczecin, Lublin), povzročila negativno vrednost lastniškega kapitala.
- (166) Komisija je opravila več izračunov občutljivosti in ugotavlja, da zmanjšanje letnih prihodkov iz potniških pristojbin, povezanih z nizkocenovnimi prevozniki in čarterskim prometom, za samo [...] % (v obdobju napovedi 2010–2040) zadostuje za to, da projekt postane nedonosen, kljub znatni končni vrednosti.
- (167) Nadaljnji preizkusi občutljivosti kažejo, da bi projekt postal nedonosen, če bi bil skupni prihodek nižji za samo [...] % na leto v celotnem obdobju napovedi ali če bi bil prihodek nižji za [...] %, stroški poslovanja pa za [...] % višji. Donosnost naložbe je zato zelo občutljiva na male spremembe osnovnih predpostavk.
- (168) Komisija poleg tega ugotavlja, da so pozitivni rezultati študije načela VPTP iz leta 2011 tudi zelo odvisni od končne vrednosti naložbe na koncu obdobja, zajetega v poslovnem načrtu (tj. leta 2040). Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 135, je dvomljivo, da bo končna vrednost infrastrukture v celoti ali vsaj deloma pripadala upravljavcu letališča in njegovima delničarjema.
- (169) Na podlagi tega Komisija ugotavlja, da študija načela VPTP iz leta 2011 temelji na nerealnih predpostavkah, zlasti kar zadeva napovedi prometa in letališke pristojbine, tako kot študija načela VPTP iz leta 2010. Torej je tudi na podlagi študije načela VPTP iz leta 2011 odločitev občin Gdynia in Kosakowo, da financirata preureditev letališča Gdynia-Kosakowo (Gdynia-Oksywie) v letališče za civilno letalstvo, neskladna z načelom VPTP in zato upravljavcu letališča omogoča gospodarsko prednost, ki je pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi pridobil.

#### *Uporaba načela VPTP na podlagi študije načela VPTP iz leta 2012*

- (170) Poljska meni, da bi morala Komisija preučiti skladnost z načelom VPTP na podlagi študije načela VPTP iz leta 2012. Komisija ugotavlja, da se v študiji načela VPTP iz leta 2012 upoštevajo tudi predhodne dokapitalizacije in že opravljene naložbe v osnovna sredstva. Študija načela VPTP iz leta 2012 kaže, da je rezultat financiranja, zagotovljenega družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, pozitivna vrednost lastniškega kapitala v višini [...] milijonov PLN (približno [...] milijonov EUR) za njene delničarje. Poleg tega je notranja stopnja donosa naložbenega projekta, ki znaša [...] %, višja od predvidenih stroškov kapitala upravljavca letališča ([...] %) <sup>(65)</sup>.
- (171) V študiji načela VPTP iz leta 2012 se primerja vrednost lastniškega kapitala družbe z nadaljnimi naložbami v okoliščinah, v katerih novo letališče začne delovati („osnovni scenarij“), z vrednostjo lastniškega kapitala družbe brez nadaljnjih naložb v okoliščinah, v katerih se junija 2012 naložbeni projekt opusti („hipotetični scenarij“) <sup>(66)</sup>.

<sup>(64)</sup> Komisija je poleg letališč Gdańsk, Bydgoszcz in Szczecin analizirala tudi pristojbine na letališču Lublin, ki je regionalno letališče, odprto decembra 2012. Standardna pristojbina na odhajajočega potnika na letališču Lublin je 34 PLN (8,5 EUR); standardna pristajalna pristojbina je 36 PLN/tono; standardna parkirnina je 15 PLN/tono za 24 ur (za prve štiri ure se pristojbina ne zaračuna). Popusti: Če letalski prevoznik odpre obratovalno bazo na letališču Lublin, je pristojbina na odhajajočega potnika med 4,21 PLN (1,05 EUR) in 5,76 PLN (1,44 EUR) v prvih petih sezonah (2,5 leta); za parkirnine in pristajalne pristojbine se uporablja 99-odstotni popust. Po petih sezonah se popusti uporabljajo za vse nove povezave. Popusti na potniške in pristajalne pristojbine ter parkirnine se gibljejo od 95 % v prvem letu povezave do 25–65 % v petem letu (odvisno od števila potnikov). Po petem letu se uporablja 60-odstotni popust, če letalski prevoznik prepelje več kot 250 000 odhajajočih potnikov z letališča Lublin.

<sup>(65)</sup> Navedeni izračuni vključujejo izdatke s področja javne politike.

<sup>(66)</sup> Ker je bila študija načela VPTP opravljena junija 2012, analiza temelji na tem datumu.

- (172) Ta pristop je v osnovi napačen za presojo, ali preureditev vojaškega letališča v civilno letališče vključuje državno pomoč, saj ne upošteva znatnih zneskov kapitala, ki so bili že vloženi v letališče. Pravilni hipotetični scenarij bi bil, da se projekt sploh ne začne izvajati. Komisija ugotavlja, da zasebni vlagatelj že na začetku ne bi zagotovil naložbe v projekt, če načrti za razvoj novega civilnega letališča na tem območju ne bi pokazali realnih možnosti za dobičkonosnost take naložbe. Hipotetični scenarij, opredeljen v študiji načela VPTP iz leta 2012, je torej izkrivljen zaradi predhodnih odločitev, ki niso ustrezale ravnanju zasebnega vlagatelja. Tako kot prejšnje dokapitalizacije pomenijo državno pomoč, ker jih zasebni udeleženec na trgu ne bi opravil, tudi poznejše dokapitalizacije v okviru istega projekta pomenijo državno pomoč.
- (173) Komisija ugotavlja, da osnovni scenarij iz študije načela VPTP iz leta 2012, ki jo je predložila Poljska, temelji na poslovnem načrtu, ki obravnava denarne tokove vlagateljev kapitala v obdobju 2012–2030 (tj. v obdobju visoke rasti) <sup>(67)</sup>. Napovedani prihodnji denarni tokovi temeljijo na predpostavki, da bo letališče začelo delovati leta 2013. V času izvedbe študije VPTP iz leta 2012 je Poljska predvidevala, da bo letališče leta 2014 imelo približno [...] potnikov, nato pa bo postopno razširilo svoje dejavnosti na [...] potnikov leta 2020 in približno [...] leta 2028 (glej napoved razvoja potniškega prometa v preglednici 8).

Preglednica 8

**Napovedi potniškega prometa za letališče Gdynia (v tisočih)**

Predvideni razvoj potniškega prometa										
Leto	2013	2014	2015	2017	2018	2019	2020	2023	2026	2030
Skupaj	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 083,7

- (174) V skladu s študijo VPTP iz leta 2012 se predvideva, da bo imel po letu 2030 upravljavec letališča stopnjo neskončne stabilne rasti, ki znaša [...]. Na podlagi te predpostavke je Poljska izračunala končno vrednost upravljavca letališča leta 2030.
- (175) Komisija ugotavlja, da so tako kot v študijah načela VPTP iz let 2010 in 2011 ključni dejavnik za ustvarjanje vrednosti prihodnjih denarnih tokov upravljavca letališča Gdynia pričakovani prihodki od letalstva, ki bodo odvisni od števila potnikov in ravnih letaliških pristojbin, ki jih plačujejo letalske družbe.
- (176) V zvezi s predvidenim razvojem potniškega prometa Poljska trdi, da se bo povpraševanje po storitvah potniškega prometa v zračnem prevozu sčasoma povečalo s pričakovanim dvigom poljskega BDP in razvojem regije. Poljska zato meni, da so napovedi prometa previdne in bi dejanski promet lahko presegel napovedanega. Po mnenju Poljske je v posodobljeni napovedi prometa v regiji iz marca 2013 predviden večji promet kot v študiji načela VPTP iz leta 2012.
- (177) Poljska trdi, da je v poslovnem načrtu predvideno, da bo imelo letališče Gdynia manj kot [...] % regionalnega potniškega prometa. Poleg tega meni, da je v razvoju pomorjanskega trga storitev zračnega prevoza še dovolj možnosti za dodatno malo letališče, ki dopolnjuje storitve letališča Gdańsk.
- (178) Komisija v zvezi s potniškim povpraševanjem in povezanimi prihodki meni, da argumenti, predstavljeni za študiji načela VPTP iz let 2010 in 2011 v uvodnih izjavah 136 – 147 in 161 – 165, veljajo tudi za preučitev študije načela VPTP iz leta 2012.

<sup>(67)</sup> Splošno uporabljena metoda za preučitev odločitev o kapitalskih naložbah je presoja vrednosti lastniškega kapitala družbe. Vrednost lastniškega kapitala je vrednost družbe, ki je na voljo njenim lastnikom ali delničarjem. Izračuna se tako, da se seštejejo vsi prihodnji denarni tokovi, ki jih bodo imeli na voljo vlagatelji kapitala, z ustrežno diskontno stopnjo donosa. Navadno se uporablja diskontna stopnja, ki je enaka stroškom lastniškega kapitala, ki izražajo tveganje denarnih tokov.

- (179) Komisija meni, da vlagatelj pod tržnimi pogoji ne bi določil višje ravni svojih pristojbin na podlagi predpostavke, da se bodo pristojbine na letališču Gdańsk dolgoročno zvišale. Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da je na seznamu pristojbin, ki se uporabljajo na letališču Gdańsk, predvidena uporaba popustov do leta 2028 (tj. samo za dve leti krajše obdobje kot v poslovnem načrtu za študijo načela VPTP iz leta 2012). Tudi če bi se letališke pristojbine na letališču Gdańsk višale po letu 2028, Komisija na podlagi tega meni, da so predvidene povprečne letališke pristojbine v obdobju poslovnega načrta (tj. do leta 2030) še vedno višje od povprečne ravni na konkurenčnih letališčih.
- (180) Poljska je potrdila, da so v študiji načela VPTP iz leta 2012 upoštevani stroški poslovanja, povezani z vojaško dejavnostjo na letališču. Te stroške naj bi pokrila država. Poljska je potrdila tudi, da še ni bil sklenjen formalni sporazum o delitvi stroškov (stroškov poslovanja in naložbenih stroškov) med letališčem Gdynia in vojaškim uporabnikom.
- (181) Komisija medni, da bi vlagatelj pod tržnimi pogoji svojo presojo utemeljil izključno na rezultatih, ki bi jih bilo mogoče predvideti v času odločitve o naložbi. Komisija zato meni, da se pri preučitvi skladnosti z načelom VPTP ne bi smelo upoštevati morebitno znižanje stroškov zaradi delitve stroškov z vojaškim uporabnikom letališča (in učinek na celotne stroške in prihodke letališča). V študiji načela VPTP iz leta 2012 znižanje stroškov, ki bi ga v zvezi s tem lahko dosegel upravljavec letališča, dejansko ni količinsko opredeljeno.
- (182) Tako kot v študiji načela VPTP iz leta 2010 je skupni diskontirani denarni tok projekta v obdobju 2012–2030 negativen, kot je prikazano na Figure 4. Letališče bo začelo ustvarjati pozitivne denarne tokove leta 2020, vendar dolgoročno naložbeno obdobje pomeni, da bi kumulativni diskontirani denarni tok v obdobju napovedi ostal negativen.

Slika 4

**Kumulativni diskontirani denarni tok (v PLN) v študiji načela VPTP iz leta 2012 (brez upoštevanja izdatkov s področja javne politike)**

[...]

- (183) Komisija zato ugotavlja, da študije načela VPTP iz leta 2012 ni mogoče obravnavati kot ustrezní preizkus za presojo, ali je odločitev občin Gdynia in Kosakowo, da financirata preureditev letališča Gdynia v letališče za civilno letalstvo, v skladu z načelom VPTP. Delničarja sta odločitve o naložbah sprejela preden je bila izvedena študija načela VPTP iz leta 2012. Komisija meni tudi, da dokapitalizacij, opravljenih po študiji načela VPTP iz leta 2012, ni mogoče obravnavati kot samostojnih, ločeno sprejetih odločitev o naložbah, saj se nanašajo na isti naložbeni projekt, ki sta ga javna delničarja začela izvajati najpozneje leta 2010, študija načela VPTP iz leta 2012 pa izraža zgolj prilagoditve ali dopolnitve prvotnega projekta.

*Posodobitev podatkov iz novembra 2013*

- (184) Komisija tudi meni, da se spremembe naložbenega načrta za ustvarjanje dodatnega dobička iz prodaje goriva na letališču (brez zunanega izvajalca dejavnosti) in zagotavljanja navigacijskih storitev ne bi smele upoštevati pri presoji skladnosti naložbe z načelom VPTP. Poljska je potrdila, da ta možna dodatna vira prihodkov nista bila vključena v študije načela VPTP iz let 2010, 2011 in 2012 za letališče Gdynia, saj javna delničarja in družba v času priprave teh študij niso bili prepričani, ali bodo pridobili vsa potrebna dovoljenja in koncesije za zagotavljanje teh storitev, zato teh prihodkov niso vključili v svoje napovedi (niti kot optimistični scenarij). Ker med izvedbo študij načela VPTP ni bilo verjetno, da bodo potrebna dovoljenja in koncesije podeljene, jih Komisija ne more upoštevati za nazaj.

*Sklepna ugotovitev*

- (185) Javno financiranje, ki sta ga upravljavcu letališča zagotovila Gdynia in Kosakowo, ni v skladu z načelom VPTP. Komisija zato meni, da zadevni ukrep omogoča družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd gospodarsko prednost, ki je ne bi pridobila pod običajnimi tržnimi pogoji.

*5.1.4 Selektivnost*

- (186) V skladu s členom 107(1) PDEU mora ukrep, da ga je mogoče opredeliti kot državno pomoč, omogočiti prednost „posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga“. Komisija v zadevnem primeru ugotavlja, da se dokapitalizacije nanašajo samo na družbo Gdynia-Kosakowo Airport Ltd. Zato so po svoji naravi selektivne v smislu člena 107(1) PDEU.

*5.1.5 Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino*

- (187) Če pomoč, ki jo dodeli država članica, okrepi položaj podjetja v primerjavi z drugimi konkurenčnimi podjetji na notranjem trgu, je treba tega obravnavati, kot da nanj ta pomoč negativno vpliva <sup>(68)</sup>. Gospodarska prednost, ki jo je omogočil zadevni ukrep, krepi gospodarski položaj upravljavca letališča, saj bo lahko začel poslovati, ne da bi moral kriti naložbene stroške in stroške poslovanja, ki so neločljivo povezani s tem.
- (188) V skladu s presojo iz razdelka 5.1.1 je delovanje letališča gospodarska dejavnost. Na eni strani si konkurirajo letališča, da bi pridobila letalske družbe in ustrezen zračni promet (potniški in tovorni), po drugi strani pa upravljavci letališč, da bi lahko upravljali zadevno letališče. Komisija poleg tega poudarja, predvsem v zvezi z nizkocenovnimi prevozniki, da si lahko konkurirajo tudi letališča z različnimi zaledji in v različnih državah članicah, da bi pridobila te letalske prevoznike. Komisija ugotavlja, da bo imelo letališče Gdynia do leta 2020 približno [...] 000 potnikov, leta 2030 pa največ milijon potnikov.
- (189) Kot je navedeno v odstavku 40 smernic za letalski sektor iz leta 2005, tudi malih letališč ni mogoče izvzeti iz področja uporabe člena 107(1) PDEU, saj konkurirajo drugim malim letališčem, da bi pritegnila zlasti nizkocenovne prevoznike in čarterski promet. Komisija meni, da je mogoč negativen vpliv na konkurenco in trgovino med državami članicami.
- (190) Na podlagi argumentov, predstavljenih v uvodnih izjavah 187–189, gospodarska prednost, omogočena upravljavcu letališča Gdynia, krepi njegov položaj v primerjavi s tekmeci na trgu izvajalcev letaliških storitev v Uniji. Obravnavano javno financiranje zato izkrivlja ali bi lahko izkrivljajo konkurenco in negativno vplivalo na trgovino med državami članicami.

*5.1.6 Sklepna ugotovitev*

- (191) Glede na argumente, predstavljene v uvodnih izjavah 101–190, Komisija meni, da dokapitalizacije družbe Gdynia-Kosakowo Airport Ltd pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU. Ker je bilo družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd to financiranje že na voljo, Komisija meni še, da Poljska ni ravnala skladno s prepovedjo iz člena 108(3) PDEU <sup>(69)</sup>.

<sup>(68)</sup> Zadeva T-214/95, *Het Vlaamse Gewest proti Komisiji*, Recueil 1998, EU:T:1998:77/[1998], str. II-717.

<sup>(69)</sup> Zadeva T-109/01, *Fleuren Compost proti Komisiji*, Recueil 2004, EU:T:2004:4/[2004], str. II-127.

## 5.2 Združljivost pomoči

- (192) Komisija je preučila, ali zadevna pomoč lahko velja za združljivo z notranjim trgov. Kot je opisano zgoraj, pomoč zajema financiranje naložbenih stroškov, povezanih z začetkom delovanja letališča Gdynia, in izgubami iz tekočega poslovanja v prvih letih delovanja letališča (tj. vključno do leta 2019 v skladu s študijama načela VPTP iz let 2010 in 2012).

### 5.2.1 Uporaba smernic za letalski sektor iz leta 2014 in 2005

- (193) V členu 107(3) PDEU je določenih več izvezetij iz splošnega pravila, določenega v členu 107(1) PDEU, da državna pomoč ni združljiva z notranjim trgov. Zadevna pomoč se lahko preuči na podlagi člena 107(3)(c) PDEU, ki določa, da se „pomoč za pospeševanje razvoja določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij, kadar takšna pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi“ šteje kot združljiva s skupnim trgov.
- (194) V zvezi s tem smernice za letalski sektor iz leta 2005 in Smernice o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom z dne 31. marca 2014 (v nadaljnjem besedilu: smernice za letalski sektor iz leta 2014) <sup>(70)</sup> zagotavljajo okvire za presojo, ali se lahko pomoč letališčem označi za združljivo v skladu s členom 107(3)(c) PDEU.
- (195) V skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 se za nezakonito pomoč za naložbe letališčem uporablja obvestilo Komisije o določitvi veljavnih pravil za oceno nezakonite državne pomoči <sup>(71)</sup>. V zvezi s tem bo Komisija, če je bila nezakonita pomoč za naložbe dodeljena pred 4. aprilom 2014, uporabila pravila združljivosti, ki so veljala v času dodelitve nezakonite pomoči za naložbe. V skladu s tem bo uporabila načela iz smernic za letalski sektor iz leta 2005 za nezakonito pomoč za naložbe letališčem, dodeljeno pred 4. aprilom 2014. <sup>(72)</sup>
- (196) V skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 se za nerešene zadeve glede nezakonite pomoči za tekoče poslovanje letališčem, ki se je dodelila pred 4. aprilom 2014, ne bi smele uporabiti določbe obvestila o določitvi veljavnih pravil za oceno nezakonite državne pomoči. Komisija bo načela v smernicah za letalski sektor iz leta 2014 namreč uporabila za vse zadeve o pomoči za tekoče poslovanje (nerešene prijave in nezakonita nepriglašena pomoč) letališčem, tudi če je bila pomoč dodeljena pred 4. aprilom 2014 <sup>(73)</sup>.
- (197) Dokapitalizacije pomenijo nezakonito državno pomoč družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, ki je bila dodeljena pred 4. aprilom 2014 (glej uvodno izjavo 191).

### 5.2.2 Razlika med pomočjo za naložbe in pomočjo za tekoče poslovanje

- (198) Komisija mora glede na določbe smernic za letalski sektor iz leta 2014, navedene v uvodnih izjavah 196–197, ugotoviti, ali zadevni ukrep pomeni nezakonito pomoč za naložbe ali pomoč za tekoče poslovanje.
- (199) V skladu s točko 25(18) smernic za letalski sektor iz leta 2014 je pomoč za naložbe opredeljena kot „pomoč za financiranje osnovnih sredstev, zlasti za pokritje 'vrzeli v financiranju stroškov investicijskega vzdrževanja'“.
- (200) Po drugi strani pomoč za tekoče poslovanje pomeni pomoč za pokritje primanjkljaja med letališkimi prihodki in stroški poslovanja letališča, pri čemer stroški poslovanja pomenijo „osnovne stroške [...] zagotavljanja letaliških storitev, vključno s stroškovnimi kategorijami, kot so stroški za zaposlene, pogodbene storitve, komunikacije,

<sup>(70)</sup> Sporočilo Komisije – Smernice o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (UL C 99, 4.4.2014, str. 3).

<sup>(71)</sup> UL C 119, 22.5.2002, str. 22.

<sup>(72)</sup> Točka 173 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

<sup>(73)</sup> Točka 172 smernic za letalski sektor iz leta 2014.



odpadke, energijo, vzdrževanje, najem in upravljanje itd., vendar ne vključujejo stroškov investicijskega vzdrževanja, podpore za trženje ali vseh drugih spodbud, ki jih letalskim prevoznikom dodeli letališče, ter stroškov, ki spadajo na področje javne politike“<sup>(74)</sup>.

- (201) Na podlagi navedenih opredelitev je treba državno pomoč v korist družbe Gdynia-Kosakowo Airport Ltd obravnavati kot pomoč za naložbe, če je bila namenjena financiranju osnovnih sredstev. Del letnih dokapitalizacij za kritje izgub upravljavca letališča, ki niso že vključene v EBITDA (tj. letna amortizacija, stroški financiranja itd.), zmanjšan za stroške s področja javne politike, kot je ugotovljeno v uvodnih izjavah 102–107, prav tako pomeni pomoč za naložbe.
- (202) V nasprotju s tem del letnih dokapitalizacij, ki se je uporabil za kritje letnih izgub iz poslovanja<sup>(75)</sup> družbe Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, brez stroškov, vključenih v EBITDA, ki veljajo za stroške s področja javne politike, kot je ugotovljeno v uvodnih izjavah 102–107, pomeni pomoč za tekoče poslovanje v korist upravljavca letališča.

### 5.2.3 Pomoč za naložbe

- (203) Državna pomoč za financiranje letališke infrastrukture je združljiva s členom 107(3)(c) PDEU, če je skladna s pogoji iz odstavka 61 smernic za letalski sektor iz leta 2005:
- (i) gradnja in uporaba infrastrukture ustrezata cilju splošnega interesa, ki je jasno opredeljen (regionalni razvoj, dostopnost itd.);
  - (ii) infrastruktura je potrebna in sorazmerna z zadanim ciljem;
  - (iii) infrastruktura ponuja zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe, zlasti glede na uporabo obstoječe infrastrukture;
  - (iv) dostop do infrastruktur je odprt za vse morebitne uporabnike enako in brez razlikovanja;
  - (v) vpliv na razvoj trgovine ni v nasprotju z interesom Unije.
- (204) Poleg tega mora državna pomoč letališčem, da bi bila združljiva z notranjim trgovom, tako kot vsi drugi ukrepi državne pomoči, spodbudno vplivati ter biti potrebna in sorazmerna z legitimnim zastavljenim ciljem.
- (205) Poljska meni, da je javno financiranje projekta preureditve letališča Gdynia skladno z vsemi merili za pomoč za naložbe iz smernic o letalskem sektorju iz leta 2005.
- (i) *Gradnja in uporaba infrastrukture ustrezata cilju splošnega interesa, ki je jasno opredeljen (regionalni razvoj, dostopnost itd.)*
- (206) Komisija ugotavlja, da v Pomorjanski že uspešno deluje letališče Gdańsk, ki je od načrtovanega novega letališča oddaljeno samo 25 kilometrov.
- (207) Letališče Gdańsk je v bližini obvoznice tromestja, ki je del hitre ceste S6, speljane mimo mest Gdynia, Sopot in Gdańsk, in omogoča večini prebivalcev Pomorjanske preprost dostop do letališča. Tudi za prebivalce Gdynie gradnja novega letališča ne bi pomenila pomembnega izboljšanja povezav, saj sta letališči Gdynia in Gdańsk od središča Gdynie oddaljeni približno 20–25 minut vožnje z avtomobilom.

<sup>(74)</sup> Točka 25(21), (22) in (23) smernic za letalski sektor iz leta 2014.

<sup>(75)</sup> Izražene kot dobiček pred obrestmi, davki in amortizacijo (EBITDA).

- (208) Komisija tudi ugotavlja, da bo metropolitanska železnica tromestja, ki se trenutno gradi s sofinanciranjem iz strukturnih skladov Unije, prebivalcem Gdańska in Gdynie omogočila, da se iz središča mesta pripeljejo na letališče Gdańsk v približno 25 minutah. Metropolitanska železnica tromestja bo zagotovila neposredno ali posredno povezavo do letališča Gdańsk tudi ljudem iz drugih področij Pomorjanske.
- (209) Komisija ugotavlja tudi, da ima letališče Gdańsk trenutno zmogljivost pet milijonov potnikov na leto, dejanski potniški promet v letih 2010 do 2013 pa je bil naslednji: leta 2010 2,2 milijona, leta 2011 2,5 milijona, leta 2012 2,9 milijona in leta 2013 2,8 milijona. Komisija tudi ugotavlja, da se letališče Gdańsk trenutno širi, da ga bo lahko letno uporabljalo sedem milijonov potnikov. Ta naložba bo končana leta 2015.
- (210) Poleg tega bo po napovedi prometa v Pomorjanski, ki jo je predložila Poljska in je bila uporabljena za pripravo študije načela VPTP iz leta 2012, skupno povpraševanje v regiji [...] milijonov potnikov na leto [...].

Preglednica 9

**Napovedi primeta za Pomorjansko (v milijonih)**

2013	2015	2017	2019	2020	2023	2026	2027	2028	2030
2,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	7,7

- (211) Komisija ugotavlja tudi, da je po informacijah, ki jih je zagotovila Poljska, v glavnem načrtu za letališče Gdańsk predvidena nadaljnja širitev letališča na zmogljivost več kot 10 milijonov potnikov na leto. Glede na razvoj prometa se v prihodnosti tako lahko sprejme odločitev o širitvi zmogljivosti letališča Gdańsk na več kot sedem milijonov.
- (212) Po trditvah Poljske posodobljena napoved (iz marca 2013) kaže, da bo povpraševanje v zaledju po pričakovanjih preseglo napovedi prometa iz leta 2012. Po spremenjenih napovedih bo leta 2030 povpraševanje v zaledju približno devet milijonov potnikov. Vendar tudi ta napoved kaže, da bo samo letališče Gdańsk brez nadaljnjih naložb zadoščalo povpraševanju v regiji vsaj do leta 2025 (na podlagi prilagojenih napovedi prometa, opisanih v uvodni izjavi 63).
- (213) Poleg tega je po informacijah, ki jih je zagotovila Poljska, trenutna vzletno-pristajalna zmogljivost na letališču Gdańsk 40–44 operacij na uro, trenutno povprečje pa je 4,7 operacije na uro.
- (214) Komisija na podlagi informacij, ki jih je zagotovila Poljska (glej uvodne izjave 209–213), ugotavlja, da bo letališče Gdańsk v naslednjih letih uporabljajo samo približno 50–60 % svojih zmogljivosti. Zaradi tega bo lahko letališče Gdańsk kljub hitri rasti števila potnikov v Pomorjanski še dolgo zadostilo povpraševanju letalskih družb in potnikov.
- (215) Komisija poleg tega ugotavlja, da letališče Gdańsk omogoča več kot 40 notranjih in mednarodnih povezav (povezav od točke do točke in povezav z vozlišči, kot so Frankfurt, München, Varšava in Köbenhavn).
- (216) Kot je navedeno v uvodni izjavi 78, Poljska na eni strani trdi da so širitvene zmogljivosti letališča Gdańsk omejene zaradi načrtov in okolja. Po drugi strani pa trdi tudi, da širitvene zmogljivosti letališča Gdańsk niso omejene. Ker so argumenti glede omejitev širitvenih zmogljivosti protislovn in niso utemeljeni, Komisija meni, da ne more utemeljiti svoje presoje na njih.

- (217) Glede na neizkoriščene zmogljivosti letališča Gdańsk, ki dolgoročno ne bodo v celoti uporabljene, in načrt za nadaljnjo širitev zmogljivosti tega letališča, če bo to dolgoročno potrebno, Komisija ne verjame, da bi lahko vzpostavitev dodatnega letališča v Pomorjanski prispevala k razvoju regije. Komisija poleg tega ugotavlja, da Pomorjanska že ima dobre povezave zaradi letališča Gdańsk in novo letališče ne bo izboljšalo povezav s to regijo.
- (218) Komisija ugotavlja tudi, da je iz poslovnega modela letališča Gdynia razvidno, da bo tekmovalo z letališčem Gdańsk na trgih nizkocenovnega, čarterskega in splošnega letalstva. Poleg tega vzpostavitev novega letališča, ki bi se uporabljalo kot nadomestno letališče v nujnih primerih, ne more upravičiti obsega naložbe v letališče Gdynia.
- (219) Kot je navedeno v uvodni izjavi 77, se Poljska sklicuje na „Regionalno strategijo prometnega razvoja v Pomorjanski za obdobje 2007–2020“, v kateri je po njenih trditvah prepoznana potreba po gradnji vozlišča tesno sodelujočih letališč za izpolnjevanje potreb Pomorjanske.
- (220) Vendar Komisija ugotavlja, da so v „Regionalni strategiji prometnega razvoja v Pomorjanski za obdobje 2007–2020“ predstavljene samo mogoče strateške smeri, v katerih bi se lahko ali bi se moral razvijati regionalni promet. Sklepne ugotovitve v zvezi z letališčem Gdynia so zelo splošne. Poleg tega dokument ne določa nobenih izvedbenih korakov za zagotovitev uporabe letališča Gdynia za civilno letalstvo. Prav tako ne določa nobenih obveznosti v zvezi s tem ciljem. Prav nasprotno, v dokumentu je poudarjeno, da bi bilo treba „[n]ačrte za razvoj komercialnih dejavnosti na letališčih Gdynia-Kosakowo ali Slupsk-Redzikowo [...] usmeriti predvsem v zmogljivost, ki je ekonomsko uspešna in ustreza obstoječemu povpraševanju, ter možnost ravnanja s tovarom, kadar je dobičkonosno“.
- (221) Podobno je tudi pismo o nameri, ki so ga 29. aprila 2005 podpisali ministrstvo za obrambo, ministrstvo za promet, letališče Gdańsk in različni regionalni organi (navedeno v uvodni izjavi 21 tega sklepa), zelo splošno in izraža zgolj namero za uvedbo civilnega letalstva na vojaškem letališču v Kosakowem.
- (222) Komisija ugotavlja tudi, da so guverner Pomorjanskega vojvodstva ter župana mest Gdańsk in Sopot (dve od treh največjih mest v regiji in delničarja letališča Gdańsk) po sprejetju Sklepa 2014/883/EU dali pisno izjavo. V tej izjavi so navedli, da pisma z dne 29. aprila 2005 niso podpisali zato, da bi začeli gradnjo novega letališča v Gdynii. Glede na izjavo je bilo pismo o nameri podpisano samo zato, da se zaščiti infrastruktura obstoječega vojaškega letališča za prihodnje sodelovanje tega letališča z letališčem Gdańsk. V tem smislu bi se lahko letališče Gdynia uporabljalo samo za splošni letalski promet.
- (223) Lokalni organi so poudarili tudi, da je bila odločitev o vzpostavitvi letališča Gdynia samostojna odločitev Gdynie in Kosakowega, ki sta bila večkrat obveščena, da ta naložba ni gospodarsko upravičena.
- (224) Poljska je z dopisom z dne 6. avgusta 2013 sporočila, da so se delničarji letališča Gdańsk (vključno z Gdynio) 30. julija 2013 (tj. po začetku formalnega postopka preiskave) odločili vzpostaviti delovno skupino za analizo mogočih scenarijev za sodelovanje med letališčema Gdynia in Gdańsk. Župan Gdynie je z dopisom z dne 30. oktobra 2013 (ki je bil Komisiji predložen 4. novembra 2013) sporočil, da je delovna skupina priporočila delničarjem letališča Gdańsk, naj se letališči v Pomorjanski združita (tako da bi letališče Gdańsk prevzelo letališče Gdynia). Sporočil je še, da analiza podrobnosti takšne združitve še poteka.
- (225) Po mnenju Komisije je bila delovna skupina vzpostavljena izključno zaradi začetka formalnega postopka preiskave, zato njene vzpostavitev ni mogoče obravnavati kot dokaz izvedbe regionalne prometne strategije. Poudariti je treba tudi, da Komisija ni bila obveščena o nobenih preteklih ali poznejših ukrepih v zvezi s sodelovanjem med obema letališčema v Pomorjanski. Komisija ugotavlja tudi, da sodelovanje med letališčema Gdynia in Gdańsk v okviru vozlišča ne bi odpravilo podvajanja infrastrukture, ki ni utemeljeno z dejanskimi potrebami po prevoznih storitvah.

(226) Komisija glede na zgornje navedbe meni, da se bo z naložbo v letališča Gdynia samo podvojila infrastruktura v regiji, kar ne izpolnjuje jasno opredeljenega cilja skupnega interesa.

*(ii) Infrastruktura je potrebna in sorazmerna z zadanim ciljem*

(227) Kot je navedeno v uvodnih izjavah 206–226, Komisija meni, da letališče Gdańsk učinkovito pokriva zaledje letališča Gdynia in ga bo tudi v prihodnje. Poleg tega imata obe letališči podoben poslovni model in se osredotočata predvsem na nizkocenovne in čarterske lete.

(228) Ker ni jasno opredeljenega cilja skupnega interesa, Komisija meni, da infrastrukture ni mogoče obravnavati kot potrebno in sorazmerno s ciljem skupnega interesa (glej tudi uvodno izjavo 226).

*(iii) Infrastruktura ponuja zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe, zlasti glede na uporabo obstoječe infrastrukture*

(229) Kot je navedeno v točki (i), je letališče Gdynia samo 25 kilometrov oddaljeno od letališča Gdańsk, obe letališči pa imata isto zaledje in podoben poslovni model.

(230) Letališče Gdańsk trenutno uporablja manj kot 60 % svojih zmogljivosti. Ob upoštevanju naložb, ki se trenutno izvajajo, letališče Gdańsk zadošča povpraševanju v regiji vsaj do obdobja 2025–2028, odvisno od uporabljenih napovedi, njegova nadaljnja širitev pa je izvedljiva.

(231) Komisija ugotavlja še, da poslovni načrt za letališče Gdynia kaže, da bo to letališča ustvarilo približno [80–90] % svojih prihodkov iz zagotavljanja storitev nizkocenovnim in čarterskim prevoznikom. To pomeni, da se bo osredotočilo na trge, ki zagotavljajo osnovni posel letališču Gdańsk.

(232) V zvezi s tem Komisija ugotavlja tudi, da Poljska ni zagotovila nobenega dokazila o morebitnem sodelovanju med letališčema (glej tudi uvodni izjavi 224 in 225).

(233) Načrti za ustvarjanje prihodkov iz drugih letalskih in neletalskih dejavnosti (proizvodnje in storitev) sami ne bi zadoščali za kritje visokih stroškov poslovanja, povezanih z upravljanjem letališča Gdynia.

(234) Komisija zato meni, da letališče Gdynia nima zadovoljivih možnosti srednjeročne uporabe.

*(iv) Dostop do infrastruktur je odprt za vse morebitne uporabnike enako in brez razlikovanja*

(235) Poljska je potrdila, da bi vsi morebitni uporabniki lahko dostopali do letališke infrastrukture enako in brez razlikovanja brez kakršnega koli komercialno neupravičenega razlikovanja.

*(v) Vpliv na razvoj trgovine ni v nasprotju z interesom Skupnosti*

(236) Komisija ugotavlja, da Poljska ni zagotovila nobenega dokazila, da bosta letališči Gdynia in Gdańsk sodelovali kot letalsko vozlišče. Po logičnem sklepanju bosta letališči dejansko tekmovali, da bi pritegnili iste potnike.

- (237) Komisija poleg tega ugotavlja, da poslovni načrt letališča Gdynia (po katerem približno [80–90] % prihodkov ustvarijo nizkocenovni in čarterski leti) in obseg naložbe (npr. terminal z zmogljivostjo 0,5 milijona potnikov na leto, ki se bo v prihodnosti razširil) ne podpirata trditve, da se bo letališče Gdynia osredotočilo na splošni letalski promet in zagotavljajo samo ali predvsem storitve sektorju splošnega letalskega prometa.
- (238) Ob upoštevanju zgornjih navedb in dejstva, da se bosta obe letališči osredotočali na nizkocenovne in čarterske lete, Komisija meni, da je pomoč namenjena letališču, ki bo neposredno konkuriralo drugemu letališču z istim zaledjem, pri čemer ne bo povpraševanja po letalskih storitvah, katerim obstoječe letališče ne bi moglo zadostiti.
- (239) Komisija zato meni, da bi zadevna pomoč vplivala na trgovino v obsegu, ki je v nasprotju s skupnim interesom. To ugotovitev potrjuje neobstoj cilja skupnega interesa, ki naj bi ga ta pomoč dosegla.

*(iv) Nujnost pomoči in spodbujevalni učinek*

- (240) Na podlagi podatkov, ki jih je zagotovila Poljska, Komisija meni, da bi naložbeni stroški lahko bili nižji od stroškov gradnje drugih primerljivih regionalnih letališč na Poljskem. Razlog za to je predvsem uporaba obstoječe infrastrukture vojaškega letališča. Poljska poleg tega trdi, da upravljavec letališča ne bi izvedel naložbe brez pomoči.
- (241) Komisija še ugotavlja, da dolgo obdobje, ki je potrebno za doseganje praga dobička za tovrstno naložbo, pomeni, da bi javno financiranje lahko bilo potrebno za tako spremembo ravnanja upravičenca, da bi nadaljeval naložbo. Ker poleg tega ni mogoče določiti pričakovane donosnosti naložbenega projekta (glej uvodno izjavo 185) in vlagatelj pod tržnimi pogoji ne bi začel takega projekta, je dejansko verjetno, da je ravnanje upravljavca letališča spremenjeno zaradi pomoči.
- (242) Vendar Komisija zaradi odsotnosti jasno opredeljenega cilja v skupnem interesu ugotavlja, da pomoči ni mogoče šteti za nujno in sorazmerno s tem ciljem.
- (243) Komisija zato meni, da pomoč za naložbe, ki sta jo Gdynia in Kosakowo zagotovila družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, ni skladna z zahtevami smernic za letalski sektor iz leta 2005 in ne more šteti za združljivo z notranjim trgovom.

*5.2.4 Pomoč za tekoče poslovanje*

- (244) Komisija je svojo oceno pomoči za tekoče poslovanje iz uvodne izjave 227 Sklepa 2014/883/EU oprla na ugotovitev, „da je dodelitev pomoči za zagotovitev tekočega poslovanja naložbenega projekta, ki ima korist od nezdružljive pomoči za naložbe, sama po sebi nezdružljiva z notranjim trgovom“. Letališče Gdynia ne bi obstajalo brez nezdružljive pomoči za naložbe, saj se v celoti financira iz navedene pomoči, medtem ko pomoči za tekoče poslovanje ni mogoče dodeliti za neobstoječo letališko infrastrukturo.
- (245) Navedena sklepna ugotovitev v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2005 enako velja tudi v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 in zadostuje za ugotovitev, da je pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena upravljavcu letališča, nezdružljiva z notranjim trgovom.
- (246) Poleg tega je jasno, da prvi pogoj združljivosti iz smernic za letalski sektor iz leta 2014, v skladu s katerim se lahko pomoč za tekoče poslovanje šteje za združljivo, če prispeva k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa s povečanjem mobilnosti državljanov Unije in povežljivosti regij ali spodbujanjem regionalnega razvoja, ni izpolnjen, če je zadevna pomoč za tekoče poslovanje namenjena zagotovitvi delovanja letališča, zgrajenega izključno s pomočjo za naložbe, ki je nezdružljiva z notranjim trgovom.

- (247) V skladu s tem Komisija meni, da uvodna izjava (203) in naslednje (ki dokazujejo, da pomoč za naložbe družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd zaradi podvajanja letaliških infrastruktur ne izpolnjuje jasno opredeljenega cilja skupnega interesa in je zato nezdružljiva z notranjim trgov v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2005) dokazujejo tudi, da je pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, enako nezdružljiva z notranjim trgov, kot je bilo že ugotovljeno v Sklepu 2014/883/EU. Pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, bo (tako kot pomoč za naložbe) preprosto povzročila podvajanje letališke infrastrukture v regiji, za katero se zdi, da ga že ustrezno pokriva letališče, ki ni prezasedeno, zato navedena pomoč ne prispeva k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa.
- (248) Zaradi popolnosti Komisija ugotavlja, da bi bila sklepna ugotovitev enaka, če bi se pomoč za tekoče poslovanje ocenila na podlagi pravil o regionalni pomoči, na katere se sklicuje Poljska. V tem primeru bi morala Komisija upoštevati, da je letališče Gdynia v prikrajšani regiji, za katero velja odstopanje iz člena 107(3)(a) PDEU, pri čemer bi morala preučiti, ali se lahko zadevna pomoč za tekoče poslovanje šteje za združljivo v skladu s Smernicami o državni regionalni pomoči.
- (249) V skladu z odstavkom 76 Smernic o državni regionalni pomoči se pomoč za tekoče poslovanje v regijah, za katere se uporablja odstopanje iz člena 107(3)(a) PDEU, lahko dodeli, če sta izpolnjeni naslednji kumulativni pogoji: (i) pomoč je upravičena zaradi svojega prispevka k regionalnemu razvoju in zaradi svoje narave ter (ii) njena višina je sorazmerna razvojnim problemom, ki jih želi ublažiti.
- (250) Poljska meni, da je pomoč za tekoče poslovanje združljiva z odstavkom 76 Smernic o državni regionalni pomoči (glej uvodne izjave 95–97).
- (251) Ker v Pomorjanski že deluje letališče Gdańsk in novo letališče ne bo izboljšalo povezav s to regijo, Komisija ne bi mogla sklepati, da bo pomoč prispevala k regionalnemu razvoju.
- (252) Komisija zato meni, da pomoči za tekoče poslovanje ni mogoče šteti za sorazmerno razvojnim problemom, ki jih želi ublažiti, saj ni videti, da bi imela Pomorjanska težave s povezavami.
- (253) Komisija bi poleg tega menila, da je bila ocenjena pomoč za tekoče poslovanje dodeljena za financiranje predhodno opredeljenega niza izdatkov. Vendar glede na preučitev poslovnega načrta za letališče Gdynia ter ravni napovedanih prihodkov in stroškov iz oddelka 5.1.3, ki jo je opravila Komisija, ni mogoče sklepati, da bi bila pomoč omejena na nujni najnižji znesek, dodeljena začasno in degresivna. Zlasti glede negotovosti, povezanih s pričakovano donosnostjo upravljavca letališča (glej oddelek o obstoju pomoči), začasnost in degresivnost pomoči ne moreta biti zagotovljeni.
- (254) Komisija zato meni, da je pomoč za tekoče poslovanje, ki sta jo Gdynia in Kosakowo dodelila družbi Gdynia-Kosakowo airport Ltd, nezdružljiva z notranjim trgov, saj je namenjena zagotovitvi delovanja letališča, ki obstaja samo zaradi nezdružljive pomoči za naložbe, in (tako kot navedena pomoč za naložbe) povzroča samo podvajanje letališke infrastrukture.

#### 5.2.5 Ugotovitev o združljivosti

- (255) Komisija posledično ugotavlja, da je državna pomoč, dodeljena družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, nezdružljiva z notranjim trgov.
- (256) Komisija ni opredelila nobene druge določbe o združljivosti z notranjim trgov, ki bi lahko pomenila podlago, da bi se zadevna pomoč lahko obravnavala kot združljiva skladno s Pogodbo. Poljska tudi ni navedla nobenega sklicevanja na določbo, ki zadeva združljivost z notranjim trgov, ali zagotovila ključnih argumentov, ki bi Komisiji omogočili, da to pomoč obravnava kot združljivo.

- (257) Pomoč za naložbe in tekoče poslovanje, ki jo je Poljska dodelila ali jo namerava dodeliti družbi Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, je nezdržljiva z notranjim trgov. Poljska je nezakonito uporabila pomoč in prekršila člen 108(3) PDEU.

## 6. IZTERJAVA

- (258) V skladu s PDEU in uveljavljeno sodno prakso Sodišča je Komisija pristojna za odločitev, ali mora zadevna država članica odpraviti ali spremeniti pomoč, za katero je Komisija ugotovila, da je nezdržljiva z notranjim trgov <sup>(76)</sup>. Sodišče ves čas vztraja tudi pri tem, da je obveznost države, da odpravi pomoč, ki jo Komisija šteje za nezdržljivo s skupnim trgov, namenjena za ponovno vzpostavitev prejšnjih razmer <sup>(77)</sup>. V zvezi s tem je Sodišče ugotovilo, da je cilj dosežen, ko prejemnik povrne zneske, ki so mu bili dodeljeni v obliki nezakonite pomoči, in tako izgubi prednost, ki jo je imel pred tekmeci na trgu, ter ko se znova vzpostavijo razmere pred izplačilom pomoči <sup>(78)</sup>.
- (259) V skladu z navedeno sodno prakso je v členu 14 Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 <sup>(79)</sup> določeno, da „če se v primerih nezakonite pomoči sprejmejo negativne odločbe, Komisija odloči, da mora zadevna država članica sprejeti vse potrebne ukrepe, da upravičenec vrne pomoč“.
- (260) Zato je treba zgoraj navedeno državno pomoč, kolikor je bila izplačana, povrniti poljskim organom.
- (261) Komisija opozarja, da v skladu z uveljavljeno sodno prakso dejstvo, da so podjetja v težavah ali v stečaju, ne vpliva na obveznost držav članic, da izterjajo pomoč <sup>(80)</sup>. V teh primerih je mogoče vzpostavitev prejšnjega stanja in odpravo izkrivljanja konkurence, ki izhaja iz nezakonitega izplačila pomoči, načeloma doseči z vpisom terjatve v zvezi z vrnitvijo takšne pomoči v seznam terjatev <sup>(81)</sup>. Vpis terjatve omogoča izpolnitev obveznosti zagotovitve vračila samo, če bi stečajni postopek takrat, ko državni organi ne morejo zagotoviti vračila celotnega zneska pomoči, povzročil prenehanje zadevnega podjetja, to je popolno prenehanje njegove dejavnosti <sup>(82)</sup> –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

### Člen 1

Sklep 2014/883/EU se umakne.

### Člen 2

1. Dokapitalizacije v korist družbe Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, zagotovljene med 28. avgustom 2007 in 17. junijem 2013, pomenijo državno pomoč, ki jo je Poljska v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije nezakonito dodelila in je nezdržljiva z notranjim trgov, razen če so se te dokapitalizacije porabile za naložbe, potrebne za opravljanje dejavnosti, ki jih je treba v skladu s Sklepom C(2013) 4045 final obravnavati kot dejavnosti s področja javne politike.

<sup>(76)</sup> Zadeva C-70/72, *Komisija proti Nemčiji*, EU:C:1973:87/[1973], str. 813, točka 13.

<sup>(77)</sup> Združene zadeve C-278/92, C-279/92 in C-280/92, *Španija proti Komisiji*, EU:C:1994:325/[1994], str. I-04103, točka 75.

<sup>(78)</sup> Zadeva C-75/97, *Belgija proti Komisiji*, EU:C:1999:311/[1999], str. I-03671, točki 64 in 65.

<sup>(79)</sup> Uredba Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 83, 27.3.1999, str. 1).

<sup>(80)</sup> Zadeva C-42/93, *Španija proti Komisiji* (Merco), EU:C:1994:326/[1994], str. I-4175, točka 33; zadeva C-496/09, *Komisija proti Italiji*, EU:C:2011:740/[2011], I-11483, točka 72.

<sup>(81)</sup> Zadeva C-277/00, *Nemčija proti Komisiji* („SMI“), EU:C:2004:238/[2004], str. I-4355, točka 85; zadeva 52/84 *Komisija proti Belgiji*, EU:C:1986:3/[1986] 89, točka 14; zadeva C-142/87, *Belgija proti Komisiji* („Tubemeuse“), EU:C:1990:125/[1990] I-959, točke 60–62.

<sup>(82)</sup> Sodba v zadevi C-610/10, *Komisija proti Španiji* (Magesfa), EU:C:2012:781, točka 104 in navedena sodna praksa.

2. Dokapitalizacije, ki jih Poljska namerava izvesti v korist družbe Gdynia-Kosakowo Airport Ltd po 17. juniju 2013 za preureditev vojaškega letališča Gdynia-Kosakowo v letališče za civilno letalstvo, pomenijo državno pomoč, ki je nezdružljiva z notranjim trgov. Državne pomoči zato ni mogoče uporabiti.

#### Člen 3

1. Poljska od upravičenca izterja pomoč, navedeno v členu 2(1).
2. Za zneske, ki jih je treba izterjati, se do njihove dejanske izterjave obračunajo obresti od datuma, ko jih je upravičenec dobil na voljo. Obresti se izračunajo z obrestnoobrestnim računom v skladu s poglavjem V Uredbe Komisije (ES) št. 794/2004 <sup>(83)</sup>.
3. Poljska preklicje vsa neizplačana plačila pomoči iz člena 2(2) od datuma priglasitve tega sklepa.

#### Člen 4

1. Pomoč iz člena 2(1) in obresti iz člena 3(2) se povrnejo takoj in učinkovito.
2. Poljska zagotavlja, da se ta sklep izvede v štirih mesecih od priglasitve.

#### Člen 5

1. Poljska po dveh mesecih od priglasitve tega sklepa Komisiji predloži naslednje informacije:
  - (a) skupni znesek (glavnica in obresti), ki ga mora upravičenec vrniti;
  - (b) podroben opis že sprejetih in načrtovanih ukrepov za skladnost s tem sklepom;
  - (c) dokumente, ki dokazujejo, da se je od upravičenca zahtevalo vračilo pomoči.
2. Poljska obvešča Komisijo o napredku glede sprejetih nacionalnih ukrepov za izvajanje tega sklepa, dokler se povračilo pomoči iz člena 2(1) in obresti iz člena 3(2) ne konča. Takoj predloži tudi vse informacije o že sprejetih in načrtovanih ukrepih za skladnost s tem sklepom, ki jih zahteva Komisija. Prav tako predloži podrobne informacije o zneskih pomoči in obresti, ki jih je upravičenec že vrnil.

#### Člen 6

Ta sklep je naslovljen na Republiko Poljsko.

V Bruslju, 26. februarja 2015

Za Komisijo  
Margrethe VESTAGER  
Članica Komisije

<sup>(83)</sup> Uredba Komisije (ES) št. 794/2004 z dne 21. aprila 2004 o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 140, 30.4.2004, str. 1).



## PRILOGA

## INFORMACIJE O PREJETIH ZNESKIH POMOČI, KI JIH JE ŠE TREBA POVRNITI OZIROMA SO BILI ŽE POVRNJENI

Identiteta upravičenca	Celotni znesek prejete pomoči (*)	Celotni znesek pomoči, ki ga je treba povrniti (*) (glavnica)	Celotni znesek, ki je bil že povrnjen (*)	
			Glavnica	Obresti

(\*) V milijonih nacionalne valute.

**SKLEP KOMISIJE (EU) 2015/1587****z dne 7. maja 2015****o državni pomoči SA.35546 (2013/C) (ex 2012/NN), ki jo izvaja Portugalska za družbo Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A.***(notificirano pod dokumentarno številko C(2015) 3036)***(Besedilo v angleškem jeziku je edino verodostojno)****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

ob upoštevanju sklepa, s katerim je Komisija sklenila začeti postopek iz člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije v zvezi s pomočjo SA.35546 (2013/C) (ex 2012/NN) <sup>(1)</sup>,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenimi določbami,

ob upoštevanju naslednjega:

**1. POSTOPEK**

- (1) Z elektronsko pošto z dne 3. oktobra 2012 so portugalski organi Komisiji neuradno predložili kratek memorandum o državnih ukrepih, katerih namen je povečati prihodke od privatizacije družbe Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. (v nadaljnjem besedilu: ENVC). Na podlagi predloženih informacij je Komisija 5. oktobra 2012 sklenila začeti postopek po uradni dolžnosti, ki je registriran s številko SA.35546 (2012/CP). Portugalsko je o začetku postopka obvestila z dopisom z dne 11. oktobra 2012.
- (2) Komisija je zahtevala dodatne informacije z dopisom z dne 12. oktobra 2012, na katerega je Portugalska odgovorila z elektronsko pošto z dne 9. novembra 2012 in dopisom z dne 20. novembra 2012. Iz teh informacij je bilo razvidno, da je ENVC v preteklosti izkoriščala več ukrepov, ki bi lahko pomenili državno pomoč. 16. oktobra 2012 je s portugalskimi organi potekal konferenčni klic. Portugalski organi so se 11. decembra 2012 na lastno zahtevo sestali s Komisijo. Portugalska je predložila dodatne informacije z dopisom z dne 28. decembra 2012 in elektronsko pošto z dne 18. januarja 2013.
- (3) Komisija je z dopisom z dne 23. januarja 2013 obvestila Portugalsko, da bo v zvezi s pomočjo začela postopek iz člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU) (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka).
- (4) Sklep Komisije o začetku postopka je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* <sup>(2)</sup> in zainteresirane stranke so bile pozvane, naj predložijo svoje pripombe o ukrepih. Z dopisom z dne 12. marca 2013 je Portugalska predložila svoje pripombe glede sklepa o začetku postopka. Komisija ni prejela pripomb zainteresiranih strank.
- (5) V formalnem postopku preiskave je Portugalska večkrat predložila informacije v odgovor na zahteve Komisije po informacijah. Poleg tega so med Komisijo in portugalskimi organi 27. maja 2013, 29. julija 2013, 13. novembra 2013 in 20. januarja 2015 potekali telefonski konferenčni klici. Komisija in portugalski organi so se ponovno sestali 17. marca 2014.

<sup>(1)</sup> Državne pomoči – Portugalska – Državna pomoč SA.35546 (2013/C) (ex 2012/NN) – Pretekli ukrepi v korist Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. – Poziv k predložitvi pripomb na podlagi člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL C 95, 3.4.2013, str. 118).

<sup>(2)</sup> Glej opombo 1.

- (6) Portugalska je z dopisom z dne 27. februarja 2015 zaprosila Komisijo, naj potrdi, da se morebitna obveznost vračila ne bo razširila na WestSea. V istem dopisu je Portugalska privolila v to, da se odpove pravicam, ki izhajajo iz člena 342 PDEU v povezavi s členom 3 Uredbe št. 1/1958 <sup>(3)</sup>, ter v sprejetje in objavo tega sklepa v angleškem jeziku.

## 2. OZADJE

### 2.1 Upravičenec

- (7) ENVC je bila portugalska ladjedelnica, ustanovljena leta 1944 in nacionalizirana leta 1975. V popolni državni lasti je bila v okviru EMPORDEF – *Empresa Portuguesa de Defesa (SGPS), S.A.* (v nadaljnjem besedilu: EMPORDEF), tj holdinga, ki je v stoddotni državni lasti in ki nadzoruje več državnih podjetij v obrambnem sektorju.
- (8) Do sprejetja sklepa Komisije o začetku postopka (glej uvodno izjavo 3) je ENVC zaposlovala približno 638 delavcev in je bila edina ladjedelnica na Portugalskem, sposobna gradnje vojaških plovil <sup>(4)</sup>. Ladjedelniški portfelj ENVC je bil v tistem časovnem obdobju omejen na gradnjo dveh asfaltnih nosilcev, ki jih je naročila družba *Petróleos de Venezuela S.A* (v nadaljnjem besedilu: **PDVSA**), ki je v stoddotni lasti venezuelske države.
- (9) ENVC je včasih delovala na kopnem s koncesijo. Ta koncesija je bila ENVC prvič dodeljena leta 1946 in naknadno spremenjena v letih 1948, 1949 in 1974. Obseg področja koncesije se je leta 1989 razširil, trajanje koncesije – prvotno do leta 2006 – pa je bilo podaljšano do leta 2031 <sup>(5)</sup>.

### 2.2 Postopek privatizacije

- (10) Med sprejetjem sklepa o začetku postopka je bila ENVC še vedno dejavna na trgu. Z Uredbo z zakonsko močjo št. 186/2012 z dne 13. avgusta 2012 je vlada sklenila, da bo družbo ponovno privatizirala <sup>(6)</sup>.
- (11) Postopek privatizacije je bilo treba izvesti v okviru portugalskega zakona o privatizaciji <sup>(7)</sup>. Posebna pravila, ki urejajo postopek, tj. Uredba z zakonsko močjo št. 186/2012 in Resolucija Sveta ministrov št. 73/2012, so bila objavljena v portugalskemu uradnemu listu 13. in 29. avgusta 2012 v tem zaporedju <sup>(8)</sup>. V Resoluciji Sveta ministrov št. 73/2012 je bilo pojasnjeno, da je treba privatizacijo izvesti z neposredno prodajo – brez javnega razpisa – do 95 % osnovnega kapitala ENVC.
- (12) Portugalska je navedla, da sta EMPORDEF in njegov finančni svetovalec opredelila več kot 70 morebitnih vlagateljev. Do roka, tj. 5. novembra 2012, so predložili zavezujoče ponudbe trije vlagatelji, vendar sta pogoje izpolnjevala le dva: Rio Nave Serviços Navais iz Brazilije in JSC River Sea Industrial Trading iz Rusije <sup>(9)</sup>.
- (13) Z Resolucijo Sveta ministrov št. 27/2013 z dne 17. aprila 2013 je portugalska vlada sklenila, da zavrne edino veljavno ponudbo družbe JSC River Sea Industrial Trading (ponudba družbe Rio Nave Serviços Navais je medtem potekla), ker naj bi bile njene zahteve čezmerne in jih ni bilo mogoče sprejeti.

<sup>(3)</sup> Uredba št. 1 o določitvi jezikov, ki se uporabljajo v Evropski gospodarski skupnosti (UL 17, 6.10.1958, str. 385/58).

<sup>(4)</sup> Na podlagi informacij, ki jih je predložila Portugalska, se zdi, da je bila zmogljivost v smislu delovne sile, namenjena gradnji plovil za vojaške namene, največja leta 2005, ko je obsegala 33 % celotne dejavnosti ENVC (vključno z gradnjo, popravili itd.). Od leta 2006 do leta 2011 je povprečna zmogljivost, namenjena vojaški gradnji, obsegala približno 11 %, leta 2012 pa se je zmanjšala na nič zaradi razveljavitve naloga portugalske vojske za gradnjo vojaških plovil.

<sup>(5)</sup> Koncesijska pogodba je bila spremenjena tudi leta 2005 in 2007, da bi omogočila ENVC, da za del zemljišča podeli podkoncesijo za proizvodnjo vetrnih generatorjev.

<sup>(6)</sup> Ta postopek ni bil zajet v Memorandumu o soglasju o posebnem gospodarskopolitičnem pogojevanju, ki so ga podpisali Portugalska in Komisija, Mednarodni denarni sklad in Evropska centralna banka.

<sup>(7)</sup> *Lei Quadro das Privatizações*, ki je bil odobren z Zakonom št. 11/90 z dne 5. aprila 1990 in ponovno objavljen z Zakonom št. 50/2011 z dne 13. septembra 2011.

<sup>(8)</sup> *Diário da República* n.º 156, 13.8.2012, str. 4364, in *Diário da República* n.º 167, 29.8.2012, str. 4838, v tem zaporedju.

<sup>(9)</sup> Čeprav je družba Volstad Maritime 5. novembra 2012 predložila zavezujočo ponudbo, je bila diskvalificirana, ker jo je predložila po določeni 10. uri.

- (14) Portugalska vlada je z Uredbo z zakonsko močjo št. 98/2013 z dne 24. julija 2013 odobrila ENVC, naj za zemljišče, na katerem je delovala, podeli podkoncesijo. Postopek podelitve podkoncesije se je začel 31. julija 2013. Ponudbo sta predložila dva ponudnika, vendar je pogoje izpolnjeval le Martifer-Energy Systems SGPS, S.A., skupaj z Navalria-Docas, Construções e Reparações Navais, S.A. (prek skupne odvisne družbe WestSea). Portugalska je potrdila, da je bila 11. oktobra 2013 izbrana ponudba WestSea.
- (15) Glede na finančni položaj ENVC, ki je do sredine leta 2013 nakopičila izgube, ki presegajo 264 milijonov EUR, je portugalska vlada sklenila, da bo likvidirala ENVC z Resolucijo Sveta ministrov št. 86/2013 z dne 5. decembra 2013. Hkrati je vlada naročila svetu direktorjev ENVC, naj začne prodajati sredstva družbe in poveča njihovo vrednost s pregledno prodajo.
- (16) ENVC je 4. marca 2014 organizirala sejo generalne skupščine, na kateri je EMPORDEF kot izključni lastnik ENVC potrdil sklep o prodaji sredstev ENVC in odpustitvi takratnih približno 607 delavcev, da bi se družba čim prej likvidirala in razpustila.
- (17) Portugalska vlada je potem, ko je uredila vse potrebno za uskladitev s sklepom generalne skupščine ENVC, ter po prodaji sredstev in odpustitvi delavcev zaprosila portugalsko agencijo za izbiro in zaposlovanje višjih upravnih uradnikov (*Comissão de Recrutamento e Seleção para a Administração Pública – CRESAP*), naj imenuje skupino, ki bo odgovorna za likvidacijo ENVC. Portugalski organi so potrdili, da bo ENVC likvidirana v prihodnjih mesecih.

### 3. OPIS UKREPOV

- (18) Na podlagi informacij, ki jih je predložila Portugalska v formalnem postopku preiskave, se zdi, da je ENVC v preteklosti izkoriščala več ukrepov pomoči (v nadaljnjem besedilu: **pretekli ukrepi**).
- (19) Nekatere pretekle ukrepe sta zagotovila EMPORDEF ali portugalsko ministrstvo za finance za pokrivanje operativnih stroškov in/ali izgub ENVC med letoma 2006 in 2013. Ukrepi so povzeti v preglednici 1.

Preglednica 1

#### Pretekli ukrepi, dodeljeni za pokrivanje operativnih stroškov in/ali izgub ENVC

Datum	Ukrep	Nosilec	Znesek (v EUR)
11. maj 2006	Dokapitalizacija ENVC	EMPORDEF	24 875 000
2012/2013	Obrestna posojila za pokrivanje operativnih stroškov – za več informacij glej Prilogo I	EMPORDEF	101 118 066,03
(i) 31. januar 2006 (ii) 11. december 2008 (iii) 28. april 2010 (iv) 27. april 2011	Posojila za pokrivanje operativnih stroškov	Direção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF)	(i) 30 000 000 (ii) 8 000 000 (iii) 5 000 000 (iv) 13 000 000

- (20) Generalna skupščina ENVC (katere edini član je bil EMPORDEF) je 11. maja 2006 sklenila dokapitalizirati ENVC v višini 24,875 milijona EUR (v nadaljnjem besedilu: **dokapitalizacija leta 2006**) <sup>(10)</sup>. Po mnenju Portugalske je bila dokapitalizacija leta 2006 potrebna, da bi lahko ENVC izpolnjevala svoje finančne in trgovinske obveznosti (zlasti do portugalske mornarice), izvedena pa je bila ob upoštevanju načrta za prestrukturiranje ENVC z dne 17. avgusta 2005 (glej uvodno izjavo 47). Portugalska poudarja tudi, da je bila dokapitalizacija leta 2006 potrebna za uskladitev s členom 35 portugalskega zakonika o gospodarskih družbah („*Código das Sociedades Comerciais*“), nadomestni možnosti pa sta bili zmanjšanje kapitala ENVC ali njena likvidacija.
- (21) Leta 2012 in v začetku leta 2013 je več bank prenehalo zagotavljati posojila ENVC in so bile pripravljene to storiti le v povezavi z EMPORDEF. Da bi družbi ENVC zagotovil nadaljevanje dejavnosti, ji je EMPORDEF – kot njen izključni lastnik – ponudil finančno podporo v obliki več obrestnih posojil v skupnem znesku 101 118 066,03 EUR (v nadaljnjem besedilu: **posojila v letih 2012 in 2013**) <sup>(11)</sup>. Portugalska pojasnjuje, da so bila ta posojila odobrena za pokrivanje operativnih stroškov in zagotovitev obnavljanja obstoječih bančnih posojil. Obrestne mere, ki so se uporabljale za posojila v letih 2012 in 2013, so bile odvisne od vsake posamezne pogodbe. Portugalska trdi, da so obrestne mere, ki jih je EMPORDEF uporabil za ENVC, posnemale bančne obrestne mere, ki so se uporabljale za zadevna posojila za EMPORDEF. Od februarja 2014 družba ENVC ni niti vrnila posojil iz let 2012 in 2013 niti ni plačala obresti.
- (22) Družba ENVC je v letih 2006, 2008, 2010 in 2011 prejela tudi finančna sredstva v skupni višini 56 milijonov EUR od portugalskega ministrstva za finance („*Direção-Geral do Tesouro e Finanças*“ – DGTF) v obliki več posojilnih pogodb (v nadaljnjem besedilu: **posojila DGTF**). Portugalska navaja, da so bile uporabljene obrestne mere vezane na EURIBOR s spremenljivim razmikom, odvisnim od pogodbe. Posojila DGTF so bila odobrena za pokrivanje prejšnjih neporavnanih finančnih obveznosti in zagotavljanje denarnih sredstev za pokrivanje operativnih stroškov ENVC. Portugalska je potrdila, da posojila DGTF niso bila vrnjena <sup>(12)</sup>.
- (23) Prav tako je Portugalska zagotovila informacije o številu drugih ukrepov, ki so bili ENVC dodeljeni v preteklosti. Ukrepi so povzeti v preglednici 2.

Preglednica 2

**Drugi pretekli ukrepi, dodeljeni ENVC <sup>(1)</sup>**

Datum	Ukrep	Nosilec	Znesek (v EUR)
29. november 2011	Patronatska izjava za posojilo, ki ga je odobrila banka Banco Comercial Português (v nadaljnjem besedilu: BCP)	EMPORDEF	990 000
3. november 2011	Patronatska izjava za posojilo, ki ga je odobrila BCP	EMPORDEF	400 000
30. september 2010	Patronatska izjava za posojilo, ki ga je odobrila BCP	EMPORDEF	12 500 000
31. avgust 2010	Patronatski izjavi za stand-by akreditiva, ki ju je izdala banka Caixa Geral de Depósitos (v nadaljnjem besedilu: CGD)	EMPORDEF	12 890 000 <sup>(2)</sup>
24. junij 2010	Patronatska izjava za posojilo, ki ga je odobrila BCP	EMPORDEF	5 000 000

<sup>(10)</sup> V dopisu z dne 28. decembra 2012 se je Portugalska sklicevala na dokapitalizacijo, ki naj bi bila domnevno izvedena leta 2009. Vendar je Portugalska v formalnem postopku preiskave potrdila, da leta 2009 dokapitalizacija ni bila izvedena.

<sup>(11)</sup> Ta ukrep vključuje prevzem dolga ENVC do družbe Parvalorem s strani EMPORDEF v višini 5 111 910,08 EUR ter obresti v višini 5 281 882,02, ki so bile obračunane, vendar še neplačane.

<sup>(12)</sup> Portugalska je ugotovila, da je ENVC plačala obresti v zvezi s posojili DGTF v letih 2006 in 2008, in sicer petkrat med letoma 2006 in 2010 v skupnem znesku 3 291 293,50.

Datum	Ukrep	Nosilec	Znesek (v EUR)
25. november 2009	Patronatska izjava za obnavljajoče se posojilo, ki ga je odobrila CGD	EMPORDEF	15 000 000
7. september 2009	Patronatska izjava za obnavljajoče se posojilo, ki ga je odobrila banka Banco Espírito Santo (v nadaljnjem besedilu: BES)	EMPORDEF	4 500 000
26. junij 2008	Patronatska izjava za BCP kot garancija za dobro izvedbo del v zvezi z dvema ladjedelniškima pogodbama	EMPORDEF	14 512 500
8. januar 2007	Patronatska izjava za obnavljajoče se posojilo, ki ga je odobrila CGD	EMPORDEF	5 000 000
—	Pomoč ladjedelništvu 2000–2005 <sup>(3)</sup> – za več informacij glej Prilogo II	DGTF	27 129 933,20
—	Pomoč za strokovno usposabljanje 2005–2006 <sup>(4)</sup>	DGTF	257 791
23. december 2009	Posojilo za gradnjo plovila Atlántida	EMPORDEF	37 000 000

<sup>(1)</sup> Sklep o začetku postopka je poleg drugih ukrepov vključeval patronatsko izjavo EMPORDEF v zvezi z akreditivoma v višini 12 890 000 EUR, ki ju je izdala CGD. V formalnem postopku preiskave je Portugalska pojasnila, da je ta ukrep tisti, ki je opisan v uvodni izjavi 24.

<sup>(2)</sup> V formalnem postopku preiskave je Portugalska pojasnila, da je znesek, naveden v stand-by akreditivih, obsegal 12 890 000 EUR, tj. 10 % stroškov gradnje dveh asfaltnih nosilcev (128 900 000 EUR). Poleg tega je Portugalska pojasnila, da je bila pogodba o izdaji stand-by akreditivov sklenjena leta 2010 in ne leta 2012, kot je navedeno v sklepu o začetku postopka.

<sup>(3)</sup> Na podlagi informacij, ki jih je zagotovila Portugalska, je bila pomoč ladjedelništvu zagotovljena v obliki subvencij, povezanih s 14 pogodbami v obdobju 2000–2005 in ne 2000–2007, kot je navedeno v sklepu o začetku postopka.

<sup>(4)</sup> Portugalska je pojasnila, da je bila pomoč za strokovno usposabljanje zagotovljena med letoma 2005 in 2006 in ne v obdobju 2000–2007, kot je navedeno v sklepu o začetku postopka.

(24) ENVC je leta 2010 podpisala pogodbo s PDVSA za gradnjo dveh asfaltnih nosilcev. Pogodbena vrednost za vsako plovilo je znašala 64,45 milijona EUR, skupaj 128,9 milijona EUR. V skladu s pogodbo o gradbenih delih bi morala PDVSA plačati ENVC predplačilo v višini 10 % celotne cene pogodbe, tj. 12,89 milijona EUR, z odločilnim pogojem pridobitve stand-by akreditivov, ki sta PDVSA zajamčila plačilo predplačila, če ENVC ne bi mogla izpolniti pogodbenih obveznosti. Stand-by akreditiva je izdala CGD na podlagi patronatskih izjav EMPORDEF, sredstva pa so bila črpana 28. februarja 2014 in 31. marca 2014.

(25) Portugalska pojasnjuje tudi, da je med letoma 2007 in 2011 EMPORDEF izdal več drugih patronatskih izjav in jamstev, da bi podprl finančne sporazume med ENVC in komercialnimi bankami (patronatske izjave, ki so natančno opredeljene v uvodni izjavi 24 in tej uvodni izjavi, se bodo skupaj imenovala „**patronatske izjave**“ v skupnem znesku 70 792 500 EUR). Portugalska poudarja, da EMPORDEF od družbe ENVC nikoli ni zahteval plačila za patronatske izjave.

(26) ENVC je med letoma 2000 in 2005 prejela več subvencij za ladjedelniške dejavnosti v višini 27 129 933,20 EUR (v nadaljnjem besedilu: **subvencije za ladjedelništvo**). Ta znesek ustreza več nevratljivim subvencijam za gradnjo več plovil in tankerjev, ki so bile po trditvah Portugalske zagotovljene v skladu z Uredbo z zakonsko močjo št. 296/89 o izvajanju Direktive Sveta 87/167/EGS <sup>(13)</sup>.

<sup>(13)</sup> Direktiva Sveta 87/167/EGS z dne 26. januarja 1987 o pomoči ladjedelništvu (UL L 69, 12.3.1987, str. 55).

- (27) ENVC je v letih 2005 in 2006 prav tako prejela finančno pomoč za strokovno usposabljanje v višini 257 791 EUR (v nadaljnjem besedilu: **subvencije za strokovno usposabljanje**) v okviru operativnega programa za zaposlovanje, usposabljanje in socialni razvoj (POEFDS), ki ga sponzorira Evropski socialni sklad.
- (28) V zvezi s plovilom Atlântida Portugalska pojasnjuje, da je za njegovo gradnjo leta 2006 potekal mednarodni javni razpis, pri katerem sta sodelovali le ENVC in še ena družba. Vendar sta bili obe ponudbi zavrjeni, ker nista izpolnjevali potrebnih zahtev razpisa. Naročilo za gradnjo plovil je bilo dodeljeno ENVC pozneje z neposrednimi pogajanja z Atlanticoline, javno družbo, pristojno za pomorski prevoz med Azorskimi otoki. Začetna vrednost pogodbe za plovilo Atlântida je znašala 39,95 milijona EUR, pozneje pa se je povišala na 45,35 milijona EUR. Pozneje je Atlanticoline prekinila pogodbo z ENVC, saj naj plovilo Atlântida ne bi zmoglo doseči določene hitrosti.
- (29) Da bi končali spor med Atlanticoline in ENVC, je EMPORDEF 23. decembra 2009 prejel posojilo CGD v znesku 37 milijonov EUR. V posojilni pogodbi je bilo določeno, da mora EMPORDEF uporabiti posojilo za to, da družbi ENVC zagotovi potrebna sredstva, da bi lahko končala postopek z Atlanticoline. Zaračunana obrestna mera je bil 6-mesečni EURIBOR z 2-odstotnim razmikom (v nadaljnjem besedilu: **posojilo za plovilo Atlântida**).
- (30) Za končano plovilo je bil leta 2014 objavljen javni razpis. Ta postopek prodaje je bil objavljen v nacionalnih in mednarodnih časopisih, cena pa je bila edino merilo za izbiro zmagovalca javnega razpisa. Kupoprodajna pogodba s kupcem (Mystic Cruises SA) v vrednosti 8,75 milijona EUR je bila podpisana 30. septembra 2014.

#### 4. SKLEP O ZAČETKU POSTOPKA

- (31) Komisija je 23. januarja 2013 sklenila začeti formalni postopek preiskave. Predhodno stališče Komisije v sklepu o začetku postopka je bilo, da bi se lahko družba ENVC štela za podjetje v težavah v smislu Smernic Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah iz leta 2004 <sup>(14)</sup> (v nadaljnjem besedilu: **smernice za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004**), zlasti glede na precejšnje izgube ENVC najmanj od leta 2000.
- (32) Čeprav je Komisija v sklepu o začetku postopka poudarila, da je prejela omejene informacije o preteklih ukrepih, je sprejela predhodno stališče, da so vsi vključevali državna sredstva in jih je bilo mogoče pripisati državi <sup>(15)</sup>. Prav tako je bilo predhodno stališče Komisije, da so pretekli ukrepi ENVC zagotovili neupravičeno prednost, saj se je zdelo malo verjetno, da bi kateri koli razumen zasebni izvajalec družbi ENVC glede na njene takratne težave odobril pretekle ukrepe. Ta prednost bi bila po naravi selektivna, saj je bila družba ENVC njena edina upravičenka.
- (33) Komisija je prav tako ugotovila, da je verjetno, da so pretekli ukrepi vplivali na trgovino med državami članicami, saj je družba ENVC konkurirala ladjedelnim iz drugih držav članic Evropske unije in tretjih držav. Pretekli ukrepi so torej družbi ENVC omogočili, da je nadaljevala s poslovanjem in da se ji, za razliko od drugih konkurentov, ni bilo treba spoprijeti s posledicami, ki običajno izhajajo iz slabih finančnih rezultatov.
- (34) Na podlagi navedenega je bilo predhodno stališče Komisije, da se zdi, da pretekli ukrepi pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU. Ker so bili pretekli ukrepi dodeljeni v nasprotju z obvestilom in obveznostmi neukrepanja iz člena 108(3) PDEU, se je po mnenju Komisije zdelo, da pomenijo nezakonito državno pomoč.

<sup>(14)</sup> UL C 244, 1.10.2004, str. 2. 1. avgusta 2014 so začele veljati Smernice o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje nefinančnih podjetij v težavah (UL C 249, 31.7.2014, str. 1) (v nadaljnjem besedilu: smernice za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014). V skladu s točko 135 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014 bo Komisija te smernice uporabljala z učinkom od 1. avgusta 2014 do 31. decembra 2020. Vendar je treba v skladu s točko 138 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014 pretekle ukrepe, ki so predmet tega sklepa, proučiti na podlagi smernic, veljavnih ob dodelitvi pomoči, tj. smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 (ali, kadar je ustrezno, Smernic Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah iz leta 1999 (UL C 288, 9.10.1999, str. 2 – „smernice za reševanje in prestrukturiranje iz leta 1999“).

<sup>(15)</sup> V zvezi z EMPORDEF je Komisija v uvodnih izjavah 46 do 48 sklepa o začetku postopka ugotovila, da se zdi, da njegovih odločitev ni mogoče pripisati portugalski državi v smislu sodne prakse v zadevi Stardust Marine (sodba Francoska republika proti Komisiji Evropskih skupnosti, C-482/99, EU:C:2002:294).

- (35) Komisija je prav tako izrazila pomisleke o združljivosti preteklih ukrepov z notranjim trgov, zlasti ker portugalski organi niso navedli nobenih morebitnih razlogov za združljivost.
- (36) Kljub temu je Komisija ocenila, ali bi se lahko za pretekle ukrepe *prima facie* uporabljali možni razlogi združljivosti iz PDEU. Po izključitvi uporabe izjem iz člena 107(2) PDEU je Komisija prehodno ugotovila, da bi se lahko uporabljala kvečjemu izjema iz člena 107(3)(c) PDEU.
- (37) Po mnenju Komisije pretekli ukrepi niso bili dodeljeni v skladu s posebnimi pravili o državni pomoči, ki so se uporabljali za ladjedelniško industrijo med dodelitvijo preteklih ukrepov, tj. Okvir za državno pomoč ladjedelništvu <sup>(16)</sup> ali njegovi predhodniki <sup>(17)</sup>. Glede na to, da je ENVC med zagotovitvijo preteklih ukrepov veljala za podjetje v težavah v smislu smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004, je po mnenju Komisije edina ustrežna osnova za združljivost osnova, ki zadeva pomoč za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah iz člena 107(3)(c) PDEU, in sicer smernice za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004.
- (38) Po mnenju Komisije pogoji pomoči za reševanje iz oddelka 3.1 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 niso bili izpolnjeni. Prav tako je Komisija v zvezi s pomočjo za prestrukturiranje iz oddelka 3.2 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 ugotovila, da Portugalska ni dokazala prisotnosti potrebnih elementov, da bi se lahko pretekli ukrepi šteli za združljivo pomoč za prestrukturiranje (načrt za prestrukturiranje, prispevek iz lastnih virov, izravnalni ukrepi itd.). Zato Komisija ni imela dokazov, da kateri koli od preteklih ukrepov na podlagi smernic za reševanje in prestrukturiranje izpolnjuje pogoje pomoči za reševanje ali prestrukturiranje.
- (39) Na podlagi navedenega je Komisija izrazila pomisleke o združljivosti preteklih ukrepov v korist ENVC z notranjim trgov.
- (40) Poleg tega je Komisija podala veliko ugotovitev o ukrepih, ki jih Portugalska predvideva v okviru privatizacije ENVC. Čeprav ukrepi, predvideni v okviru privatizacije družbe ENVC, niso bili predmet sklepa o začetku postopka, je Komisija glede na ekonomski položaj družbe ENVC in značaj predvidenih ukrepov menila, da bi pri takih ukrepih lahko šlo za državno pomoč. Vendar Komisija ugotavlja, da je Portugalska zavrnila edino sprejemljivo ponudbo za privatizacijo ENVC in namesto tega sklenila družbo likvidirati (glej uvodni izjavi 14 in 15). Na podlagi tega Komisija predpostavlja, da ukrepi, predvideni v okviru privatizacije družbe ENVC, niso bili zagotovljeni in zato ne bodo obravnavani v tem sklepu.

##### 5. PRIPOMBE PORTUGALSKE O SKLEPU O ZAČETKU POSTOPKA

- (41) Portugalska je v pripombah o sklepu Komisije o začetku postopka ugotovila, da je kljub izgubam, ki jih je ENVC nakopila od leta 2000, zlasti pa od leta 2009, bila odločitev EMPORDEF, da družbi pomaga preživeti z zagotovitvijo zadostnih sredstev, razumna možnost po logiki načela udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (42) V zvezi s težavami družbe ENVC je Portugalska ugotovila, da se je resnost njenega finančnega položaja pokazala šele v obdobju 2009/2010 in da je bila njegova nepovratnost priznana šele v letnih računovodskih izkazih družbe iz leta 2012.
- (43) Portugalska je pojasnila tudi, da je bila **dokapitalizacija leta 2006** izvedena zaradi zakonske obveznosti na podlagi člena 35 portugalskega zakonika o gospodarskih družbah. V skladu s to določbo velja, da kadar zadevna družba izgubi delniški kapital, je treba (i) družbo razpustiti, (ii) delniški kapital zmanjšati za znesek, ki ni nižji od lastniškega kapitala („*capital próprio*“) družbe, ali pa (iii) morajo delničarji družbe prispevati k delniškemu kapitalu. Na tej podlagi so delničarji ENVC leta 2006 sklenili dokapitalizirati družbo v višini 24,875 milijona EUR.

<sup>(16)</sup> UL C 364, 14.12.2011, str. 9.

<sup>(17)</sup> In sicer Okvir za državno pomoč ladjedelništvu iz leta 2004 (UL C 317, 30.12.2003, str. 11) in Uredba Sveta (ES) št. 1540/98 z dne 29. junija 1998 o določitvi novih pravil o pomoči ladjedelništvu (UL L 202, 18.7.1998, str. 1).



- (44) Po mnenju Portugalske je bil ta sklep sprejet v prepričanju, da nadomestne možnosti v skladu s členom 35 portugalskega zakonika o gospodarskih družbah družbi ENVC ne bi omogočile izpolnjevanja finančnih in trgovinskih obveznosti (zlasti do portugalske mornarice). Od leta 2006 je imela ENVC v knjigi naročil 15 gradbenih projektov v skupni vrednosti 386 milijonov EUR.
- (45) Portugalska trdi, da bi se tudi vlagatelj v tržnem gospodarstvu odločil za dokapitalizacijo ENVC in ji omogočil nadaljnje poslovanje, s čimer bi se okreplila njena konkurenčnost na trgu ladjedelništva.
- (46) V dopisu z dne 14. februarja 2014 je Portugalska navedla, da je bila odločitev o dokapitalizaciji leta 2006 sprejeta ob upoštevanju portfelja družbe, pa tudi načrta za prestrukturiranje ENVC iz avgusta 2005.
- (47) Načrt za prestrukturiranje, katerega osnutek je bil predložen, je pripravila Banco Português de Investimento S.A. (v nadaljnjem besedilu: BPI) in je zajemal obdobje 2005–2009. V skladu z načrtom za prestrukturiranje bi se morala ENVC za ponovno doseganje rentabilnosti osredotočiti ne vojaške dejavnosti, čeprav je priznala, da je bila njena finančna in ekonomska vzdržnost odvisna od upravljalvske zmogljivosti, uresničevanja obstoječih naročil in razvoja trga ladjedelništva.
- (48) Načrt za prestrukturiranje ni vseboval količinske opredelitve stroškov, povezanih z neuresničevanjem naročil, ki jih je takrat imela ENVC. Vendar so stroški, povezani z zaprtjem družbe (vključno z odpustitvijo zaposlenih in ureditvijo obveznosti) po ocenah znašali 175 milijonov EUR. Po mnenju Portugalske je bila likvidacija zahtevnejša od dokapitalizacije, zato ni bila izvedena.
- (49) Portugalska pojasnjuje tudi, da je bila v načrtu za prestrukturiranje priznana potreba po podpiranju ENVC, saj družba v obdobju 2005–2007 ni mogla sama nadaljevati poslovanja. Vendar Portugalska ugotavlja, da je v poročilu *Inspecção-Geral de Finanças – IGF* (subjekt, pristojen za nadzorovanje portugalskih javnih družb) iz leta 2009 poudarjeno, da načrt za prestrukturiranje ENVC ni bil zadovoljivo izveden ter da so bile finančne in ekonomske napovedi za obdobje 2008–2011 preveč optimistične.
- (50) V zvezi s **posojili v letih 2012 in 2013** Portugalska trdi, da so bile obrestne mere, uporabljene za ENVC, enake obrestnim meram, kot jih je EMPORDEF uspel pridobiti na trgu. Zato bi bilo treba obrestne mere obravnavati kot obrestne mere, ki izpolnjujejo tržne pogoje in ne vsebujejo elementa pomoči. Po mnenju Portugalske bi se lahko EMPORDEF kot izključni lastnik ENVC nazadnje štel za odgovornega za dolgove in obveznosti ENVC. Zato Portugalska trdi, da EMPORDEF ni povečal svojega tveganja, tako da ga je dodatno izpostavil ENVC s posojili v letih 2012 in 2013.
- (51) V dopisu z dne 14. februarja 2014 je Portugalska pojasnila, da družba ENVC od februarja 2014 ni niti vrnila posojil iz let 2012 in 2013 niti ni plačala obresti. Poleg tega je Portugalska poudarila, da so posojila ENVC po potrebi spremljale patronatske izjave, ki jih je izdal EMPORDEF.
- (52) V zvezi s **posojili DGTF**, odobrenimi v letih 2006, 2008, 2010 in 2011, Portugalska meni, da so bila zagotovljena pod tržnimi pogoji, saj je bila uporabljena obrestna mera EURIBOR s spremenljivim razmikom, odvisnim od posamezne posojilne pogodbe. Prav tako Portugalska ugotavlja, da so bila posojila DGTF zagotovljena ob upoštevanju knjige naročil ENVC, zaradi česar bi lahko razumno pričakovali, da bi lahko ENVC posojila vrnila.
- (53) Portugalska poudarja tudi, da je uporaba **patronatskih izjav** med zasebnimi izvajalci običajna, in sicer kot mehanizem za zagotavljanje dostopa do finančnih trgov za družbe z manjšo sposobnostjo zadolževanja. Portugalska ugotavlja, da bi se EMPORDEF nazadnje v vsakem primeru štel za odgovornega za dolgove ENVC, glede na to, da je bil njen izključni lastnik. Portugalska vsekakor priznava, da EMPORDEF od družbe ENVC nikoli ni zahteval plačila za patronatske izjave.

- (54) V zvezi s **subvencijami za ladjedelništvo** Portugalska trdi, da so bile zagotovljene v skladu z Uredbo z zakonsko močjo št. 296/89 o izvajanju Direktive 87/167/EGS in da bi zato pomenile združljivo pomoč za ladjedelniško industrijo. V zvezi s **subvencijami za strokovno usposabljanje** Portugalska trdi, da so bile zagotovljene vsem družbam, ki izpolnjujejo regulativne pogoje, in da zato ENVC ne bi zagotovile neupravičene selektivne prednosti.
- (55) V zvezi s **plovilom Atlántida** Portugalska ugotavlja, da je njena tržna vrednost junija 2012 po ocenah znašala 29,24 milijona EUR, med drugim ob upoštevanju ekonomskega zastaranja ter fizične in funkcionalne amortizacije. Na podlagi tega Portugalska trdi, da ni nobenega razloga za domnevo, da je gradnja plovila vključevala neupravičeno prednost za ENVC. glede na to, da so stroški gradnje preseglji pogodbeno ceno.

## 6. OCENA UKREPOV

- (56) Ta sklep najprej obravnava vprašanje, ali je ENVC podjetje v težavah v smislu smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 <sup>(18)</sup>. Nato analizira, ali ukrepi, ki se pregledujejo, vključujejo državno pomoč za ENVC v smislu člena 107(1) PDEU, in ali je taka pomoč, če je bila prisotna, zakonita in združljiva z notranjim trgov.

### 6.1 Težave ENVC

- (57) Kot je poudarjeno v uvodni izjavi 42, Portugalska trdi, da se je resnost finančnega položaja ENVC pokazala šele v obdobju 2009/2010 in da je bila njegova nepovratnost priznana šele v letnih računovodskih izkazih družbe iz leta 2012.
- (58) Komisija ponovno poudarja stališča, ki jih je izrazila v sklepu o začetku postopka. V skladu z uvodno izjavo 9 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 „Komisija šteje za podjetje v težavah, ko ni zmožno z lastnimi sredstvi ali s sredstvi, ki jih lahko pridobi od svojih lastnikov/delnikov ali upnikov, preprečiti izgube, ki bi brez zunanjega posredovanja državnih organov kratkoročno ali srednjeročno skoraj gotovo ogrozile obstoj družbe“.
- (59) V uvodni izjavi 10 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 je pojasnjeno, da je družba z omejeno odgovornostjo podjetje v težavah, če „je izgubljena več kot polovica njenega osnovnega kapitala [...] in je bila v preteklih 12 mesecih izgubljena več kot četrtnina tega kapitala“ ali „če po domači zakonodaji izpolnjuje kriterije za uvedbo kolektivnih postopkov insolventnosti“.
- (60) Uvodna izjava 11 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 dodaja, da lahko podjetje „velja za podjetje v težavah, tudi če ni izpolnjena nobena od okoliščin določenih v točki 10, zlasti ob prisotnosti običajnih znakov podjetja v težavah, kot so naraščajoče izgube, upadanje prometa, kopičenje zalog, presežki prostih zmogljivosti, padanje denarnih tokov, naraščajoči dolgovi, naraščajoči stroški obresti ali zmanjševanje čiste vrednosti sredstev“.
- (61) Komisija ugotavlja, da je ENVC družba z omejeno odgovornostjo, ki najmanj od leta 2000 stalno beleži precejšnje izgube (glej preglednico 3):

Preglednica 3

#### Neto rezultati ENVC med letoma 2000 in 2013

	Neto poslovni izid (v milijonih EUR)
2000	- 2,72
2001	- 4,98
2002	- 11,12

<sup>(18)</sup> Glej zgornjo opombo 14.

	Neto poslovni izid (v milijonih 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

Vir: letni računovodski izkazi EMPORDEF za leta 2006, 2007, 2008, 2012 in 2013 (na voljo na <http://www.empordef.pt/main.html>), letni računovodski izkazi ENVC za leta 2001, 2002, 2003, 2009, 2010 in 2011.

- (62) Poleg precejšnjih izgub ENVC, ki so prvi znak težav družbe, so prisotni tudi nekateri drugi običajni znaki podjetja v težavah v smislu smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004. Promet ENVC se je na primer najmanj od leta 2008 stalno zmanjševal in je s 129,62 milijona EUR istega leta padel na 55,58 milijona EUR leta 2009, 20,22 milijona EUR leta 2010 in 15,11 milijona EUR leta 2011. Čeprav se je leta 2012 promet povečal (na 30,38 milijona EUR) zaradi dodatnih del v zvezi s plovilom za logistično podporo <sup>(19)</sup>, je bil to enkraten dogodek, saj se je leta 2013 promet znova zmanjšal na 3,79 milijona EUR.
- (63) Poleg tega se je ENVC najmanj od leta 2009 srečevala z negativnim lastniškim kapitalom: - 25,62 milijona EUR leta 2009, - 74,49 milijona EUR leta 2010, - 129,63 milijona EUR leta 2011, - 142,45 milijona EUR leta 2012 in - 193,46 milijona EUR leta 2013 <sup>(20)</sup>.
- (64) Po mnenju Portugalske (glej uvodno izjavo 43) je bila dokapitalizacija leta 2006 potrebna za uskladitev s členom 35 portugalskega zakonika o gospodarskih družbah, nadomestni možnosti pa sta bili zmanjšanje kapitala ENVC ali njena likvidacija. Poleg tega je v načrtu za prestrukturiranje, ki ga je BPI pripravila avgusta 2005 (glej uvodno izjavo 47), poudarjeno, da je bila ENVC od konca leta 2003 v tehničnem stečaju („*falência técnica*“). Komisija ugotavlja tudi, da poročilo IGF iz leta 2009 kaže, da je bila ENVC na dan 31. decembra 2005 in konec leta 2008 znova v tehničnem stečaju. Zato se zdi, da je ENVC v obdobjih tehničnega stečaja kazala vse znake stečaja, vendar pristojno sodišče tega ni uradno priznalo. To kaže, da je družba po domači zakonodaji izpolnjevala kriterije za uvedbo kolektivnih postopkov insolventnosti v skladu z uvodno izjavo 10 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 vsaj konec leta 2003, 2005 in 2008.
- (65) Na podlagi navedenega Komisija sklepa, da je bila ENVC v času, ko so bili dodeljeni vsi pretekli ukrepi, podjetje v težavah v smislu smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004.

<sup>(19)</sup> Vir: letni računovodski izkazi EMPORDEF za leto 2012.

<sup>(20)</sup> Vir: letni računovodski izkazi EMPORDEF za leti 2012 in 2013. Na podlagi letnih računovodskih izkazov ENVC za leta 2001, 2002 in 2003 je mogoče sklepati, da se je ENVC srečevala s skupnim negativnim lastniškim kapitalom tudi leta 2000 (- 5,99 milijona EUR), leta 2001 (- 10,97 milijona EUR), leta 2002 (- 22,09 milijona EUR) in leta 2003 (- 48,97 milijona EUR).

## 6.2 Obstoje pomoči

- (66) Na podlagi člena 107(1) PDEU „je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdržljiva z notranjim trgovom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.
- (67) Za ugotovitev, ali gre za državno pomoč, je zato treba oceniti, ali so izpolnjena kumulativna merila iz člena 107(1) PDEU (tj. prenos državnih sredstev, selektivna prednost, možno izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino znotraj EU) za ugotovljene ukrepe.
- (68) Komisija v zvezi s tem že ugotavlja, da Portugalska ne izpodbija značaja državne pomoči **subvencij za ladjedelništvo**, saj so bile – po mnenju portugalskih organov – zagotovljene v skladu z Uredbo z zakonsko močjo št. 296/89 o izvajanju Direktive 87/167/EGS. Komisija bo ocenila njihovo združljivost z notranjim trgovom v oddelku 6.4.
- (69) V zvezi s **subvencijami za strokovno usposabljanje**, ki so bile zagotovljene v letih 2005 in 2006 v znesku 257 791 EUR, Portugalska navaja, da so bile dodeljene v okviru operativnega programa za zaposlovanje, usposabljanje in socialni razvoj (POEFDS), ki ga sponzorira Evropski socialni sklad. Komisija ugotavlja, da ta sredstva sama po sebi pomenijo državno pomoč, saj jih je država članica zagotovila v okviru strukturnih skladov za obdobje 2000–2006. Zato bo Komisija neposredno ocenila njihovo združljivost z notranjim trgovom v oddelku 6.4.

### 6.2.1 Državna sredstva in odgovornost

- (70) Portugalska ne izpodbija predhodnih ugotovitev Komisije v sklepu o začetku postopka v zvezi s prisotnostjo državnih sredstev in odgovornostjo.
- (71) Komisija najprej poudarja, da so bila posojila DGTF, subvencije za ladjedelništvo in subvencije za strokovno usposabljanje zagotovljeni neposredno iz državnega proračuna (zlasti prek DGTF), zato ti pretekli ukrepi nedvomno vključujejo državna sredstva in jih je mogoče pripisati državi.
- (72) Tudi ukrepi EMPORDEF so po mnenju Komisije vključevali državna sredstva (glede na to, da proračun EMPORDEF neposredno zagotavlja država) in jih je mogoče pripisati državi v smislu sodne prakse v zadevi Stardust Marine<sup>(21)</sup>. Komisija najprej ugotavlja, da je to javni holding v stoddotni državni lasti: izključni lastnik EMPORDEF v imenu države je DGTF. Poleg tega je EMPORDEF pod neposrednim nadzorom ministrstva za finance in javno upravo v zvezi s finančnim nadzorom in ministrstva za nacionalno obrambo v zvezi s sektorskim nadzorom<sup>(22)</sup>.
- (73) Poleg tega je poslovanje EMPORDEF glede na njegovo spletno stran v skladu s cilji in politikami, ki jih je določil njegov izključni lastnik, tj. država<sup>(23)</sup>. Poleg tega predsednika in izvršne direktorje EMPORDEF imenuje neposredno ministrstvo za nacionalno obrambo<sup>(24)</sup>.

<sup>(21)</sup> Sodba Francoska republika proti Komisiji Evropskih skupnosti, C-482/99, EU:C:2002:29.

<sup>(22)</sup> Vir: <http://www.empordef.pt/main.html>.

<sup>(23)</sup> Vir: <http://www.empordef.pt/uk/main.html>.

<sup>(24)</sup> Glej seznam imenovanj na spletni strani ministrstva za nacionalno obrambo (<http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/nomeacoes/ministerio-da-defesa-nacional.aspx>). Glej tudi spletno stran EMPORDEF (<http://www.empordef.pt/main.html>) ter več sporočil za medije, na primer [http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content\\_id=1768612](http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content_id=1768612) ali [http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content\\_id=1950754](http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content_id=1950754).

- (74) Poleg zgoraj navedenega je v pravilih, ki urejajo načrtovano privatizacijo ENVC (glej oddelek 2.2), jasno navedeno, da bi morala končni sklep sprejeti portugalska vlada in ne EMPORDEF. V zvezi s posrednimi dokazi Komisija ugotavlja, da je 4. januarja 2012 portugalsko ministrstvo za nacionalno obrambo izdalo sporočilo za medije, ki navaja: „2. julija 2011 je ministrstvo za nacionalno obrambo sklenilo odložiti razgradnjo [ENVC]. Avgusta je ministrstvo za nacionalno obrambo pooblastilo novo upravo EMPORDEF, da najde rešitev, s katero bi preprečili razgradnjo in zaprtje ENVC“<sup>(25)</sup>. Poleg tega je minister za nacionalno obrambo večkrat javno objavil ukrepe, ki jih je treba izvesti v zvezi z načrtovano privatizacijo ENVC<sup>(26)</sup>. Po zavrnitvi načrtov za privatizacijo je portugalska vlada pooblastila EMPORDEF za sprejetje potrebnih ukrepov v zvezi z ENVC<sup>(27)</sup>.
- (75) Glede na zgoraj navedeno Komisija sklepa, da je mogoče ukrepe EMPORDEF pripisati državi in da so pretekli ukrepi, ki jih je dodelila ENVC, vključevali državna sredstva.

### 6.2.2 *Selektivna prednost*

- (76) V zvezi s tem, ali so pretekli ukrepi ENVC zagotovili neupravičeno selektivno prednost, Komisija ugotavlja, da po mnenju Portugalske to ne velja za večino preteklih ukrepov, saj bi bili v skladu s načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (77) Komisija je v sklepu o začetku postopka navedla, da je kljub omejenim informacijam, ki so bile takrat na voljo, malo verjetno, da bi kateri koli razumen zasebni izvajalec družbi ENVC odobril pretekle ukrepe. Dejansko je bilo glede na takratne težave ENVC predhodno stališče Komisije, da razumen udeleženec na trgu, ki deluje pod tržnimi pogoji, ne bi zagotovil takega financiranja družbi, kot je ENVC. Poleg tega je Komisija predhodno sklenila, da bi bila ta prednost po naravi selektivna, saj je bila ENVC njena edina upravičenka.
- (78) V zvezi z **dokapitalizacijo leta 2006** se Komisija ne strinja s Portugalsko, da bi se udeleženec v tržnem gospodarstvu odločil za dokapitalizacijo ENVC – namesto da bi jo likvidiral –, da bi ji omogočil nadaljnje poslovanje na trgu ladjedelništva, zlasti ob upoštevanju takratne knjige naročil s 15 gradbenimi projekti v vrednosti 386 milijonov EUR (glej uvodno izjavo 44).
- (79) Komisija najprej ugotavlja, da bi razumen udeleženec na trgu razmislil, ali bi bilo ekonomsko razumnejše likvidirati družbo ali zagotoviti dodatni kapital, ob upoštevanju slabe finančne uspešnosti ENVC med letoma 2000 in 2006, pa tudi ukrepov, ki jih je država dodelila ENVC že pred dokapitalizacijo leta 2006 (tj. eno od posojil DGTF v višini 30 milijonov EUR, ki je bilo odobreno januarja/februarja 2006, subvencije za ladjedelništvo, ki so bile višje od 27 milijonov EUR, in subvencije za strokovno usposabljanje).
- (80) Čeprav se je zdelo, da vrednost naročil iz knjige naročil presega znesek, ki izhaja iz teh preteklih ukrepov, Komisija meni, da bi razumen udeleženec na trgu upošteval tudi verjetnost, da bi ENVC lahko izvedla gradbena

<sup>(25)</sup> Izvirno portugalsko besedilo se glasi: „[...] 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“. Glej <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-actualizado/20120104-mdn-envc.aspx>.

<sup>(26)</sup> Glej na primer <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-actualizado/20120319-mdn-modelo-reprivatizacao.aspx>, <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-actualizado/20120502-mdn-envc.aspx> in <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-actualizado/20120713-seamdn-envc.aspx>.

<sup>(27)</sup> Glej na primer <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministro-da-presidencia-e-dos-assuntos-parlamentares/documentos-oficiais/20131205-comunicado-cm.aspx>. Sodelovanje države pri ukrepih EMPORDEF dokazuje tudi naslednje sporočilo portugalske vlade za medije: <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-actualizado/20140205-mdn-comunicado-estaleiros.aspx>.

dela z dobičkom in/ali v pogodbenih rokih, da bi se izognila plačilu kazni <sup>(28)</sup>. Informacije, ki jih je zagotovila Portugalska, v nobenem primeru ne kažejo, da bi EMPORDEF to upošteval med izvajanjem dokapitalizacije leta 2006.

- (81) Poleg tega Portugalska ugotavlja, da so v skladu z načrtom za prestrukturiranje, ki ga je avgusta 2005 pripravila BPI, stroški, povezani z zaprtjem ENVC, po ocenah znašali 175 milijona EUR. Po mnenju Portugalske je bila likvidacija zahtevnejša od dokapitalizacije, zato ni bila izvedena.
- (82) V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da ocena BPI v načrtu za prestrukturiranje ni podprta z dokazi. Na tej podlagi Komisija ne more oceniti točnosti te ocene in skleniti, ali je bilo dejansko ekonomsko razumnejše, da EMPORDEF izvede dokapitalizacijo, namesto da družbo likvidira.
- (83) Poleg tega Komisija ugotavlja, da je bilo v načrtu za prestrukturiranje, ki ga je pripravila BPI, poudarjeno, da ENVC sama ni bila sposobna ponovno doseči rentabilnosti in da je potrebovala zunanja sredstva v znesku 45–50 milijonov EUR v osnovnem scenariju in 70–80 milijonov EUR v negativnem scenariju. Višina dokapitalizacije leta 2006 (24,875 milijona EUR) precej zaostaja za temi ocenami in ENVC ne bi omogočila, da ponovno doseže rentabilnosti.
- (84) Nazadnje Komisija ugotavlja, da je ENVC potrebovala natančno prestrukturiranje, potrjeno v načrtu za prestrukturiranje, ki ga je pripravila BPI. Čeprav je načrt za prestrukturiranje zgolj osnutek, že opredeljuje težave ENVC in potrebo po dodatnih zunanjih sredstvih. Vendar je v načrtu za prestrukturiranje pojasnjeno, da bi bilo ponovno doseganje rentabilnosti ENVC precej odvisno od zmogljivosti vodstva družbe za uresničevanje naročil in razvoja trga ladjedelništva. V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da Portugalska ni predložila nobenih dokazov, da je EMPORDEF upošteval te elemente pri izvajanju dokapitalizacije leta 2006, ki v vsakem primeru ne bi zagotovila ocenjenih zneskov, ki so v skladu z načrtom za prestrukturiranje potrebni, da bi družba ponovno dosegla rentabilnost.
- (85) Na podlagi navedenega Komisija ugotavlja, da preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu leta 2006 ne bi izvedel dokapitalizacije, ki je torej vključevala neupravičeno prednost za ENVC.
- (86) V zvezi s **posojili v letih 2012 in 2013**, ki jih je dodelil EMPORDEF v skupnem znesku 101 118 066,03 EUR, je na podlagi informacij, ki jih je zagotovila Portugalska, mogoče sklepati, da je EMPORDEF leta 2012 z ENVC podpisal 70 pogodb, običajno kratkoročnih z 90-dnevno ročnostjo. Posojila so bila odobrena v več različnih zneskih in z različnimi obrestnimi merami, predvsem s 3-mesečnim Euriborom plus razlika. Vendar so imele nekatere pogodbe fiksno obrestno mero, zlasti pogodbe, podpisane od oktobra 2012 (glej na primer pogodbe, podpisane 30. marca 2012 za 16,7 milijona EUR z obrestno mero v višini 2 %, 2. novembra 2012 za 10,570 milijona EUR z obrestno mero 5,871 % ali 1. decembra 2012 za 1 milijon EUR z enako obrestno mero, tj. 5,871 %). Prav tako se zdi, da posojilne pogodbe niso bile zavarovane s premoženjem.
- (87) Portugalska trdi, da posojila DGTF ne vključujejo pomoči glede na to, da je EMPORDEF za ENVC uporabil enake obrestne mere, kot jih je pridobil na trgu. Ker bi se EMPORDEF v vsakem primeru štel za odgovornega za dolgove in obveznosti ENVC, glede na to, da je bil njen izključni lastnik, Portugalska trdi, da EMPORDEF ni povečal svojega tveganja, tako da ga je dodatno izpostavil ENVC.
- (88) V prvi vrsti ni videti, da bi bil EMPORDEF odgovoren za vse dolgove in obveznosti ENVC, glede na to, da sta EMPORDEF in ENVC družbi z omejeno odgovornostjo („*sociedade anónima*“). Načeloma je pri družbah z omejeno odgovornostjo odgovornost članov (imetnikov deležev v kapitalu) omejena na nominalno vrednost njihovih delnic v skladu s členom 271 portugalskega zakonika o gospodarskih družbah <sup>(29)</sup>. Na podlagi tega bi se EMPORDEF z zagotovitvijo posojil ENVC v letih 2012 in 2013 izpostavil dodatnim tveganjem, ki presegajo njegove delnice v družbi.

<sup>(28)</sup> V zvezi s tem Komisija kot naknadni dokaz ugotavlja, da je poročilo IGF iz leta 2009 (glej uvodno izjavo 49) poudarilo, da je ENVC v obdobju 2005–2007 zgradila 11 plovil, katerih stroški gradnje so za 15,4 % presegle dogovorjene pogodbene stroške (poudariti je treba, da so že stroški, ki jih je v proračunu predvidela ENVC, za 4,1 % presegle pogodbene stroške, kar je pomenilo, da bi družba plovila v vsakem primeru zgradila z izgubo).

<sup>(29)</sup> Vir: [http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/business-environment/files/annexes\\_accounting\\_report\\_2011/portugal\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/business-environment/files/annexes_accounting_report_2011/portugal_en.pdf).

- (89) Ne glede na zgoraj navedeno Komisija kljub temu meni, da EMPORDEF ni deloval kot razumen tržni vlagatelj, ko je ENVC v letih 2012 in 2013 zagotovil posojila. V tem času je bil finančni položaj ENVC izredno težek: njene izgube v prejšnjem letu so dosegle 22,70 milijona EUR (glej preglednico 3), njen negativni lastniški kapital pa je znašal –129,63 milijona EUR (glej uvodno izjavo 63). Glede na težave ENVC Komisija meni, da bi vlagatelj v tržnem gospodarstvu ocenil finančni položaj ENVC in analiziral sposobnost družbe za vračilo posojil in obresti. V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da več finančnih institucij – za katere Komisija ni imela razloga za sum, da niso delovale kot tržni vlagatelji – ni želelo zagotoviti posojil neposredno ENVC. To samo po sebi kaže, da trgi niso bili več prepričani v sposobnost ENVC za odplačilo posojil.
- (90) EMPORDEF je zgolj s posnemanjem obresti, ki jih je za posojila pridobil na trgu, ENVC zagotovil neupravičeno prednost, saj ta ne bi izpolnjevala teh pogojev – ENVC na trgu dejansko ni dobila nobenih posojil. Čeprav bi lahko nekatere obrestne mere, ki jih je EMPORDEF uporabil za ENVC, veljale za sorazmerno visoke (npr. 3-mesečni EURIBOR plus 8,431 % za pogodbo, podpisano 30. maja 2012), Komisija meni, da nobena zasebna finančna institucija ne bi zagotovila takega posojila podjetju, ki je v očitnih težavah, brez zavarovanja s premoženjem.
- (91) Komisija prav tako poudarja, da bi lahko EMPORDEF po poteku 90-dnevne ročnosti prvih pogodb opazil, da ENVC ni niti odplačala glavnice niti ni plačala obresti (glej uvodno izjavo 51). Na podlagi tega Komisija ugotavlja, da razumen udeleženec na trgu ENVC ne bi zagotovil dodatnih posojil.
- (92) Zato Komisija sklepa, da so posojila v letih 2012 in 2013 vključevala neupravičeno prednost za ENVC.
- (93) Komisija bo zdaj ocenila, ali so **posojila DGTF** v višini 56 milijonov EUR zagotovila ENVC neupravičeno prednost. Portugalska navaja, da so bila ta posojila zagotovljena z obrestno mero, vezano na 6-mesečni EURIBOR s spremenljivim razmikom, odvisnim od posamezne pogodbe. Po mnenju Portugalske bi bilo to plačilo zadovoljivo za vlagatelja, s čimer bi izključili prisotnost neupravičene prednosti in državne pomoči. Portugalska ugotavlja tudi, da so bila posojila DGTF zagotovljena ob upoštevanju knjige naročil ENVC.
- (94) Komisija se ne more strinjati s Portugalsko, da bi določitev obrestne mere, ki bi ustrezala 6-mesečnemu Euriboru s spremenljivim razmikom, zagotovila združljivost posojil DGTF s trgov. Spodnja preglednica 4 povzema skupno obrestno mero, ki se je uporabljala za posojila DGTF ob njihovem podpisu:

Preglednica 4

## Skupna obrestna mera, ki se je uporabljala za posojila DGTF

Datum podpisa pogodbe	Znesek v EUR	6-mesečni EURIBOR (a) (%)	Razmik <sup>(1)</sup> (b)	Skupna obrestna mera (a) + (b) (%)
31. januar 2006	30 000 000	2,698	150 BT	4,198 <sup>(2)</sup>
11. december 2008	8 000 000	3,417	100 BT	4,417
28. april 2010	5 000 000	0,964	100 BT	1,964
27. april 2011 (plačano v dveh obrokih aprila 2011 in junija 2011)	13 000 000	1,661	3,907 % (april 2011) 3,580 % (junij 2011)	5,568 (april 2011) 5,241 (junij 2011)

<sup>(1)</sup> Za pogodbo, podpisano 27. aprila 2011, se je uporabljal srednji razmik pri zamenjavi premoženja v povezavi s portugalskim javnim dolgom z enako ročnostjo (podatki, ki jih je zagotovila Portugalska).

<sup>(2)</sup> Od leta 2010 je bila obrestna mera usklajena z obrestno mero za posojilo, odobreno 11. decembra 2008

- (95) Da bi ugotovila skladnost obrestnih mer, ki so se uporabljale za posojila DGTF, s trgom, bo Komisija uporabila najboljši razpoložljiv približek referenčne obrestne mere na podlagi takratnih veljavnih pravil.
- (96) Kot je navedeno v oddelku 6.1, Komisija v prvi vrsti meni, da bi ENVC v letih 2006 in 2008 izpolnjevala pogoje za podjetje v težavah. Zlasti v zvezi s posojilom DGTF leta 2006 Komisija ugotavlja, da je bila ENVC na podlagi poročila IGF iz leta 2009 na dan 31. decembra 2005 v tehničnem stečaju. V zvezi s posojilom DGTF leta 2008 je v istem poročilu navedeno, da je bila ENVC konec leta 2008 znova v tehničnem stečaju (glej uvodno izjavo 64).
- (97) Zlasti v zvezi s posojilom DGTF leta 2006 je bilo v takratnem veljavnem obvestilu Komisije o načinu določanja referenčnih obrestnih mer in diskontnih stopenj iz leta 1997<sup>(30)</sup> ugotovljeno, da bi bilo treba izhodiščno obrestno mero (3,70 % na Portugalskem januarja 2006)<sup>(31)</sup> povišati za premijo 400 bazičnih točk ali več v razmerah, ki vključujejo posebno tveganje. V zvezi s tem Komisija poudarja takratne težave ENVC in dejstvo, da je bila v tehničnem stečaju. Prav tako se je v skladu s posojilno pogodbo z DGTF leta 2006 ENVC strinjala, da bo kot zavarovanje uporabila prihodke od gradnje določenih plovil za portugalsko mornarico. Vendar ni jasno, ali bi tržno naravnani posojilodajalec sprejel tako zavarovanje glede na težave ENVC pri izvajanju gradenj z dobičkom in/ali v pogodbenih rokih (v zvezi s tem glej uvodno izjavo 80 in opombo 28). Komisija v vsakem primeru ni prejela dokazov, na podlagi katerih bi lahko proučila te pogodbe o gradbenih delih. Zato Komisija meni, da bi bilo razumno uporabiti razliko vsaj 400 bazičnih točk. Tako bi veljavna referenčna obrestna mera znašala vsaj 7,70 %, ki je precej višja od obrestne mere 4,198 %, ki jo je dejansko uporabil DGTF.
- (98) V zvezi s posojilom DGTF leta 2008 je bilo v takratnem veljavnem sporočilu Komisije o spremembi metode določanja referenčnih obrestnih mer in diskontnih stopenj iz leta 2008<sup>(32)</sup> ugotovljeno, da bi bilo treba k izhodiščni obrestni meri (2,05 % na Portugalskem decembra 2008)<sup>(33)</sup> dodati razliko, ki je odvisna od ocene zadevnega podjetja in ponujene stopnje zavarovanja. Glede na takratne težave ENVC in nizko stopnjo zavarovanja (glej uvodno izjavo 97, ki se uporablja smiselno), bi veljavna razlika znašala vsaj 1 000 bazičnih točk. Tako bi veljavna referenčna obrestna mera znašala vsaj 12,05 %, ki je prav tako višja od obrestne mere 4,417 %, ki jo je dejansko uporabil DGTF.
- (99) V zvezi s posojili DGTF iz let 2010 in 2011 Komisija ponovno poudarja mnenje, da je ENVC med odobritvijo posojil izpolnjevala pogoje za podjetje v težavah (glej oddelek 6.1). V skladu s takratnim veljavnim sporočilom Komisije o spremembi metode določanja referenčnih obrestnih mer in diskontnih stopenj iz leta 2008 je izhodiščna obrestna mera, ki velja za Portugalsko, aprila 2008 znašala 1,24 %, aprila 2011 pa 1,49 %.
- (100) V zvezi s posojilom DGTF leta 2010 Komisija ugotavlja, da ENVC ni izrecno zagotovila zavarovanja, temveč zgolj obljubila, da bo uporabila prihodke, ki izhajajo iz zadevne okvirne pogodbe z ministrstvom za nacionalno obrambo za odplačilo posojila. Na podlagi tega in ob upoštevanju takratnih težav ENVC Komisija meni, da bi se morala uporabljati razlika vsaj 1 000 bazičnih točk. Tako bi se uporabljala referenčna obrestna mera v višini vsaj 11,24 % v primerjavi z veliko nižjo obrestno mero, tj. 1,964 %, ki jo je zaračunal DGTF.
- (101) V zvezi s posojilom DGTF leta 2011 Komisija nazadnje ugotavlja, da tako kot pri posojilu DGTF leta 2010 ENVC ni izrecno zagotovila zavarovanja, ampak je zgolj obljubila, da bo uporabila prihodke, ki izhajajo iz zadevne okvirne pogodbe z ministrstvom za nacionalno obrambo za odplačilo posojila, to pa je moral potrditi upravni odbor ENVC in odobriti ministrstvo za nacionalno obrambo. Zato je zelo vprašljivo, ali bi lahko tržno naravnani posojilodajalec tako stopnjo zavarovanja štel za ustrezno. Glede na to, da je bila ENVC takrat podjetje v težavah, Komisija meni, da bi se morala uporabljati razlika vsaj 1 000 bazičnih točk, tako da bi referenčna obrestna mera znašala vsaj 11,49 %, ki je precej višja od obrestnih mer, ki jih je dejansko uporabila ENVC (5,568 % aprila 2011 in 5,241 % junija 2011).
- (102) Glede na navedeno Komisija sklepa, da so posojila DGTF družbi ENVC zagotovila neupravičeno prednost.

<sup>(30)</sup> UL C 273, 9.9.1997, str. 3.

<sup>(31)</sup> Vir: [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/reference\\_rates\\_eu25\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates_eu25_en.pdf).

<sup>(32)</sup> UL C 14, 19.1.2008, str. 6.

<sup>(33)</sup> Vir: [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/base\\_rates\\_eu27\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/base_rates_eu27_en.pdf).



- (103) V zvezi s **patronatskimi izjavami**, ki jih je izdal EMPORDEF med letoma 2007 in 2011, Komisija najprej ugotavlja, da se zdi, da so zelo podobne narave kot jamstvo, saj je EMPORDEF v večini teh izjav izrecno navedel, da bo storil vse, kar je potrebno, da bi ENVC zagotovil sredstva, ki jih potrebuje za spoštovanje zadevne posojilne pogodbe. Vendar imata patronatski izjavi iz 8. januarja 2007 in 26. junija 2008 drugačno besedilo. EMPORDEF v teh izjavah ugotavlja, da ima ENVC v stoddotni lasti in da se ta delež v kapitalu ne bo zmanjšal; v nasprotnem primeru lahko banka, ki je odobrila posojilo, zahteva od ENVC vračilo posojila pred njegovo ročnostjo. Vendar Komisija zgolj na podlagi te izjave ne more sklepati, da bi bil EMPORDEF odgovoren, če ENVC ne bi odplačala zadevnih posojil, zato ni ustrezno, da patronatske izjave povežujemo z jamstvi. Zato ni bilo ugotovljeno, da so te izjave ENVC zagotovile prednost.
- (104) V zvezi z drugimi patronatskimi izjavami (tj. izjavami, zagotovljenimi v letih 2009, 2010 in 2011), glede na to, da je EMPORDEF v njih izjavil, da bo ukrepal, če ENVC ne bo spoštovala zadevne posojilne pogodbe, se zdi jasno, da so enake jamstvu, saj EMPORDEF jamči finančni instituciji, ki je posojila odobrila, da bo storil vse, kar je potrebno, da bo ENVC zagotovil sredstva, ki jih potrebuje za odplačilo posojil. Običajen udeleženec na trgu bi zahteval premijo v zameno za zagotovitev tovrstnega „jamstva“, ki pa je EMPORDEF nikoli ni plačal kljub precejšnjemu tveganju, da ENVC glede na njene takratne težave ne bo zmogla odplačati posojil.
- (105) V skladu z oddelkom 2.2 Obvestila Komisije o uporabi členov 87 in 88 Pogodbe ES za državno pomoč v obliki poroštva<sup>(34)</sup> (v nadaljnjem besedilu: obvestilo o poroštvi) se „(p)revzem tveganja [...] navadno poplača z ustrežno premijo. Kadar posojilojemalcu ni treba plačati premije ali plača nizko premijo, pomeni to zanj prednost. Državno poroštvo v primerjavi z razmerami brez poroštva posojilojemalcu omogoči, da posojilo najame pod finančnimi pogoji, ki so ugodnejši od običajnih na finančnih trgih. Zaradi državnega poroštva so posojilojemalcu ponavadi na voljo nižje obrestne mere in/ali nižji stroški zavarovanja. V nekaterih primerih posojilojemalec brez državnega poroštva ne bi našel finančne ustanove, ki bi mu bila pripravljena odobriti posojilo pod kakršnimi koli pogoji“. Zato je treba proučiti, ali bi lahko jamstvo načeloma pridobili po tržnih pogojih na finančnih trgih in ali je bila za jamstvo plačana tržna premija<sup>(35)</sup>.
- (106) Komisija ugotavlja, da patronatske izjave niso bile poplačane in da ENVC ni plačala EMPORDEF nobene premije. Zato tveganje, ki ga je prevzel EMPORDEF, ni bilo poplačano. Zgolj na podlagi tega je mogoče sklepati, da so patronatske izjave, ki imajo zelo podobne značilnosti kot jamstvo, ENVC zagotovile neupravičeno prednost.
- (107) V zvezi s trditvijo Portugalske, da bi se EMPORDEF v vsakem primeru na zadnji stopnji štel za odgovornega za dolgove ENVC, glede na to, da je bil njen izključni lastnik, se Komisija sklicuje na svojo obrazložitev v uvodni izjavi 88, ki se uporablja smiselno.
- (108) Zato Komisija meni, da so patronatske izjave iz let 2009, 2010 in 2011 ENVC zagotovile neupravičeno prednost.
- (109) V zvezi s **posojilom za plovilo Atlántida** Komisija ugotavlja, da je EMPORDEF decembra 2009 zagotovil ENVC 37 milijonov EUR, ki jih je dobil od CGD za zaključek sodnega postopka z Atlanticoline. V tistem obdobju, ko je bila ENVC že podjetje v težavah, bi razumen udeleženec na trgu ocenil položaj družbe in njeno sposobnost za odplačilo posojila, namesto da na ENVC preprosto prenese sredstva. Prav tako bi razumen udeleženec na trgu ocenil tveganja, povezana z operacijo, in možnost prodaje plovila drugemu kupcu – kar se je septembra 2014 nazadnje zgodilo (glej uvodno izjavo 30). Poleg tega Komisija ugotavlja, da je bilo posojilo EMPORDEF zagotovljeno po letni obrestni meri, vezani na 6-mesečni EURIBOR z 2-odstotnim razmikom, kar je v času pogodbe znašalo 2,993 %. Vendar je v skladu s takratnim veljavnim sporočilom Komisije o spremembi metode določanja referenčnih obrestnih mer in diskontnih stopenj iz leta 2008, izhodiščna obrestna mera, ki se je uporabljala za Portugalsko decembra 2009, znašala 1,45 %, ki bi ji bilo treba glede na težave ENVC in odsotnost izrecne zagotovitve zavarovanja dodati razliko v višini vsaj 1 000 bazičnih točk. Zato bi se morala uporabljati referenčna obrestna mera v višini najmanj 11,45 %.

<sup>(34)</sup> UL C 155, 20.6.2008, str. 10. Glej tudi Obvestilo Komisije o uporabi členov 87 in 88 Pogodbe ES za državno pomoč v obliki poroštva iz leta 2000 (UL C 71, 11.3.2000, str. 14).

<sup>(35)</sup> Glej na primer uvodni izjavi 249 in 250 Odločbe Komisije z dne 23. julija 2008 o ukrepih Nemčije v korist družbe DHL in letališča Leipzig Halle C 48/06 (prej N 227/06) (UL L 346, 23.12.2008, str. 1).

- (110) Komisija predpostavlja, da ENVC ni odplačala EMPORDEF posojila v višini 37 milijonov EUR za plovilo Atlântida in da ni plačala nobenih obresti za ta znesek, razen 840 480,54 EUR obresti, plačanih leta 2010. Na podlagi tega in ob upoštevanju navedenega Komisija sklepa, da je posojilo za plovilo Atlântida družbi ENVC zagotovilo neupravičeno prednost.

#### 6.2.3 Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino znotraj EU

- (111) Verjetno je, da so pretekli ukrepi vplivali na trgovino med državami članicami, saj je družba ENVC konkurirala ladjedelnice iz drugih držav članic Evropske unije in tretjih držav. Zadevni pretekli ukrepi so tako omogočili ENVC, da je nadaljevala s poslovanjem in da se ji – za razliko od drugih konkurentov – ni bilo treba spoprijeti s posledicami, ki običajno izhajajo iz slabih finančnih rezultatov. Pretekli ukrepi so torej izkrivili konkurenco.

#### 6.2.4 Sklepna ugotovitev o obstoju državne pomoči in količinska opredelitev

- (112) Na podlagi zgornje ocene Komisija sklepa, da pretekli ukrepi pomenijo državno pomoč, saj izpolnjujejo potrebne zahteve iz opredelitve državne pomoči v členu 107(1) PDEU, razen patronatskih izjav z dne 8. januarja 2007 in 26. junija 2008 (glej uvodno izjavo 103).
- (113) Kot je navedeno v uvodnih izjavah 68 in 69, skupni znesek **subvencij za ladjedelništvo in subvencij za strokovno usposabljanje** pomeni državno pomoč v višini 27 129 933,20 EUR in 257 791 EUR, v tem zaporedju.
- (114) V zvezi s drugimi preteklimi ukrepi Komisija ponovno poudarja, da jih noben tržno naravnan udeleženec ne bi zagotovil ENVC glede na njene takratne težave. Zato Komisija meni, da je ENVC prejela državno pomoč v znesku, ki je enak skupnemu znesku **dokapitalizacije leta 2006** (24,875 milijona EUR).
- (115) V zvezi s **patronatskimi izjavami** iz let 2009, 2010 in 2011 Komisija ponovno poudarja, da imajo zelo podobno naravo kot jamstva (glej uvodni izjavi 103 in 104). V zvezi s tem se obvestilo o poroštvih v oddelku 4.1 glasi tako: „Komisija navaja, da bo tržni porok, če obstaja, podjetjem v težavah v trenutku dodelitve poroštva zaračunal visoko premijo zaradi pričakovane stopnje tveganja neplačila. Če postane verjetnost, da posojiljemalec ne bo mogel odplačati posojila, zelo visoka, mogoče te tržne stopnje ni, v izjemnih okoliščinah pa je lahko element pomoči poroštva celo enak znesku, ki ga dejansko krije navedeno poroštvo“.
- (116) Komisija ugotavlja, da so banke zagotovile ENVC posojila le zaradi obstoja „jamstev“ (v obliki patronatskih izjav), s katerimi je EMPORDEF bankam zajamčil, da bo storil vse, kar je potrebno, da bo ENVC lahko odplačala posojila. Poleg tega Komisija ugotavlja, da so bile patronatske izjave ENVC, ko je bila v težavah, zagotovljene brezplačno kljub precejšnjemu tveganju, da ne bo mogla izpolniti svojih obveznosti. Komisija prav tako ugotavlja, da je bila ENVC najmanj trikrat v tehničnem stečajju (glej uvodno izjavo 64) in da se je EMPORDEF kljub temu odločil, da izda patronatske izjave brez premije. V zvezi s tem Komisija sklepa, da ne obstaja tržna stopnja, ki bi se lahko uporabila kot razumna primerjava, zato meni, da je ENVC prejela državno pomoč v znesku, enakemu skupnim zneskom, zagotovljenim s patronatskimi izjavami iz let 2009, 2010 in 2011 (tj. 51 280 000 EUR).
- (117) Podobna logika se uporablja za posojila, zagotovljena ENVC, tj. **posojila v letih 2012 in 2013, posojila DGTF in posojilo za plovilo Atlântida**. EMPORDEF in DGTF sta ta posojila ENVC zagotovila v času, ko je bila v težavah, kar ne bi storil noben razumen udeleženec na trgu. To je očitno zlasti v primeru posojil v letih 2012 in 2013, saj so banke, kot je navedeno v uvodni izjavi 21, ENVC prenehale zagotavljati posojila in so

bile pripravljene to storiti le v povezavi z EMPORDEF. Prav tako Komisija ugotavlja, da so bila posojila DGTF in posojila za plovilo Atlântida zagotovljena med letoma 2006 in 2011: v teh letih so bile zasebne banke pripravljene zagotoviti posojilo ENVC le na podlagi jamstva (v obliki patronatske izjave) EMPORDEF. To kaže, da noben udeleženec na trgu ni bil pripravljen zagotoviti posojila ENVC sami. Na podlagi navedenega Komisija torej sklepa, da je ENVC prejela državno pomoč v znesku, enakemu skupnemu znesku posojil v letih 2012 in 2013 (101 118 066,03 EUR), posojil DGTF (30 milijonov EUR, 8 milijonov EUR, 5 milijonov EUR in 13 milijonov EUR, v tem zaporedju) in posojila za plovilo Atlântida (37 milijon EUR).

### 6.3 Nezakonita pomoč

- (118) Člen 108(3) PDEU določa, da država članica ne sme izvajati ukrepa pomoči, dokler Komisija ni sprejela sklepa o odobritvi tega ukrepa.
- (119) Komisija ugotavlja, da je Portugalska dodelila ENVC pretekle ukrepe, ne da jih posredovala Komisiji v odobritev (z izjemami iz uvodne izjave 125). Komisija obžaluje, da Portugalska ni spoštovala obveznosti neukrepanja in da je s tem kršila svojo obveznost iz člena 108(3) PDEU.

### 6.4 Združljivost preteklih ukrepov z notranjim trgovom

- (120) Če zgoraj navedeni ukrepi pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, je treba njihovo združljivost oceniti ob upoštevanju izjem iz odstavkov 2 in 3 navedene določbe.
- (121) V skladu s sodno prakso Sodišča so države članice tiste, ki morajo uveljavljati morebitne razloge za združljivost in dokazati, da so pogoji za takšno združljivost izpolnjeni <sup>(36)</sup>. Po mnenju portugalskih organov večina preteklih ukrepov ne pomeni državne pomoči, zato niso predložili morebitnih razlogov za združljivost.
- (122) Kljub temu je Komisija ocenila, ali bi se lahko za pretekle ukrepe uporabljali možni razlogi združljivosti iz PDEU.
- (123) V zvezi s **subvencijami za ladjedelništvo** Portugalska trdi, da so bile zagotovljene v skladu z Uredbo z zakonsko močjo št. 296/89 o izvajanju Direktive 87/167/EGS (glej uvodno izjavo 68). Vendar kot je Komisija že ugotovila v sklepu o začetku postopka, je ta direktiva nehala veljati po 31. decembru 1990 (glej člen 13 Direktive).
- (124) Poleg tega Portugalska ni predložila nobenih dokazov, da bi bile subvencije za ladjedelništvo združljive s katero koli od naknadnih pravnih podlag za razglasitev pomoči ladjedelništvu za združljivo.
- (125) Edina izjema zadeva dve subvenciji za ladjedelništvo, ki sta bili ENVC v letih 2003 in 2005 dodeljeni za gradnjo dveh plovil (pogodbi C224 in C225 – glej Prilogo II). Te subvencije so bile odobrene z Odločbo Komisije v zadevi C 33/2004 <sup>(37)</sup> na podlagi Uredbe (ES) št. 1540/98. Zato Komisija na podlagi predloženih informacij ugotavlja, da subvenciji za pogodbi C224 in C225, vsaka v znesku 2 675 275 EUR (ali v skupnem znesku 5 350 550 EUR), pomenita pomoč ladjedelništvu, združljivo z notranjim trgovom.
- (126) Kljub temu Komisija ugotavlja, da so druge subvencije za ladjedelništvo (v višini 21 779 383,21 EUR) – za katere Portugalska ne preučuje značaja državne pomoči – nezdružljive z notranjim trgovom.

<sup>(36)</sup> Sodba v zadevi Italijanska republika proti Komisiji Evropskih skupnosti, C-364/90, EU:C:1993:157.

<sup>(37)</sup> Odločba Komisije 2006/946/ES z dne 6. septembra 2005 o državni pomoči Portugalska – podaljšanje dobavnega roka za tankerja za prevoz kemikalij, ki ju je zgradila družba Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. (UL L 383, 28.12.2006, str. 16).

- (127) V zvezi z **drugimi preteklimi ukrepi** (razen patronatskih izjav z dne 8. januarja 2007 in 26. junija 2008), kot je že navedeno v sklepu o začetku postopka, se glede na naravo ukrepov in težave ENVC zdi, da so edina ustrezna merila združljivosti tista, ki zadevajo pomoč za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah v skladu s členom 107(3)(c) PDEU na podlagi smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 <sup>(38)</sup>.
- (128) Komisija v prvi vrsti ponovno poudarja svoje ugotovitve v sklepu o začetku postopka, da pogoji za pomoč za reševanje iz oddelka 3.1 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 niso izpolnjeni. V skladu s točko 25(a) smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 mora biti pomoč za reševanje sestavljena iz likvidnostne pomoči v obliki posojil ali poroštev za posojila; v obeh primerih mora biti obrestna mera vsaj primerljiva z obrestno mero, ki jo plačujejo zdrava podjetja. Dokapitalizacija leta 2006 na primer te zahteve ne bi izpolnjevala.
- (129) Poleg tega točka 25(a) dodaja, da je treba vsako posojilo odplačati in da mora vsako poroštvo prenehati v obdobju največ 6 mesecev po izplačilu prvega obroka podjetju. Kot je že bilo pojasnjeno, se to ni zgodilo pri nobenem od preteklih ukrepov, ki se ocenjujejo.
- (130) Točka 25(b) navaja, da mora biti pomoč za reševanje utemeljena z resnimi socialnimi težavami in ne sme imeti neupravičenih škodljivih učinkov prelivanja na druge države članice. Portugalska ni zagotovila dokazov, da bi to veljalo za katerega koli od preteklih ukrepov.
- (131) Poleg tega v primeru nepriglašene pomoči za reševanje točka 25(c) določa, da mora država članica najkasneje šest mesecev po prvem izvajanju ukrepa pomoči za reševanje Komisiji predložiti načrt za prestrukturiranje ali načrt za likvidacijo ali dokazilo, da je bilo posojilo v celoti povrnjeno in/ali da je poroštvo prenehalo. Portugalska ponovno ni izpolnila te potrebne zahteve glede združljivosti.
- (132) V skladu s točko 25(d) mora biti pomoč za reševanje omejena na znesek, ki je potreben za delovanje podjetja. Glede na precejšnje zneske pomoči, ki izhajajo iz vseh preteklih ukrepov, Komisija ugotavlja, da tudi ta zahteva ni bila izpolnjena.
- (133) Nazadnje točka 25(e) smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 zahteva, da se upošteva načelo o enkratni pomoči („enkrat in zadnjič“). V skladu s tem načelom velja, da če je od dodelitve pomoči za reševanje ali od konca obdobja prestrukturiranja preteklo manj kot 10 let, Komisija ne dovoli dodelitve nadaljnje pomoči za reševanje ali prestrukturiranje. Glede na mnoga posredovanja države v časovnem obdobju, ki ga zajemajo pretekli ukrepi, je jasno, da načelo „enkrat in zadnjič“ ni bilo upoštevano in da je ENVC večkrat prejela nezakonito državno pomoč.
- (134) V zvezi s pomočjo za prestrukturiranje iz oddelka 3.2 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 Komisija ugotavlja, da je Portugalska ni obvestila o nobenem od ukrepov, ki so zgoraj opredeljeni kot pomoč za prestrukturiranje, in tako ni dokazala prisotnosti nobenega od elementov, ki so potrebni, da se obravnavajo kot pomoč za prestrukturiranje (načrt za prestrukturiranje, lasten prispevek, izravnalni ukrepi itd.).
- (135) Zlasti uvodna izjava 34 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 navaja, da je dodelitev pomoči za prestrukturiranje pogojena z izvajanjem načrta za prestrukturiranje, ki ga mora v vseh primerih posameznih pomoči potrditi Komisija. Poleg tega mora vsaka pomoč za prestrukturiranje vključevati ukrepe, namenjene preprečevanju neupravičenega izkrivljanja konkurence („izravnalni ukrepi“ – glej uvodne izjave 38 do 42), predvidevati pa mora tudi „prispevek iz lastnih virov“ upravičenca, ki bi moral v primeru ENVC pokrivati 50 % stroškov prestrukturiranja glede na to, da je veljala za veliko podjetje (glej uvodne izjave 38 do 45). Poleg tega je treba tako kot v primeru pomoči za reševanje upoštevati načelo „enkrat in zadnjič“.

<sup>(38)</sup> V zvezi s subvencijami za strokovno usposabljanje Komisija ugotavlja, da so takratne veljavne Smernice o državni regionalni pomoči za obdobje 2000–2006 (UL C 74, 10.3.1998, str. 9) izključile zagotavljanje regionalne pomoči podjetjem v težavah.

- (136) Komisija najprej ponovno poudarja, da se načelo „enkrat in zadnjič“ ni upoštevalo (glej uvodno izjavo 133). Komisija dejansko ugotavlja, da je bilo več preteklih ukrepov zagotovljenih zunaj načrtovanega obdobja za prestrukturiranje 2005–2009. To bi bilo v nasprotju z načelom „enkrat in zadnjič“, kar zadostuje za ugotovitev, da preteklih ukrepov ni mogoče šteti za združljivo pomoč za prestrukturiranje v skladu s smernicami za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004.
- (137) Komisija v vsakem primeru poudarja, da je Portugalska predložila načrt za prestrukturiranje, ki ga je pripravila BPI, šele leta 2014, tj. 5 let po poteku načrtovanega obdobja za prestrukturiranje (2005–2009). Poleg tega Komisija poudarja, da se zdi, da je načrt, ki ga je pripravila BPI, osnutek, ki ga je še treba obravnavati. Čeprav se zdi, da načrt za prestrukturiranje vsebuje nekatere elemente, zahtevane v skladu s smernicami za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004, v vsakem primeru ne vključuje nobenih izravnalnih ukrepov in ne predvideva prispevka ENVC iz lastnih virov. Zato se za načrt za prestrukturiranje BPI ne more šteti, da upošteva potrebne zahteve smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004.
- (138) Brez kakršnih koli predlaganih izravnalnih ukrepov in prispevka ENVC iz lastnih virov ter ob upoštevanju, da načelo „enkrat in zadnjič“ ni bilo upoštevano, Komisija sklepa, da druge pretekle ukrepe ni mogoče šteti za združljivo pomoč za prestrukturiranje v skladu s smernicami za reševanje in prestrukturiranje.

### 6.5 Sklepni ugotovitvi o združljivosti

- (139) Na podlagi navedenega Komisija meni, da subvenciji za ladjedelništvo za pogodbi C224 in C225, vsaka v znesku 2 675 275 EUR (glej uvodno izjavo 125), pomenita pomoč za ladjedelništvo, združljivo z notranjim trgovom.
- (140) Komisija prav tako meni, da drugi pretekli ukrepi (tj. dokapitalizacija leta 2006, posojila v letih 2012 in 2013, posojila DGTF, patronatske izjave iz let 2009, 2010 in 2011, subvencije za strokovno usposabljanje, posojilo za plovilo Atlântida in druge subvencije za ladjedelništvo) ne izpolnjujejo pogojev iz smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004. Komisija ni opredelila nobene druge osnove za združljivost. Zato Komisija meni, da drugi pretekli ukrepi vključujejo državno pomoč, ki ni združljiva z notranjim trgovom.

### 6.6 Izkoristek

- (141) Komisija je v skladu s Pogodbo in ustaljeno sodno prakso Sodišča pristojna za odločanje, ali mora zadevna država članica ukiniti ali spremeniti pomoč, za katero je ugotovila, da je nezdružljiva z notranjim trgovom<sup>(39)</sup>. Prav tako je v skladu s stalno prakso Sodišča namen obveznosti na strani države članice, da ukine pomoč, za katero Komisija meni, da ni združljiva z notranjim trgovom, ponovna vzpostavitev prejšnjih razmer<sup>(40)</sup>.
- (142) V zvezi s tem je Sodišče odločilo, da je ta cilj dosežen, ko prejemnik odplača znesek, ki mu je bil dodeljen v okviru nezakonite pomoči, s čimer izgubi prednost, ki jo je užival glede na konkurenta na trgu, ter se ponovno vzpostavi razmere pred plačilom pomoči<sup>(41)</sup>.
- (143) V skladu s sodno prakso člen 14(1) Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999<sup>(42)</sup> navaja, da „(č) se v primerih nezakonite pomoči sprejmejo negativne odločbe, Komisija odloči, da mora zadevna država članica sprejeti vse potrebne ukrepe, da upravičenec vrne pomoč[...]“. Člen 15 te uredbe pojasnjuje, da imajo „(p)oblastila Komisije zahtevati vračilo pomoči [...] desetletni zastaralni rok“, ki [...] „začne teči na dan, ko je dodeljena nezakonita pomoč upravičencu [...]. Kakršen koli ukrep glede nezakonite pomoči, ki ga sprejme Komisija ali država članica na zahtevo Komisije, prekine zastaralni rok“. Ker je bil prvi ukrep, ki ga je sprejela Komisija v primeru SA.35546, izveden 11. oktobra 2012 (glej uvodno izjavo 1), kakršno koli vračilo nezdružljive pomoči ne more vključevati pomoči, dodeljene pred 11. oktobrom 2002.

<sup>(39)</sup> Sodba v zadevi Komisija Evropskih skupnosti proti Zvezni republiki Nemčiji, C-70/72, EU:C:1973:87, točka 13.

<sup>(40)</sup> Sodba v zadevi Kraljevina Španija proti Komisiji Evropskih skupnosti, C-278/92, C-279/92 in C-280/92, EU:C:1994:325, točka 75.

<sup>(41)</sup> Sodba v zadevi Kraljevina Belgija proti Komisiji Evropskih skupnosti, C-75/97, EU:C:1999:311, točki 64 in 65.

<sup>(42)</sup> Uredba Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 83, 27.3.1999, str. 1).

- (144) Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da so bile nekatere subvencije za ladjedelništvo dodeljene pred 11. oktobrom 2002, zlasti v zvezi s pogodbami C206, C211, C217, C218, C219, C220, C221 in C222 (glej Prilogo II). Zato za nezdržljivo pomoč za te pogodbe, ki znaša 11 297 009,19 EUR, velja desetletni zastaralni rok, zato je ni mogoče vrniti.
- (145) Druge pretekle ukrepe, ki vključujejo nezakonito in nezdržljivo državno pomoč (glej preglednico 5), je treba vrniti, da bi znova vzpostavili razmere, ki so obstajale na trgu pred njihovo dodelitvijo. Vračilo pomoči bi moralo zato zajeti obdobje od datuma, ko je bila upravičencu dodeljena prednost, tj. ko mu je bila pomoč dana na voljo, do datuma njenega dejanskega vračila, zneskom, ki jih je treba vrniti, pa se prištejejo obresti do datuma dejanskega vračila.

Preglednica 5

**Zneski, ki jih je treba izterjati (v EUR)**

Datum	Ukrep	Znesek za izterjavo <sup>(1)</sup>
11. maj 2006	Dokapitalizacija leta 2006	24 875 000
2012/2013	Posojila v letih 2012 in 2013	101 118 066,03
(i) 31. januar 2006 (ii) 11. december 2008 (iii) 28. april 2010 (iv) 27. april 2011	Posojila DGTF	(i) 30 000 000 (ii) 8 000 000 (iii) 5 000 000 (iv) 13 000 000
29. november 2011	Patronatske izjave za posojilo, ki ga je odobrila BCP	990 000
3. november 2011	Patronatska izjava za posojilo, ki ga je odobrila BCP	400 000
30. september 2010	Patronatska izjava za posojilo, ki ga je odobrila BCP	12 500 000
31. avgust 2010	Patronatski izjavi za stand-by akreditiva, ki ju je izdala CGD	12 890 000
24. junij 2010	Patronatska izjava za posojilo, ki ga je odobrila BCP	5 000 000
25. november 2009	Patronatska izjava za obnavljajoče se posojilo, ki ga je odobrila CGD	15 000 000
7. september 2009	Patronatska izjava za obnavljajoče se posojilo, ki ga je odobrila BES	4 500 000
—	Subvencije za ladjedelništvo (pogodbe C212, C213, C214 in C223)	10 482 374,01 <sup>(2)</sup>
—	Pomoč za strokovno usposabljanje 2005–2006	257 791
23. december 2009	Posojilo za plovilo Atlántida	37 000 000

<sup>(1)</sup> Kadar je ustrezno, je treba izterjati tudi obresti, ki so bile obračunane, vendar jih ENVC ni plačala.

<sup>(2)</sup> Ta podatek izhaja iz skupnega zneska subvencij za ladjedelništvo (i) minus subvencije z desetletnim zastaralnim rokom (ii) minus subvencije, razglašene za združljivo pomoč (iii), tj. (i) 27 129 933,20 EUR – (ii) 11 279 009,19 EUR – (iii) 5 350 550 EUR = 10 482 374,01 EUR.

## 7. OCENA GOSPODARSKE KONTINUITETE MED ENVC IN WESTSEA

- (146) ENVC je 4. marca 2014 organizirala sejo generalne skupščine, v kateri je EMPORDEF kot njen izključni lastnik potrdil sklep o prodaji sredstev ENVC in odpustitvi njenih delavcev, da bi jo čim prej likvidirala in razpustila.
- (147) 27. februarja 2015 je Portugalska v zvezi s prihodnjo likvidacijo ENVC na Komisijo naslovila dvojno zahtevo:
- „(a) Ob upoštevanju, da bo v primeru negativnega sklepa Komisije, ki bo ENVC naložil vračilo nezdružljive pomoči v skladu s členoma 107 in 108 PDEU, večina sredstev ENVC prodanih, postopek prenehanja ENVC pa bo praktično zaključen, portugalska država vljudno prosi Komisijo, naj potrdi, da pod zgoraj opisanimi pogoji prodaja zadevnih sredstev ne pomeni pomoči kupcem.
- (b) Poleg tega ob upoštevanju, da bo v primeru negativnega sklepa Komisije, s katerim bo ENVC naloženo vračilo nezdružljive pomoči v skladu s členoma 107 in 108 PDEU, portugalska država morala vrniti nezdružljivo pomoč, portugalski organi prosijo Komisijo, naj potrdi, da se taka obveznost vračila ne bo razširila na družbo WestSea, kljub temu, da je prevzela nekatera sredstva ENVC.“
- (148) Dejansko je zadevna država članica v primeru negativnega sklepa Komisije v zvezi z vračilom nezdružljive pomoči podjetju v skladu s členoma 107 in 108 PDEU običajno zavezana vračilo nezdružljive pomoči. Obveznost vračila se lahko razširi na novo družbo, na katero je zadevna družba prenesla ali ki ji je prodala del svojih sredstev, kadar bo struktura prenosa ali prodaje privedla do ugotovitve, da med družbama obstaja gospodarska kontinuiteta. Poleg tega bi tudi v primeru odsotnosti gospodarske kontinuitete (nova) državna pomoč za kupca lahko izhajala iz prodaje sredstev pod tržno vrednostjo.
- (149) V tem sklepu Komisija ne ocenjuje prenosa pogodbe za gradnjo dveh asfaltnih nosilcev <sup>(43)</sup>, ki se še ni začela.
- (150) Da bi ugotovili, ali državna pomoč koristi kupcu(-em) sredstev, mora Komisija a) določiti, ali se prodaja sredstev izvaja po njihovi tržni ceni; in b) upoštevati tudi druga merila iz spodnje uvodne izjave.
- (151) V skladu z odločbo Sodišča o zadevi Italijanska republika in SIM 2 Multimedia SpA proti Komisiji Evropskih skupnosti <sup>(44)</sup>, na kateri temeljijo odločbe Komisije v zvezi z Olympic Airlines, Alitalia in družbo SERNAM <sup>(45)</sup>, se ocena gospodarske kontinuitete med prejšnjim subjektom (ki je prejel pomoč) in kupcem opravi na podlagi sklopa kazalnikov. Upoštevajo se lahko naslednji dejavniki: (i) obseg prodanih sredstev (sredstva in obveznosti, vzdrževanje delovne sile, sveženj sredstev), (ii) prodajna cena, (iii) identiteta kupca(-ev), (iv) trenutek prodaje (po začetku izvajanja predhodne ocene, formalnem postopku preiskave ali končnem sklepu) in (v) ekonomska logika poslovanja. Ta sklop dejavnikov je potrdilo Splošno sodišče v odločbi z 28. marca 2012 Ryanair Ltd proti Evropski komisiji <sup>(46)</sup>, ki je potrdila odločbo v zvezi z Alitalia.

<sup>(43)</sup> Glej uvodno izjavo 24. Pogodba, ki je bila prvotno sklenjena med PDSVA in ENVC za gradnjo dveh asfaltnih nosilcev, je bila prenesena na EMPORDEF. Portugalska se je zavezala, da se bodo za dele naročila, ki so bili oddani podizvajalcem, objavili pregledni, nediskriminatorni in brezpogojni javni razpisi, odprti za portugalske in neportugalske ponudnike, pri čemer bo najugodnejša cena edino merilo za izbiro dobaviteljev in izvajalcev storitev ter izključitev ENVC iz postopka, če njena likvidacija in prenehanje ne bosta končana ob objavi javnih razpisov.

<sup>(44)</sup> Sodba v zadevi Italijanska republika in SIM 2 Multimedia SpA proti Komisiji Evropskih skupnosti, C-328/99 in C-399/00, EU:C:2003:252.

<sup>(45)</sup> Odločba Komisije z dne 17. septembra 2008 v zvezi z državno pomočjo N 321/2008, N 322/2008 in N 323/2008 – Grčija – Vente de certains actifs d'Olympic Airlines/Olympic Airways Services; Odločba Komisije z dne 12. novembra 2008 v zvezi z državno pomočjo N 510/2008 – Italija – postopek prodaje sredstev letalske družbe Alitalia; Odločba Komisije z dne 4. aprila 2012 SA.34547 – Francija – Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire.

<sup>(46)</sup> Sodba z dne 28. marca 2012 v zadevi Ryanair Ltd proti Evropski komisiji, T-123/09, ECR, EU:T:2012:164, ki je bila po pritožbi potrjena s sodbo z dne 13. junija 2013 v zadevi Ryanair Ltd proti Evropski komisiji, C-287/12 P, ECR, EU:C:2013:395.

### 7.1 Obseg prodanih sredstev

- (152) Da bi preprečili gospodarsko kontinuiteto, mora Komisija ugotoviti, da sredstva in drugi elementi prenesene družbe zajemajo le del prejšnje družbe ali njenih dejavnosti. Večji kot je del prvotne družbe, prenesen na nov subjekt, večja je verjetnost, da bo gospodarska dejavnost, povezana s temi sredstvi, še naprej izkoriščala prednost, ki izhaja iz nezdružljive pomoči, dodeljene prejšnjemu subjektu.
- (153) Glavna sredstva ENVC so vključevala (i) koncesijo, ki jo je odobrila pristaniška uprava Viana do Castelo za zemljišče, na katerem je ladjedelnica, in (ii) različno opremo ter surovine. Vsa ta sredstva so bila prodana v okviru preglednih, nediskriminatornih in brezpogojnih javnih razpisov, odprtih za portugalske in neportugalske ponudnike, pri čemer je bila najugodnejša cena edino merilo za izbiro ponudnikov.
- (154) *Podkoncesija za zemljišče, na katerem je ladjedelnica*, je bila po razpisnem postopku do marca 2031 dodeljena WestSea, skupni odvisni družbi portugalskega holdinga Martifer in portugalske ladjedelnice Navalria. WestSea bo plačala letno najemnino v višini 419 233,95 EUR in jamstvo v znesku 435 500 EUR.
- (155) *Različna oprema in surovine*, vključno z vozili in velikim verižnikom/žerjavom, so bili prodani v okviru 120 manjših javnih razpisov v 884 serijah blaga. Posledično so od prodanega blaga v skupnem znesku 3 358 905,13 EUR kupci v povprečju pridobili trgovsko blago v vrednosti 55 981,75 EUR, in sicer v razponu od 10 EUR do 1,035 milijona EUR. Najpomembnejši kupec je bil *Ministério dos Transportes e Comunicações de Timor* z 31-odstotnim deležem. WestSea je pridobila manj kot 20 % prodanih sredstev.
- (156) V zvezi z *zaposlenimi* na nobenega kupca ni bila prenesena nobena pogodba o zaposlitvi: prekinjenih je bilo že 596 pogodb o zaposlitvi, preostalih 13 zaposlenih pa je v postopku odpustitve. Javni razpisi niso vključevali nobenega posebnega pogoja za prenos pogodb o zaposlitvi ali zaposlenih z ENVC na kupca.
- (157) Na podlagi navedenih elementov Komisija sklepa, da bo obseg sredstev, ki jih je ali bo pridobila družba WestSea, precej manjši v primerjavi z obsegom sredstev ENVC in njene prejšnje dejavnosti.

### 7.2 Prodajna cena

- (158) Da bi preprečili gospodarsko kontinuiteto med ENVC in WestSea, mora Komisija ugotoviti, da so sredstva in drugi elementi prenesene družbe bila ali še bodo prodana po tržni ceni. Tržna cena je cena, ki jo določi zasebni vlagatelj, ki deluje pod tržnimi pogoji <sup>(47)</sup>.
- (159) *Podkoncesija za zemljišče, na katerem so ladjedelnice, ter različna oprema in surovine*, so bili odsvojeni v okviru odprtih, preglednih, nediskriminatornih in brezpogojnih javnih razpisov, pri čemer je bila najugodnejša cena edino merilo za izbiro ponudnikov.
- (160) Na podlagi navedenih elementov Komisija sklepa, da sta bili odobritev podkoncesije za zemljišče, na katerem so ladjedelnice, in prodaja različne opreme in surovin ENVC družbi WestSea izvedeni v okviru odprtih, preglednih, nediskriminatornih in brezpogojnih razpisnih postopkov najvišjemu ponudniku, tako da je bila zagotovljena tržna cena.

### 7.3 Identiteta kupcev

- (161) Da bi preprečili gospodarsko kontinuiteto, mora Komisija ugotoviti, da kupci sredstev in drugih elementov prenesene družbe nimajo gospodarske ali podjetniške povezave z ENVC.

<sup>(47)</sup> Sodba v zadevi Seydaland, C-239/09, EU:C:2010:778, točka 34.



- (162) V zvezi s koncesijo za zemljišče, na katerem je ladjedelnica, portugalski organi potrjujejo, da WestSea nima gospodarskih ali podjetniških povezav z ENVC ali portugalsko državo.
- (163) V zvezi s različno opremo in surovinami, ki so že bile odsvojene, portugalski organi potrjujejo, da nobeden od glavnih kupcev nima gospodarskih ali podjetniških povezav z ENVC ali njenim lastnikom.
- (164) Na podlagi navedenih elementov Komisija sklepa, da je WestSea subjekt, ki je neodvisen od ENVC in njenega lastnika.

#### 7.4 Trenutek prodaje

- (165) Da bi preprečili gospodarsko kontinuiteto, mora Komisija ugotoviti, da trenutek prodaje sredstev in drugih elementov prenesene družbe ne povzroča izogibanja sklepu Komisije o vračilu nezdružljive državne pomoči.
- (166) Komisija ugotavlja, da so se razpisni postopki za podkoncesijo za zemljišče, na katerem so ladjedelnice, in pridobitev sredstev in opreme začeli in končali, preden je Komisija sprejela končni sklep.
- (167) Kot je navedeno v uvodni izjavi 1, je Portugalska prva vzpostavila stik s Komisijo, da bi ustrezno organizirala privatizacijo ENVC v skladu s pravili o državni pomoči EU. Vendar niz dogodkov kaže, da se privatizacija ni razlagala kot mehanizem za izogibanje obstoječim negativnim sklepom ali tekočim preiskavam Komisije.
- (168) Na podlagi navedenih elementov Komisija sklepa, da dejstvo, da sta se odobritev podkoncesije za zemljišče, na katerem so ladjedelnice, in pridobitev različne opreme in surovin ENVC izvedli, preden je Komisija sprejela ta končni sklep, ne kaže na izogibanje potencialnemu sklepu Komisije o vračilu.

#### 7.5 Ekonomska logika poslovanja

- (169) Da bi preprečili gospodarsko kontinuiteto, mora Komisija ugotoviti, da kupci sredstev in drugih elementov prenesene družbe teh sredstev ne bodo uporabili enako kot prejšnji lastnik, temveč za vzpostavitev drugačne dejavnosti ali strategije.
- (170) Nekatera sredstva ENVC, ki jih je pridobila družba WestSea, se lahko uporabijo za enako splošno dejavnost (ladjedelnštvo), zlasti zemljišče, na katerem je ladjedelnica. Vendar golo dejstvo, da bi kupec deloval v istem gospodarskem sektorju kot prejšnji subjekt, ne pomeni nujno, da obstaja gospodarska kontinuiteta. WestSea ni zavezana prevzemu katerih koli zaposlenih ENVC ali pogodb o zaposlitvi. Poleg tega bo WestSea vključila ladjedelnico v poslovno strategijo, da bi zagotovila sinergije z drugimi ladjedelnici. WestSea bo lahko upravljala svoje dejavnosti pod drugačnimi pogoji poslovanja kot ENVC in bo lahko uporabljala lasten poslovni model.
- (171) Na podlagi navedenih elementov Komisija sklepa, da bo WestSea te elemente vključila v svojo strategijo in jih bo uporabila za zasledovanje lastne ekonomske logike.

#### 7.6 Ugotovitev o gospodarski kontinuiteti med ENVC in WestSea

- (172) Prvič, obseg sredstev, ki jih je pridobila WestSea, je precej manjši v primerjavi z obsegom sredstev ENVC in njene prejšnje dejavnosti. Drugič, odobritev podkoncesije za zemljišče, na katerem je ladjedelnica, in pridobitev različne opreme in surovin sta bili izvedeni v okviru odprtih, preglednih, nediskriminatornih in brezpogojnih javnih razpisov. Tretjič, WestSea je subjekt, neodvisen od ENVC in njenega delničarja. Četrto, trenutek odobritve podkoncesije za zemljišče, na katerem so ladjedelnice, in pridobitve različne opreme ter surovin ne pomeni izogibanja morebitnemu sklepu Komisije o vračilu. Petič, WestSea bo vključila sredstva ENVC v strategijo družbe in jih uporabila za zasledovanje lastne ekonomske logike.

(173) Zato Komisija sklepa, da med ENVC in WestSea ni gospodarske kontinuitete.

#### 8. SKLEPNE UGOTOVITVE

(174) Komisija ugotavlja, da pretekli ukrepi, razen patronatskih izjav z dne 8. januarja 2007 in 26. junija 2008, pomenijo državno pomoč v korist ENVC v smislu člena 107(1) PDEU.

(175) Pretekli ukrepi, ki pomenijo državno pomoč, niso združljivi z notranjim trgov (razen subvencij za ladjedelništvo, ki sta bili odobreni z odločbo Komisije v zadevi C 33/2004), ker niso bili izpolnjeni ustrezni pogoji iz smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004, prav tako niso bili opredeljeni drugi razlogi združljivosti.

(176) Komisija prav tako ugotavlja, da je Portugalska nezakonito izvajala navedene ukrepe v nasprotju s členom 108(3) PDEU.

(177) Kot je opredeljeno v oddelku 6.6, je treba od upravičenca izterjati nezdružljivo državno pomoč.

(178) Taka izterjava ne bo zadevala WestSea, ker med njo in ENVC ni gospodarske kontinuitete.

(179) Nazadnje Komisija navaja, da je Portugalska privolila v sprejetje in objavo tega sklepa v angleškem jeziku –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

#### Člen 1

1. Patronatski izjavi z dne 8. januarja 2007 in 26. junija 2008 ne pomenita državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

2. Državna pomoč, ki jo vključujeta subvenciji za ladjedelništvo, ki ustrezata pogodbama C224 in C225 (v višini 5 350 550 EUR), je združljiva z notranjim trgov.

3. Državna pomoč iz spodnje preglednice, ki jo je Portugalska nezakonito izvajala v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije, ni združljiva z notranjim trgov.

Datum	Ukrep	Znesek
11. maj 2006	Dokapitalizacija leta 2006	24 875 000
2012/2013	Posojila v letih 2012 in 2013	101 118 066,03
(i) 31. januar 2006 (ii) 11. december 2008 (iii) 28. april 2010 (iv) 27. april 2011	Posojila DGTF	(i) 30 000 000 (ii) 8 000 000 (iii) 5 000 000 (iv) 13 000 000
29. november 2011	Patronatske izjave za posojilo, ki ga je odobrila BCP	990 000
3. november 2011	Patronatska izjava za posojilo, ki ga je odobrila BCP	400 000
30. september 2010	Patronatska izjava za posojilo, ki ga je odobrila BCP	12 500 000
31. avgust 2010	Patronatski izjavi za stand-by akreditiva, ki ju je izdala CGD	12 890 000

Datum	Ukrep	Znesek
24. junij 2010	Patronatska izjava za posojilo, ki ga je odobrila BCP	5 000 000
25. november 2009	Patronatska izjava za obnavljajoče se posojilo, ki ga je odobrila CGD	15 000 000
7. september 2009	Patronatska izjava za obnavljajoče se posojilo, ki ga je odobrila BES	4 500 000
—	Subvencije za ladjedelništvo (pogodbe C212, C213, C214 in C223)	10 482 374,01
—	Subvencije za ladjedelništvo (pogodbe C206, C211, C217, C218, C219, C220, C221 in C222)	11 279 009,01
—	Pomoč za strokovno usposabljanje 2005–2006	257 791
23. december 2009	Posojilo za plovilo Atlántida	37 000 000

## Člen 2

1. Portugalska izterja od upravičenca nezdružljivo pomoč iz člena 1(2) (če je ustrezno, vključno z obrestmi, ki so bile obračunane, vendar jih ENVC še ni plačala), razen subvencij za ladjedelništvo, povezanih s pogodbami C206, C211, C217, C218, C219, C220, C221 in C222 (v skupnem znesku 11 279 009,01 EUR), za katere velja desetletni zastaralni rok iz člena 15 Uredbe (ES) št. 659/1999.
2. Taka izterjava nezdružljive državne pomoči ne zadeva WestSea.
3. Znesku, ki ga je treba vrniti, se prištejejo obresti za obdobje od datuma, ko je bila pomoč dana na voljo prejemniku, do datuma njenega dejanskega vračila.
4. Obresti se izračunajo z obrestnoobrestnim računom v skladu s poglavjem V Uredbe Komisije (ES) št. 794/2004 <sup>(48)</sup> in Uredbo Komisije (ES) št. 271/2008 <sup>(49)</sup> o spremembi Uredbe (ES) št. 794/2004.
5. Portugalska prekliče vsa morebitna neporavnana plačila pomoči z začetkom od datuma sprejetja tega sklepa.

## Člen 3

1. Pomoč iz člena 1(2) mora biti povrnjena takoj in učinkovito.
2. Portugalska zagotovi, da se ta sklep izvede v štirih mesecih po uradnem obvestilu o tem sklepu.

## Člen 4

1. Portugalska v dveh mesecih po uradnem obvestilu o tem sklepu predloži naslednje podatke:
  - (a) skupni znesek (glavnica in obresti za vračilo), ki ga mora vrniti vsak upravičenec;
  - (b) podroben opis že sprejetih in načrtovanih ukrepov za uskladitev s tem sklepom;
  - (c) dokumente, ki dokazujejo, da se je od upravičenca zahtevalo vračilo pomoči.

<sup>(48)</sup> Uredba Komisije (ES) št. 794/2004 z dne 21. aprila 2004 o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 140, 30.4.2004, str. 1).

<sup>(49)</sup> Uredba Komisije (ES) št. 271/2008 z dne 30. januarja 2008 o spremembi Uredbe (ES) št. 794/2004 o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 82, 25.3.2008, str. 1).

2. Portugalska Komisija obvešča o napredku v zvezi s sprejetimi nacionalnimi ukrepi za izvajanje tega sklepa, dokler se vračanje pomoči iz člena 1(2) ne konča. Na zahtevo Komisije takoj predloži informacije o že sprejetih in načrtovanih ukrepih za uskladitev s tem sklepom. Prav tako predloži podrobne informacije o zneskih pomoči in obrestih za vračilo, ki so jih upravičenci že vrnil.

*Člen 5*

Ta sklep je naslovljen na Portugalsko.

V Bruslju, 7. maja 2015

*Za Komisijo*  
Margrethe VESTAGER  
*Članica Komisije*

---

## PRILOGA I

## POSOJILA V LETIH 2012 IN 2013

Datum podpisa	Znesek	Uporabljena obrestna mera
6. januar 2012	970 000,00	7,108 %
9. januar 2012	175 000,00	3-mesečni EURIBOR + 7,108 %
31. januar 2012	3 445 258,51	3-mesečni EURIBOR + 6,62 %
8. februar 2012	64 741,49	3-mesečni EURIBOR + 6,62 %
30. marec 2012	1 026 647,44	3-mesečni EURIBOR + 7,887 %
30. marec 2012	16 700 000,00	2 %
30. april 2012	1 268 536,13	3-mesečni EURIBOR + 5 %
2. maj 2012	48 997,82	3-mesečni EURIBOR + 7,887 %
30. maj 2012	1 100 000,00	3-mesečni EURIBOR + 8,431 %
31. maj 2012	5 375 000,00	3-mesečni EURIBOR + 8,5 %
31. maj 2012	834 830,96	3-mesečni EURIBOR + 8,451 %
1. junij 2012	12 844 000,00	3-mesečni EURIBOR + 4,976 %
5. junij 2012	281 000,00	3-mesečni EURIBOR + 4,976 %
6. junij 2012	345 000,00	3-mesečni EURIBOR + 7,682 %
8. junij 2012	1 449 714,00	3-mesečni EURIBOR + 7,682 %
11. junij 2012	696 481,42	3-mesečni EURIBOR + 7,682 %
21. junij 2012	177 979,74	3-mesečni EURIBOR + 7,682 %
21. junij 2012	4 785 000,00	3-mesečni EURIBOR + 8,1509 %
22. junij 2012	118 070,71	3-mesečni EURIBOR + 7,682 %
25. junij 2012	83 694,43	3-mesečni EURIBOR + 4,976 %
26. junij 2012	1 163 308,28	3-mesečni EURIBOR + 4,976 %
29. junij 2012	664 537,83	3-mesečni EURIBOR + 4,976 %
3. julij 2012	272 811,37	3-mesečni EURIBOR + 8,5 %
11. julij 2012	71 104,02	3-mesečni EURIBOR + 4,976 %

Datum podpisa	Znesek	Uporabljena obrestna mera
11. julij 2012	1 742 275,55	3-mesečni EURIBOR + 8,1509 %
13. julij 2012	40 000,00	3-mesečni EURIBOR + 8,431 %
19. julij 2012	45 000,00	3-mesečni EURIBOR + 4,956 %
27. julij 2012	1 000 000,00	3-mesečni EURIBOR + 5,78 %
31. julij 2012	400 000,00	3-mesečni EURIBOR + 8,182 %
31. julij 2012	1 450 000,00	3-mesečni EURIBOR + 4,756 %
2. avgust 2012	100 000,00	3-mesečni EURIBOR + 8,182 %
14. avgust 2012	275 000,00	3-mesečni EURIBOR + 8,151 %
17. avgust 2012	180 000,00	3-mesečni EURIBOR + 8,1509 %
20. avgust 2012	1 186 322,44	3-mesečni EURIBOR + 8,1509 %
20. avgust 2012	400 000,00	3-mesečni EURIBOR + 5,624 %
24. avgust 2012	600 000,00	3-mesečni EURIBOR + 5,624 %
13. september 2012	365 000,00	3-mesečni EURIBOR + 5,624 %
19. september 2012	5 111 910,08	dolg ENVC do Parvalorem, ki ga je prevzel EMPORDEF
21. september 2012	19 000,00	3-mesečni EURIBOR + 5,624 %
25. september 2012	1 180 491,65	3-mesečni EURIBOR + 4,668 %
27. september 2012	1 050 000,00	3-mesečni EURIBOR + 5,624 %
28. september 2012	48 000,00	3-mesečni EURIBOR + 5,624 %
12. oktober 2012	120 000,00	5,871 %
16. oktober 2012	15 000,00	8,1509 %
19. oktober 2012	566 000,00	3-mesečni EURIBOR + 4,64 %
26. oktober 2012	1 000 000,00	3-mesečni EURIBOR + 4,64 %
29. oktober 2012	84 685,34	8,151 %
30. oktober 2012	120 000,00	8,1509 %
2. november 2012	10 570 971,04	5,871 %
9. november 2012	5 227,50	4,459 %

Datum podpisa	Znesek	Uporabljena obrestna mera
27. november 2012	250 000,00	5,871 %
28. november 2012	250 000,00	8,1509 %
29. november 2012	200 000,00	7,915 %
29. november 2012	120 000,00	5,871 %
30. november 2012	84 685,12	5,871 %
3. december 2012	300 000,00	4,459 %
3. december 2012	35 000,00	7,915 %
7. december 2012	1 500,00	8,151 %
11. december 2012	100 000,00	4,459 %
14. december 2012	180 000,00	4,459 %
19. december 2012	200 000,00	4,459 %
20. december 2012	29 159,75	4,459 %
21. december 2012	1 000 000,00	5,871 %
28. december 2012	5 000 000,00	7,915 %
31. december 2012	16 500,00	4,459 %
4. januar 2013	120 000,00	4,459 %
9. januar 2013	84 756,80	4,459 %
11. januar 2013	260 000,00	7,911 %
17. januar 2013	200 000,00	8,15 %
8. februar 2013	5 767 984,59	4,165 %
31. maj 2013	5 281 882,02	obresti, ki jih je morala ENVC plačati EMPORDEF za posojila leta 2012
<b>Skupaj:</b> <b>101 118 066,03</b>		

## PRILOGA II

## SUBVENCije ZA LADJEDELNIŠTVO

Številka pogodbe	2000	2001	2002	2003	2004	2005	SKUPAJ	Akt o dodelitvi pomoči (Despacho)	Datum objave v <i>Diário da República</i>
<b>C206</b>	679 362,74						<b>679 362,74</b>		
<b>C211</b>			2 081 867,70				<b>2 081 867,70</b>	245/2002 z dne 31. 12. 2001	6. 4. 2002
C212			1 629 892,00	407 473,00			2 037 365,00	882/2002 z dne 25. 12. 2002	12. 12. 2002
C213			2 265 871,06	541 732,94	701 901,00		3 509 505,00	880/2002 z dne 25. 12. 2002	12. 12. 2002
C214			2 807 604,01		701 901,00		3 509 505,01	880/2002 z dne 25. 12. 2002	12. 12. 2002
<b>C217</b>		1 415 887,71					<b>1 415 887,71</b>	158/2001 z dne 29. 12. 2000	16. 2. 2001
<b>C218</b>		1 415 887,71					<b>1 415 887,71</b>	158/2001 z dne 29. 12. 2000	16. 2. 2001
<b>C219</b>		1 425 998,34					<b>1 425 998,34</b>	158/2001 z dne 29. 12. 2000	16. 2. 2001
<b>C220</b>		1 425 998,34					<b>1 425 998,34</b>	158/2001 z dne 29. 12. 2000	16. 2. 2001
<b>C221</b>	1 140 802,66	276 446,76	8 753,90				<b>1 426 003,32</b>	810/2000 z dne 25. 7. 2000	5. 8. 2000
<b>C222</b>			1 426 003,33				<b>1 426 003,33</b>	244/2002 z dne 31. 12. 2001	6. 4. 2002
C223			1 425 999,00				1 425 999,00	881/2002 z dne 25. 11. 2002	12. 12. 2002



Številka pogodbe	2000	2001	2002	2003	2004	2005	SKUPAJ	Akt o dodelitvi pomoči ( <i>Despacho</i> )	Datum objave v <i>Diário da República</i>
C224				2 140 220,00		535 055,00	2 675 275,00	879/2002 z dne 25. 11. 2002	12. 12. 2002
C225				2 140 220,00		535 055,00	2 675 275,00	879/2002 z dne 25. 11. 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	<b>27 129 933,20</b>		





ISSN 1977-0804 (elektronska različica)  
ISSN 1725-5155 (tiskana različica)



**Urad za publikacije Evropske unije**  
2985 Luxembourg  
LUKSEMBURG

**SL**