



Sadržaj

II. Nezakonodavni akti

ODLUKE

- ★ **Odluka Komisije (EU) 2015/1582 od 17. srpnja 2013. o mjerama SA.30704 – 12/C (ex NN 53/10), koje je provela Latvija za Hipotekarnu i državnu banku Latvije – „komercijalni segment” (priopćeno pod brojem dokumenta C(2013) 4406) ⁽¹⁾ 1**
- ★ **Odluka Komisije (EU) 2015/1583 od 4. kolovoza 2014. o programu potpore SA.18859 (11/C) (ex 65/10 NN) koji je provela Ujedinjena Kraljevina – Porezne olakšice za agregate u Sjevernoj Irskoj (ex N 2/04) (priopćeno pod brojem dokumenta C(2014) 5466) ⁽¹⁾ 18**
- ★ **Odluka Komisije (EU) 2015/1584 od 1. listopada 2014. o državnoj potpori SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) koju je provela Italija u korist društva Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. i različitih zračnih prijevoznika koji obavljaju usluge prijevoza iz zračne luke Alghero (priopćeno pod brojem dokumenta C(2014) 6838) ⁽¹⁾ 38**
- ★ **Odluka Komisije (EU) 2015/1585 od 25. studenoga 2014. o programu potpore SA.33995 (2013/C) (ex 2013/NN) (koji je provela Njemačka radi potpore obnovljive električne energije i velikih potrošača) (priopćeno pod brojem dokumenta C(2014) 8786) ⁽¹⁾ 122**
- ★ **Odluka Komisije (EU) 2015/1586 od 26. veljače 2015. o mjeri SA.35388 (13/C) (ex 13/NN i ex 12/N) – Poljska – Osnivanje trgovačkog društva Gdynia-Kosakowo Airport (priopćeno pod brojem dokumenta C(2015) 1281) ⁽¹⁾ 165**
- ★ **Odluka Komisije (EU) 2015/1587 od 7. svibnja 2015. o državnoj potpori SA.35546 (2013/C) (ex 2012/NN) koju je Portugal odobrio u korist društva Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. (priopćeno pod brojem dokumenta C(2015) 3036) ⁽¹⁾ 208**

⁽¹⁾ Tekst značajan za EGP

II.

(Nezakonodavni akti)

ODLUKE

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2015/1582

od 17. srpnja 2013.

o mjerama SA.30704 – 12/C (ex NN 53/10), koje je provela Latvija za Hipotekarnu i državnu banku Latvije – „komercijalni segment”

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2013) 4406)

(Vjerodostojan je samo tekst na engleskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon što je pozvala zainteresirane stranke da dostave svoje primjedbe u skladu s tim odredbama ⁽¹⁾,

budući da:

1. POSTUPAK

- (1) Komisija je 19. studenoga 2009. odobrila dvije mjere rekapitalizacije u korist „Hipotekarne i državne banke Latvije” ⁽²⁾ („MLB” ili „banka”) u ukupnom iznosu od 72,79 milijuna LVL ([102,5–103,6] milijuna EUR), koji su banci dodijeljeni u siječnju odnosno studenome 2009. ⁽³⁾ („odluka iz studenoga 2009.”).
- (2) Latvijska su nadležna tijela 1. travnja 2010. obavijestila o daljnjoj rekapitalizaciji u iznosu od 70,2 milijuna LVL (100 milijuna EUR) koja je provedena 23. ožujka 2010. Obavijest je registrirana 6. travnja 2010. Latvijska su nadležna tijela Komisiji dostavila dodatne informacije između svibnja 2010. i siječnja 2012. ⁽⁴⁾.
- (3) Komisija je 26. siječnja 2012. odlučila ⁽⁵⁾ privremeno odobriti mjeru rekapitalizacije od 70,2 milijuna LVL dodijeljenu 23. ožujka 2010., mjeru rekapitalizacije od 50 milijuna LVL dodijeljenu banci na kraju 2011.

⁽¹⁾ SL C 130, 4.5.2012., str. 42.

⁽²⁾ Na latvijskom, Latvijas Hipoteku un zemes bankas.

⁽³⁾ Odluka Komisije u predmetu državne potpore NN 60/09, Rekapitalizacija „Hipotekarne i državne banke Latvije” od 19. studenoga 2009. (SL C 323, 31.12.2009., str. 5.).

⁽⁴⁾ Za dodatne pojedinosti vidjeti uvodne izjave 3.–21. odluke o pokretanju postupka.

⁽⁵⁾ Odluka Komisije u predmetu državne potpore SA.30704 (12/C) (ex NN53/10) – Dodatne mjere potpore latvijskoj Hipotekarnoj i državnoj banci od 26.1.2012. (SL C 130, 4.5.2012., str. 42.).

(dodijeljeno kao mjera likvidnosti za pretvorbu u kapital), *standby* likvidnosnu liniju do 250 milijuna LVL za banku, jamstva međunarodnim vjerovnicima komercijalnog segmenta MLB-a do 32 milijuna LVL i potporu za likvidnost do 60 milijuna LVL za osiguranje solventnosti pri likvidaciji loše aktive unutar HipoNIA društva za upravljanjem aktivom koje je u vlasništvu i financirano od strane MLB-a, i pokrenuti postupak utvrđen u članku 108. stavku 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije („Ugovor”) u odnosu na te mjere, u opsegu u kojem su bile potrebne za restrukturiranje komercijalnog segmenta MLB-a („mjere restrukturiranja”) i koristile njegovu razvojnom segmentu te uzimajući u obzir plan restrukturiranja MLB-a ⁽¹⁾ („odluka o pokretanju postupka”). Komisija je smatrala da je upitna spojivost mjera restrukturiranja s unutarnjim tržištem s obzirom na Komunikaciju Komisije o povratu održivosti i ocjeni mjera restrukturiranja financijskoga sektora u trenutačnoj financijskoj krizi prema pravilima o državnim potporama ⁽²⁾ („Komunikacija o restrukturiranju”).

- (4) Komisija je pozvala zainteresirane stranke da dostave svoje primjedbe o mjerama restrukturiranja. Komisija nije primila nikakve primjedbe od zainteresiranih stranaka.
- (5) Sastanak između latvijskih nadležnih tijela i Komisije održan je 22. ožujka 2012.
- (6) Latvija je 5. travnja 2012. podnijela svoje primjedbe na odluku o pokretanju postupka.
- (7) Između svibnja 2012. i lipnja 2013. Latvija i Komisija redovito su razmjenjivale informacije. Latvija je Komisiju obavještavala o napretku postignutom u odnosu na postupak privatizacije komercijalnog dijela banke tako što je nekoliko puta dostavila informacije.
- (8) Komisija je 23. svibnja 2013. zatražila dodatne informacije. U dopisu od 3. lipnja 2013. Latvija je odgovorila na zahtjev za informacije, osim na pitanja o razvojnom segmentu banke. Latvija je istodobno osigurala razne popratne dokumente, uključujući ažurirane podatke o prodaji komercijalnog dijela MLB-a.
- (9) Latvijska nadležna tijela obavijestila su Komisiju 21. lipnja 2013. da iznimno prihvaćaju donošenje ove Odluke na engleskom jeziku.
- (10) Latvija je 28. lipnja 2013. obavijestila Komisiju da je u stvari dala u zajam 70,98 milijuna LVL društvu HipoNIA te je time premašila iznos mjere privremeno odobrene u odluci za pokretanje postupka za približno 11 milijuna LVL.

2. ČINJENICE

2.1. Korisnik – MLB

- (11) MLB je 19. ožujka 1993. osnovala latvijska vlada kao banku u državnom vlasništvu. Ministarstvo financija Republike Latvije nositelj je 100 % dionica banke.
- (12) MLB je banka srednje veličine u Latviji koja nudi bankovne usluge za građanstvo. MLB ima dvostruku ulogu, što znači da posluje i kao razvojna banka i kao univerzalna komercijalna banka ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Komisija je posebno izrazila sumnje u pogledu plaćanja instrumenata potpore, prekida komercijalnih aktivnosti MLB-a, obnove dugoročne održivosti gospodarskih aktivnosti MLB grupe, ispravnog zatvaranja neprodanih komercijalnih aktivnosti i kompenzacijskih mjera.

⁽²⁾ SL C 195, 19.8.2009., str. 9.

⁽³⁾ Za dodatne pojedinosti o MLB-u vidjeti uvodne izjave 22.–42. odluke o pokretanju postupka.

- (13) MLB i njegove podružnice sačinjavaju MLB grupu. Sve podružnice banke uključene su u aktivnosti komercijalne prirode. Glavne su kako slijedi:
- društvo SIA „Riska investiciju sabiedriba”, gospodarski subjekt za posebne svrhe („RIS”),
 - društvo SIA „Hipolizings” („Hipolizings”), koje pruža usluge *leasinga* (prvenstveno usluge *leasinga* za vozila) s tržišnim udjelom od 5 % od 30. lipnja 2011., financirano isključivo od strane MLB-a kroz zajam od 49 milijuna LVL,
 - društvo IPS „Hipo Fondi” ⁽¹⁾ („Hipo Fondi”), koje se bavi upravljanjem aktivom i rukovodi državnim fondom za obvezno mirovinsko osiguranje (drugi stup) koji raspolaže i upravlja s 34 milijuna LVL (približno 4 % tržišnog udjela), 51 % je u vlasništvu bankovne podružnice RIS; društvo Hipo Fondi poslovalo je kao samostalni subjekt, ali je imalo koristi od mreže podružnica, prodajnog osoblja i tehničke podrške MLB-a,
 - društvo SIA „Hipoteku bankas Nekustama Ipasuma Agentura” („HipoNIA”), koje se bavi upravljanjem nenaplativom aktivom ⁽²⁾ te upravlja portfeljem aktive, a financira ga isključivo MLB.
- (14) U skladu s planom restrukturiranja opisanim u uvodnim izjavama 45. do 95. odluke o pokretanju postupka, MLB je u postupku restrukturiranja u isključivo razvojnu banku (odnosno banku koja podupire strukturne, gospodarske i socijalne politike u ime države, u skladu s njezinom javnom zadaćom). U tom smislu više ne obavlja komercijalne aktivnosti.
- (15) Latvija je imenovala neovisnog vanjskog savjetnika za pripremu idejnog nacrtu razvojnih institucija u Latviji. Prvi nacrt „Izvešća o optimizaciji sustava razvojnih financijskih institucija u Latviji” dostavljen je Komisiji i Međunarodnom monetarnom fondu (IMF) 11. veljače 2011.
- (16) U nacrtu izvješća preporučuje se, među ostalim, stvaranje jedinstvene razvojne institucije („SDI”), uz istodobno uvažavanje potrebe za osiguranjem njezine neovisnosti s pomoću donošenja posebnog zakona kojim bi se ona osnovala i stvaranjem neovisnih tijela za donošenje odluka. U tom se smislu u nacrtu izvješća prepoznaje potreba za oblikovanjem funkcionalne strukture jedinstvene razvojne institucije od samoga početka, na temelju cjelovitog pregleda postojećih programa i njihovih funkcionalnih potreba te potreba za osobljem, poštujući pritom posebno procjenu rizika i funkcije upravljanja.
- (17) Nadalje, naglašava se potreba za državnim intervencijama kroz neizravne instrumente (individualna i portfeljna jamstva, poduzetnički kapital, *mezzanine* fondovi itd.), uz istodobno udaljavanje od izravnog kreditiranja velikih razmjera i ostavljanje izravnih intervencija samo kao opcije za mali broj vrlo specifičnih i opravdanih slučajeva (mikrokreditiranje, poljoprivrednici itd.).
- (18) Kako se navodi u nacrtu izvješća, neizravno usmjereno izdavanje kredita s državnom potporom povećalo bi pristup mogućim korisnicima takvih programa te unaprijedilo troškovnu učinkovitost raspodjele kao i suradnju s komercijalnim bankarskim sektorom.

2.2. Strategija restrukturiranja: MLB prodaje svoje komercijalne aktivnosti

- (19) U skladu s dodatnim Memorandumom o razumijevanju („sMoU”) iz srpnja 2010., neovisni je savjetnik trebao sastaviti plan restrukturiranja MLB-a. Taj je savjetnik bio dobio upute da pripremi scenarije restrukturiranja banke

⁽¹⁾ Hipo Fondi je samostalno društvo za upravljanje aktivom s neovisnim računovodstvom i upravom. Znatan udio u društvu ([42–43] %) pripada aktivnim dioničarima.

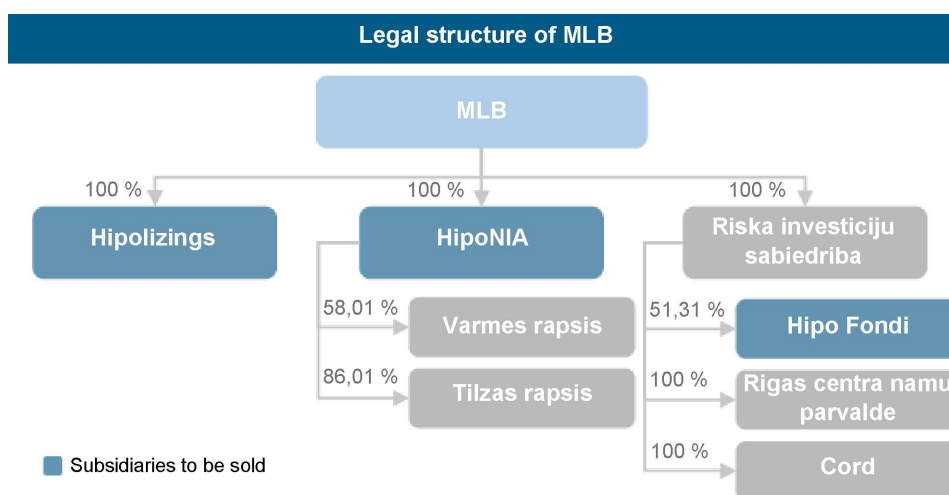
⁽²⁾ Oni se prvenstveno sastoje od kredita i nekretnina.

u kojima bi se omogućilo razdvajanje aktive od obveza povezanih s financiranjem razvoja da bi banka s njezinim komercijalnim aktivnostima mogla biti privatizirana ili restrukturiranje banke prodajom komercijalnih aktivnosti pri čemu bi preostao razvojni segment.

- (20) Nakon analize financijske situacije banke neovisni je savjetnik u planu restrukturiranja donesenom u travnju 2011. („plan restrukturiranja iz travnja 2011.“) zaključio da bi najbolji scenarij bio prodaja komercijalne aktive MLB-a, u paketima i pravovremeno.
- (21) Latvajska je vlada 1. studenoga 2011. prihvatila strategiju prodaje preporučenu u planu restrukturiranja iz travnja 2011., a posebno prodaju komercijalnog segmenta MLB-a u šest paketa.
- (22) Subjekti koji pripadaju MLB grupi, a koji su trebali biti prodani prodajom udjela kao pravni subjekti prikazani su u grafikonu 1.

Grafikon 1.

Pregled pravnih subjekata koji pripadaju MLB grupi ⁽¹⁾



Izvor: Latvajska nadležna tijela

- (23) Od 31. kolovoza 2011. imovina i obveze komercijalnog segmenta MLB-a koji je trebao biti prodan obuhvaćale su:
- komercijalni kreditni portfelj i udjele u podružnicama (HipoNIA, Hipolizings i Hipo Fondi) od 283,8 milijuna LVL,
 - depozite u iznosu do 356,1 milijuna LVL.
- (24) Postupak prodaje proveden je uz pomoć renomiranog vanjskog savjetnika. Početno je kontaktiran 121 mogući kupac. Inicijalne informacije o prodaji primilo je njih 98, od čega je 18 potpisalo ugovor o povjerljivosti podataka, 51 nije bio zainteresiran, a 29 nije dostavilo odgovor. Do 16. prosinca 2011., na kraju prve faze prodajnog postupka, primljeno je devet početnih ponuda. Do 11. siječnja 2012., tijekom druge faze prodajnog postupka, tri potencijalna kupca podnijela su poboljšanu ponudu, šestero ih je zadržalo svoju početnu ponudu te je primljena jedna nova ponuda. Svim navedenim potencijalnim ulagačima pružen je pristup podatkovnom prostoru. Tijekom te faze postupka tri su se potencijalna kupca povukla iz postupka, a jedan je izrazio interes

⁽¹⁾ Prikazane su samo podružnice s više od 50 % udjela.

samo za dijelove dvaju paketa (paketi 2 i 3), ali nije dostavio posebnu ponudu. Usljed toga do 16. ožujka 2012. primljene su konačne ponude od četiriju potencijalnih ulagača, većinom za jedan od paketa iako je jedan potencijalni kupac dostavio ponudu za tri paketa.

Paketi

- (25) Strategija prodaje koju su prihvatila latvijska nadležna tijela 1. studenoga 2011. bila je raspodjela aktive i obveza MLB-a početno u šest odvojenih paketa, u skladu s ispitanim tržišnim interesom. Tijekom prodajnog postupka Paket 3 je dalje podijeljen u dva odvojena paketa, 3A i 3B. Paketi su prodani različitim kupcima, pri čemu su preostala aktiva i obveze MLB-a prenesene na razvojni segment. Postupak je završen i svi su paketi bili prodani do 30. lipnja 2013. Pakete sačinjavaju:
1. Paket 1 ⁽¹⁾ i Paket 2 ⁽²⁾ koji obuhvaćaju većinu komercijalnih kredita i depozita, koji su prodani. Postupak je materijalno završen 24. studenoga 2012. Preostali komercijalni uvjeti bit će određeni tijekom 2013. (kompenzacija od kupca [...] ^(*) ([...]) i [...] LVL u skladu s uvjetima ugovora o prodaji ([...]) s [...] LVL);
 2. Paket 5 koji čini društvo Hipolizings, podružnica MLB-a za usluge *leasinga*, i koji je prodan 1. kolovoza 2012., i Paket 6 koji je sastavljen od drugog stupa mirovinskog osiguranja, kojim upravlja društvo Hipo Fondi i koji je prodan u studenome 2012. Prodaja društva Hipo Fondi, kao preostalog neaktivnog društva, provest će se u 2013.;
 3. Paket 3 sastoji se od naplativih poduzetničkih kredita povezanih s promotorima razvoja nekretnina i gradnjom. Podijeljen je na pakete 3A i 3B kako bi se olakšao postupak prodaje, s obzirom na to da za njega nije iskazan odgovarajući tržišni interes. Paket 3A prodan je privatnom ulagaču 18. lipnja 2013., a Paket 3B prodan je latvijskoj Agenciji za privatizaciju (LPA) 28. lipnja 2013.;
 4. Paket 4 ⁽³⁾ koji se odnosi na društvo HipoNIA prodan je latvijskoj Agenciji za privatizaciju 28. lipnja 2013.
- (26) U pogledu raznih opcija prodaje za pakete 3B i 4 latvijska su nadležna tijela smatrala da su ponude koje su ulagači za njih dostavili bile neodgovarajuće i nisu odražavale stvarnu intrinzičnu vrijednost aktive koju su paketi sadržavali (kako je procijenio neovisni renomirani stručnjak). Kako bi što više smanjila gubitke, država je odlučila prodati pakete 3B i 4 latvijskoj Agenciji za privatizaciju.
- (27) U pogledu društva Hipo Fondi, s obzirom na ponude ulagača, ono je moglo biti prodano kao pravni subjekt i društvo koje posluje, s cjelokupnom aktivom kojom upravlja ili pak prodajom njegove aktive. Prema navodu Latvije odabrana je druga opcija jer je, među ostalim razlozima, ponuđena bolja cijena za prodaju aktive. U skladu s navedenim prodana je gotovo ukupna ekonomska aktivnost društva Hipo Fondi, odnosno tri mirovinska osiguranja „Rivjera”, „Safari” i „Jurmala”. Osim tih mirovinskih osiguranja društvo Hipo Fondi također je upravljalo s nekoliko privatnih portfelja i zatvorenih fondova. Neki od njih već su prestali s radom, a preostali su u tijeku prestanka. Društvo Hipo Fondi ostat će isključivo neaktivno društvo i neće voditi stvarno aktivno poslovanje. Takvo neaktivno društvo moglo je biti likvidirano ili prodano. Poduzet je postupak prodaje za taj pravni subjekt i manjinski dioničar društva Hipo Fondi ⁽⁴⁾ iskazao je interes za kupnju dionica [...]. Latvijska su nadležna tijela odlučila nastaviti s prodajom manjinskom dioničaru zbog boljeg financijskog ishoda i bržeg rješenja u usporedbi s likvidacijom. Prodaja društva Hipo Fondi gotovo je završena. Potpisan je prodajni ugovor,
-
- ⁽¹⁾ Paket 1 sastoji se od naplativih kredita za građanstvo i malih poduzetničkih kredita, bez izloženosti promotorima razvoja nekretnina i gradnji, od približno 94,6 milijuna LVL u smislu neto knjižne vrijednosti zajedno sa svim oročenim depozitima i depozitima po viđenju građana i malim oročenim depozitima i depozitima po viđenju poduzetnika u iznosu od 244 milijuna LVL.
- ⁽²⁾ Paket 2 sastoji se od naplativih velikih poduzetničkih kredita, bez izloženosti promotorima razvoja nekretnina i gradnji, od približno 27,4 milijuna LVL u smislu neto knjižne vrijednosti sa svim velikim oročenim depozitima i depozitima po viđenju poduzetnika u iznosu od 103 milijuna LVL.
- ^(*) Povjerljive informacije; izostavljeni dijelovi prikazani su kao [...].
- ⁽³⁾ Paket 4 sastoji se od dionica društva HipoNIA i zajma unutar grupe koji je MLB dao društvu HipoNIA u iznosu od 41,3 milijuna; nakon prodaje aktiva društva HipoNIA uglavnom će se sastojati od nenaplativnih kredita („NPL-i”).
- ⁽⁴⁾ Manjinski dioničar društva Hipo Fondi koji kupuje neaktivno društvo nije povezan s kupcem aktive kojom je Hipo Fondi nekada upravljao.

no prestanak društva još nije dovršen jer latvijski nadzornik, Komisija za financijsko tržište i tržište kapitala („FCMC”) provodi nadzor nad stjecanjem. Društvo Hipo Fondi nema registrirano pravo intelektualnog vlasništva, pa su registrirani žig „hipo” te s njime povezana prava u vlasništvu MLB-a. U sastavnom dijelu ugovora s kupcem MLB nije uložio prigovor na upotrebu pojma „hipo” u nazivu društva Hipo Fondi.

- (28) U pogledu prodaje društva HipoNIA, MLB je 20. lipnja 2013. prenio kapital u iznosu od [...] LVL društvu HipoNIA. Ta je rekapitalizacija bila potrebna jer se prijenos društva HipoNIA iz MLB-a na latvijsku Agenciju za privatizaciju proveo po [...] prema knjižnoj vrijednosti, uz razliku koja je iznosila [...] LVL. Razlika je iznosila [...] od MLB-a jer je to bio preduvjet za državnu riznicu da dodijeli kredit društvu HipoNIA i latvijsku Agenciju za privatizaciju da kupi dionice društva HipoNIA. Ukupni neto [...] za MLB od transakcija iznosi [...] LVL (odnosno [...] od neto vrijednosti, nakon naknada, u trenutku pokretanja transakcije).

Tablica 1.

Pregled paketa i uvjeti njihove prodaje

u 000 LVL	Sadržaj	Trenutačni status	Ulagач	Bruto knjižna vrijednost	Neto knjižna vrijednost	Konačna cijena/ Dugoročna ekonomska vrijednost	Bruto eskont	Neto eskont	Bruto gubitak	Neto gubitak
Paket 1	Naplativi krediti za građanstvo i malo poduzetništvo	Prodan	Swedbank	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Paket 2	Naplativi veliki poduzetnički krediti	Prodan	Swedbank	[...]	—	—	[...]	—	[...]	—
Paket 3A	Naplativi poduzetnički krediti povezani s promotorima razvoja nekretnina i gradnjom	Prodan	Ulagач 2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Paket 3B		U postupku	Agencija za privatizaciju	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Paket 4	HipoNIA: društvo za upravljanje nenaplativom aktivom	U postupku	Agencija za privatizaciju	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Paket 5	Hipolizings: društvo za pružanje usluga leasinga (vozila, ...)	Prodan	Swedbank	[...]	—	[...]	[...]	[...]	[...]	—
Paket 6	Hipo Fondi: upravljanje aktivom za državni obvezni mirovinski fond	Prodan	SEB Bank	—	—	[...]	—	—	[...]	[...]

Izvor: Latvijska nadležna tijela

- (29) Ukupni iznos ostvaren postupkom prodaje bio je granično bolji od predviđenoga u osnovnom scenariju po osnovnim eskontima u prodajnoj strategiji, ako se bruto eskonti iz prodajne strategije primijene na bruto knjižne vrijednosti. Gubitak je iznosio 53,1 milijun LVL u usporedbi s očekivanim gubitkom od 56,8 milijuna LVL.

Prekid poslovanja s vrijednosnim papirima

- (30) MLB prekida ugovore o uslugama pohrane depozita sa svojim klijentima. On će rastaviti povezanu infrastrukturu informatičke podrške i raspodijeliti ili otpustiti zaposlenike.
- (31) MLB će i u praksi u cijelosti prekinuti svoje poslovanje s vrijednosnim papirima. On će samo zadržati račune približno 100 klijenata, od kojih ni jedan nije dostupan (uglavnom zato jer su preminuli). Budući da banka zakonski ne može odmah prodati vrijednosne papire tih neaktivnih klijenata, MLB planira 1. steći licencu za rad s računima vrijednosnih papira tih klijenata i 2. opozvati potpunu bankovnu licencu koja je također obuhvaćala usluge pohrane depozita.

2.3. Strategija restrukturiranja: osnivanje jedinstvene razvojne institucije

- (32) Očekuje se da će preostale komercijalne aktivnosti nakon prodaje biti prenesene na razvojni segment: one uključuju, među ostalim, likvidnu aktivu od 20,3 milijuna LVL; drugu aktivu od 7,6 milijuna LVL; depozite po viđenju od 5,9 milijuna LVL i oročene depozite od 1 milijun LVL; ostale obveze od 1,7 milijuna LVL; i dionice u optjecaju od 19,2 milijuna LVL.
- (33) Nakon prodaje komercijalnih aktivnosti očekuje se da će se MLB od 30. lipnja 2013. sastojati isključivo od razvojnih aktivnosti. Zadržat će aktivu od oko 222,3 milijuna LVL.
- (34) U dodatnom Memorandumu o razumijevanju Latvija se obvezala Uniji i MMF-u na sljedeće:
- (a) Nakon prodaje komercijalne aktive MLB-a Latvija će pripojiti razvojni dio MLB-a ostalim državnim institucijama kako bi stvorila jedinstvenu razvojnu instituciju. Jedinstvena razvojna institucija provodila bi programe državne potpore kroz financijske instrumente kojima se trenutačno bave MLB, latvijska Agencija za jamstva, Fond za ruralni razvoj i Investicijski fond za zaštitu okoliša ⁽¹⁾.
- (b) Jedinstvenoj razvojnoj instituciji neće biti dozvoljeno privlačiti privatne depozite. Ona će izbjegavati izravno izdavanje kredita, osim ako su koncesijski programi već odobreni ili u slučajevima kada je izdavanje kredita: i. povezano s isporukom proizvoda koje ne nude komercijalne banke ni nebankovne financijske institucije; ii. ovisi o visokospecijaliziranom znanju koje komercijalne banke i nebankovne financijske institucije ne posjeduju ili iii. premalog opsega ili previše rizično da bi bilo od interesa komercijalnim bankama ili nebankovnim financijskim institucijama.
- (c) MLB neće pokrenuti nikakve nove programe izravnih kredita dok se ne odobri akcijski plan za jedinstvenu razvojnu instituciju; sva sredstva koja je MLB rasporedio za provedbu nacionalnih instrumenata financijskog inženjeringa moraju se sačuvati i u cijelosti prenijeti jedinstvenoj razvojnoj instituciji, kada se ona uspostavi. Za unapređenje profesionalnog nadzora i transparentnosti nakon uspostave jedinstvene razvojne institucije osnovat će se savjetodavno vijeće kojim će predsjedati Ministarstvo financija i bit će sastavljeno od članova iz ključnih ministarstava, socijalnih partnera, Udruženja komercijalnih banaka i priznatih međunarodnih financijskih institucija sa stručnim iskustvom u razvojnim aktivnostima.
- (d) Kada se komercijalni dijelovi MLB-a prodaju ili prenesu latvijskoj Agenciji za privatizaciju, banka neće smjeti privlačiti nikakve nove privatne depozite. Latvijska Komisija za financijsko tržište i tržište kapitala osigurat će sukladnost s tom obvezom.

⁽¹⁾ Prema dodatnom Memorandumu o razumijevanju latvijska su nadležna tijela trebala predstaviti akcijski plan u vezi s tim spajanjem do 30. lipnja 2013. Međutim napredak je spor, posebno zato što se Ministarstvo gospodarstva i Ministarstvo financija nisu mogli dogovoriti koja bi institucija bila odgovorna za nadzor jedinstvene razvojne institucije.

2.4. Opis mjera obuhvaćenih sadašnjom odlukom

- (35) U odnosu na razvojne aktivnosti MLB-a Komisija uzima u obzir namjeru Latvije da optimizira sustav razvojnih financijskih institucija kroz njihovu konsolidaciju u jedinstvenu razvojnu instituciju. U odluci o pokretanju postupka predviđeno je da bi MLB provodio razvojne aktivnosti samo do osnivanja jedinstvene razvojne institucije što se trebalo dogoditi 31. prosinca 2012. Međutim taj se postupak odužio i još uvijek je u tijeku. Budući da latvijska nadležna tijela još nisu u potpunosti završila projekt jedinstvene razvojne institucije, ta odluka pokriva samo komercijalni dio MLB-a. Zbog toga će razvojni dio MLB-a biti procijenjen u posebnoj konačnoj odluci.
- (36) U odluci o pokretanju postupka sljedeće su mjere koje je Latvija dodijelila komercijalnom dijelu MLB-a privremeno odobrene kao potpora za spašavanje:
- (a) mjera rekapitalizacije od 70,2 milijuna LVL dodijeljena 23. ožujka 2010.;
 - (b) mjera rekapitalizacije od 50 milijuna LVL dodijeljena na kraju 2011. (dodijeljena kao mjera za likvidnost koja je trebala biti pretvorena u kapital);
 - (c) *standby* aranžman za osiguranje likvidnosti od 250 milijuna LVL;
 - (d) jamstva međunarodnim vjerovnicima komercijalnog segmenta MLB-a do 32 milijuna LVL; i
 - (e) potpora za likvidnost do 60 milijuna LVL za osiguranje solventnosti pri likvidaciji loše aktive unutar društva HipoNIA.
- (37) Latvija je dostavila informacije o upotrebi te državne potpore za likvidaciju komercijalnog segmenta MLB-a, izmijenjene tako da se njima uzima u obzir provedba prodajne strategije.
- (38) Sveukupni iznos kapitala potrebnog iz mjere opisane u točki (b) uvodne izjave 36. bio je niži od prvobitno planiranoga, 25 milijuna LVL umjesto 50 milijuna LVL, jer su latvijska nadležna tijela odlučila da će MLB poslovati bez bankovne licence, što je umanjilo iznos traženog kapitala. Povećanje kapitala za 25 milijuna LVL odvijalo se u lipnju 2012. ⁽¹⁾.
- (39) *Standby* aranžman za osiguranje likvidnosti od 250 milijuna LVL opisan u točki (c) uvodne izjave 36. privremeno je odobren i dan na raspolaganje MLB-u od 1. siječnja 2012. do završetka postupka prodaje, kako bi bio dostupan u hitnim slučajevima osiguranja likvidnosti. Od 30. svibnja 2013. primijenjena potpora za likvidnost bila je znatno niža od najvišeg predviđenog iznosa (50 milijuna LVL) jer nije bilo podizanja depozita, a postupak restrukturiranja prošao je nesmetano. Trenutačno postoji nepokriveni saldo od 25 milijuna LVL za koji se očekuje da će biti oplaćen do 31. prosinca 2013.
- (40) Jamstva u iznosu do 32 milijuna LVL opisana u točki (d) uvodne izjave 36. trebala su biti osigurana međunarodnim vjerovnicima MLB-a s obzirom na njegov komercijalni segment. Budući da se prodaja komercijalnog segmenta i restrukturiranje MLB-a u razvojnu banku moglo smatrati događajem koji se podrazumijeva s obzirom na njihove ugovore, ta je mjera bila potrebna za jamčenje obveza u slučaju da ti međunarodni vjerovnici od MLB-a zatraže raniju otplatu kredita. Međutim, iznos jamstava potrebnih za komercijalni dio bio je niži od očekivana 32 milijuna LVL jer su samo neki međunarodni vjerovnici zatražili dodatne sigurnosne mjere. Od 30. svibnja 2013. predviđena razina jamstava koja će biti potrebna iznosila je 12,4 milijuna LVL.
- (41) Pokazalo se da je potpora za likvidnost društvu HipoNIA opisana u točki (e) uvodne izjave 36. viša od iznosa koji je Komisija privremeno odobrila, umjesto 60 milijuna LVL iznosila je 71 milijun LVL. Povećanje je zatraženo jer dio Paketa 3 nije prodan na tržištu, već je umjesto toga prenesen na društvo HipoNIA čime se povećao potrebni iznos sredstava. Očekuje se da će potpora za likvidnost biti oplaćena do 31. prosinca 2018.

⁽¹⁾ Ukupna rekapitalizacija iz 2010. odnosno 2012. stoga iznosi 95,2 milijuna LVL (70,2 milijuna plus 25 milijuna LVL).

- (42) Latvija je stoga zatražila Komisiju da odobri povećanje potpore za likvidnost za 11 milijuna LVL. U tom smislu Latvija je tvrdila da je cjelokupni iznos potpore potrebne za postupni prekid poslovanja komercijalnog segmenta MLB-a niži od iznosa privremeno odobrene potpore.

Tablica 2.

Pregled odobrene državne potpore u odnosu na dodijeljenu državnu potporu

(situacija u svibnju 2013.)

Potpore za likvidnost MLB-u	
Iznos koji je Komisija početno odobrila 26. siječnja 2012.	250,0 milijuna LVL
Iznos dodijeljen u prosincu 2011.	50,0 milijuna LVL
Potpore za likvidnost društvu HipoNIA	
Iznos koji je Komisija početno odobrila 26. siječnja 2012.	60,0 milijuna LVL
Iznos dodijeljen u lipnju 2013.	71,0 milijun LVL
Jamstva	
Iznos koji je Komisija početno odobrila 26. siječnja 2012.	32,0 milijuna LVL
Iznos dodijeljen u lipnju 2012.	12,4 milijuna LVL
Kapital	
Iznos koji je Komisija početno odobrila 26. siječnja 2012.	70,2 + 50,0 milijuna LVL
Iznos dodijeljen u lipnju 2012.	70,2 + 25,0 milijuna LVL
Ukupna državna potpora	
Iznos koji je Komisija početno odobrila 26. siječnja 2012.	462,2 milijuna LVL
Trenutačna procjena iznosa mjera potpore	228,6 milijuna LVL

2.5. Osnova za pokretanje postupka

- (43) U Komunikaciji o restrukturiranju ⁽¹⁾ određena su pravila države primjenjiva na restrukturiranje financijskih institucija u trenutačnoj krizi. U skladu s Komunikacijom o restrukturiranju, da bi restrukturiranje financijske institucije u kontekstu trenutačne financijske krize bilo u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (b) Ugovora, ono treba:

- uključivati dostatni vlastiti doprinos korisnika (podjela opterećenja),
- sadržavati dostatne mjere kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja,

⁽¹⁾ Komunikacija Komisije o povratu održivosti i ocjeni mjera restrukturiranja financijskoga sektora u trenutačnoj krizi prema pravilima o državnim potporama (SL C 195, 19.8.2009., str. 9.).

— dovesti do ponovne uspostave održivosti banke ili pokazati kako ona može zatvoriti svoje poslovanje na ispravan način.

- (44) U odluci o pokretanju postupka Komisija je privremeno odobrila potporu za sanaciju, smatrajući da su mjere opisane u uvodnoj izjavi 36. odgovarajuće jer se njima namjeravala ukloniti prijetnja latvijskom gospodarstvu proizašla iz problema MLB-a. Komisija je isto smatrala da su te mjere bile potrebne i da su predstavljale izbore s najboljom vrijednošću za latvijsku vladu kako bi postupno zatvorila komercijalne aktivnosti banke. Unatoč tomu Komisija je sumnjala u to da je potpora proporcionalna i zatražila je dodatne informacije u tom smislu.

Zaštitne mjere protiv neopravdanog narušavanja tržišnog natjecanja – Prekid komercijalnih aktivnosti

- (45) Prema prodajnoj strategiji većina gospodarskih aktivnosti komercijalnog segmenta MLB-a trebala je biti prekinuta i prodana u paketima, a podružnice Hipolizings i Hipo Fondi trebale su biti prodane odvojeno od banke, što je Komisija smatrala pozitivnim.
- (46) U pogledu zatvaranja poslovanja na ispravan način Komisija je zaključila da su potrebne dodatne informacije o spojivosti potpore za prekid komercijalnih aktivnosti MLB-a. Komisija je od latvijskih nadležnih tijela posebno zatražila da joj dostave precizne ključne točke predviđene za prodaju aktivnosti kao i dodatne informacije u vezi s aktivnostima koje ne bi mogle biti prodane.
- (47) Što se tiče gospodarskih aktivnosti koje su se trebale nastaviti, samo su dva subjekta, odnosno društva Hipolizings i Hipo Fondi trebala biti prodana kao samostalni pravni subjekti. Unatoč tomu, s obzirom na njihovu ograničenu prisutnost na tržištu⁽¹⁾ i njihovu pravovremenu prodaju od strane banke, Komisija je početno zaključila da su mjere potpore bile prikladne.

Ponovno uspostavljanje dugoročne održivosti gospodarskih aktivnosti MLB grupe

- (48) U odluci o pokretanju postupka Komisija je od latvijskih nadležnih tijela zatražila da dostave dodatne informacije za osiguranje da će subjekti koji bi ostali samostalni (Hipolizings i Hipo Fondi) biti održivi nakon prodaje. Konkretnije, Komisija je željela znati tko bi umjesto MLB-a osiguravao infrastrukturu ili financijska sredstva koja bi im bila potrebna nakon prodaje.

Ispravno zatvaranje neprodanih komercijalnih aktivnosti

- (49) Iako se u prodajnoj strategiji navode informacije o uvjetima za ispravno zatvaranje komercijalnih aktivnosti, Komisija je u odluci o pokretanju postupka izrazila sumnje u osiguranje dostatnih zaštitnih mjera protiv neopravdanog narušavanja tržišnog natjecanja.
- (50) Komisija je posebno pozvala latvijska nadležna tijela da završe s prodajama na vrijeme i da predlože dodatne mjere kojima bi se osiguralo da banka odredi neprivlačne cijene svojih komercijalnih proizvoda i ograniči predujmove postojećih kredita.

3. PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANAKA

- (51) Komisija nije zaprimila primjedbe zainteresiranih stranaka.

⁽¹⁾ Društvo Hipolizings ima tržišni udio od 5 % na tržištu *leasinga*, a društvo Hipo Fondi ima tržišni udio od 4 % na tržištu za upravljanje drugim stupom mirovinskog osiguranja.

4. PRIMJEDBE LATVIJE NA ODLUKU O POKRETANJU POSTUPKA

- (52) Latvija je 5. travnja dostavila primjedbe na odluku o pokretanju postupka i kasnije dopunjavala svoje stajalište redovitim podnošenjem informacija do lipnja 2013. ⁽¹⁾.
- (53) Općenito, Latvija smatra da su ispunjeni svi kriteriji za spojivu državnu potporu u pogledu MLB-a jer je: i. komercijalni segment likvidiran; ii. preostali razvojni segment posluje u okviru strogog raspona proizvoda (prijenos sredstava) i iii. preostalim institucijama opozvat će se licence i stoga se neće moći natjecati s komercijalnim bankama u pogledu financijskih sredstava.
- (54) U odnosu na *razvojni segment MLB-a* Latvija je dostavila opsežne informacije ⁽²⁾. Unatoč tomu Latvija je objasnila da dosad nije postignut konačni sporazum o stvaranju jedinstvene razvojne institucije, koja bi trebala preuzeti razvojni segment MLB-a. Latvija je navela da je zajednički akcijski plan o uspostavi jedinstvene razvojne institucije koji donose predmetna ministarstva i vanjski stručnjak trebao biti donesen 2. kolovoza 2013. i da će se taj posao nastaviti u cijeloj 2013. Međutim konačni datum osnivanja jedinstvene razvojne institucije još je uvijek nejasan.
- (55) Zbog toga je Latvija zatražila da se procjena državne potpore za osnivanje jedinstvene razvojne institucije obradi u odvojenom postupku, a ne u okviru postupka za komercijalni segment MLB-a.
- (56) U pogledu *zaštitnih mjera protiv neopravdanog narušavanja tržišnog natjecanja* Latvija vjeruje da se postojećim aranžmanima osigurava da ne postoji izravno natjecanje između komercijalnog segmenta MLB-a i drugih komercijalnih banaka. MLB je u studenome 2009. prekinuo s novom aktivnošću izdavanja kredita. Što se tiče depozita, prvobitno je bilo potrebno aktivno upravljanje depozitnom bazom kako bi se izbjegla dodatna državna potpora u obliku potpore za likvidnost do završetka prodaje. Depoziti povezani s komercijalnim segmentom MLB-a u konačnici su prodani kao dio paketa 1 i 2, dok su operacije platnih kartica i mreža bankomata ukinute.
- (57) Društvo HipoNIA koje je kupilo kreditne portfelje od MLB-a ne pruža dodatno financiranje nijednom od svojih klijenata. S obzirom na stanje tih kredita (gotovo svima je prošao rok plaćanja za više od 90 dana i pokušaji restrukturiranja već su provedeni) gotovo svi slučajevi rezultiraju ponovnim potpadanjem u vlasništvo društva HipoNIA.
- (58) U pogledu *komercijalnog segmenta* Latvija je dostavila cjeloviti raspored za prodaju ili likvidaciju aktive, odredila ključne točke postupka i obavijestila Komisiju o postignutom napretku i stvarnim datumima prodajnih ugovora. Latvija je izjavila da će sve pozicije bilance stanja povezane s komercijalnim segmentom biti izbrisane do siječnja 2014.
- (59) Latvija je osigurala detaljni pregled iznosa državne potpore koji su doista dodijeljeni komercijalnom segmentu MLB-a (odnosno potpora za likvidnost MLB-u od 50 milijuna LVL, državna jamstva od 12,4 milijuna, financijske intervencije od 95,2 milijuna LVL i potpora za likvidnost od 71 milijun LVL društvu HipoNIA). Latvija je naglasila da je ukupna potpora koja je MLB-u potrebna za njegov komercijalni dio niža od one kako se prvobitno pretpostavljalo (i na privremenoj osnovi odobrilo u odluci o pokretanju postupka).
- (60) Latvija je tvrdila da nijedna od mjera potpore nije od izravne koristi komercijalnim aktivnostima s kojima će društva Hipolizings i Hipo Fondi nastaviti nakon njihove prodaje. Osnovna djelatnost MLB-a podijeljena je u tri paketa i prodana u obliku prodaje aktive. Nijedan od tih paketa ne predstavlja poduzeće u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora; Latvija stoga smatra da gospodarska aktivnost nije nastavljena nakon prodaje, a paketi neće imati koristi od državne potpore primljene prije prodaje.
- (61) Latvija smatra da samo prodaja Paketa 4 (društvo Hipolizings) može predstavljati nastavak gospodarske aktivnosti. Međutim, društvo Hipolizings će predstavljati vrlo malen dio grupe kojoj pripada njezin kupac (manje od 0,1 %) i [...]. [...]. Prodajom će se osigurati dugoročna održivost subjekta i neće se ugroziti održivost kupca. Nadalje, društvo Hipolizings ima vrlo mali tržišni udio od 5 %. Povrh toga, ono je imalo koristi samo u

⁽¹⁾ Glavni podnesci zaprimljeni su 15. travnja 2013. i 3. lipnja 2013.

⁽²⁾ Informacije o razvojnom segmentu nisu detaljno navedene jer to nije predmet ove Odluke.

ograničenoj mjeri i neizravno od potpore dodijeljene MLB-u: njegovi postojeći ugovorni aranžmani nisu morali biti prekinuti neočekivano i, kao ostala društva u vlasništvu banke, društvo nije morao prodavati vlasnik u nepovoljnoj situaciji. Uzevši u obzir vrlo ograničen iznos potpore društvu Hipolizings, Latvija vjeruje da nakon prodaje i potpune integracije sa svojim kupcem društvo Hipolizings neće imati koristi od potpore.

- (62) Što se tiče neaktivnog društva Hipo Fondi prodanoga privatnom ulagaču, Latvija se obvezuje da [...].
- (63) U vezi s prijenosom aktive iz MLB-a na društvo HipoNIA i njegovom naknadnom prodajom, Latvija se slaže s početnom procjenom Komisije, navedenom u odluci o pokretanju postupka, da prijenos ne uključuje potporu.
- (64) S obzirom na povećanje kapitala za komercijalni segment u 2012. Latvija je objasnila da se to povećanje odvijalo u dva dijela: prvi je povezan s prodajom paketa 1, 2, 3, 5 i 6, dok je drugi povezan s prodajom Paketa 4. Iznos kapitala držan je na minimumu i napravljena je kalkulacija za osiguranje adekvatnosti regulatornog kapitala za komercijalni segment nastavno na gubitke od prodaje.
- (65) U vezi sa *standby* aranžmanom za osiguranje likvidnosti dodijeljenim u kontekstu restrukturiranja, Latvija je priopćila da je potpora komercijalnom segmentu privremene prirode kako bi se osigurala ispravna prodaja. Latvija tvrdi da su moguća narušavanja tržišnog natjecanja, s obzirom na njegov mali opseg i privremenu prirodu, smanjena na najmanju moguću mjeru.
- (66) Konačno, Latvija je podnijela izvješća o nadzoru o restrukturiranju MLB-a, kao i o postupnom prekidu neprodanih komercijalnih aktivnosti i *ex post* procjenu likvidacije.

5. PROCJENA MJERA

5.1. Postojanje potpore u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora

- (67) Kako je utvrđeno u članku 107. stavku 1. Ugovora, svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku kojim se narušava ili prijete da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj, nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama, osim ako je određeno drugačije.

Korisnici potpore

- (68) Kako je određeno u uvodnoj izjavi 145. oduke o pokretanju postupka, pri procjeni mjera za utvrđivanje predstavljaju li mjere državnu potporu, potrebno je razlikovati između sadašnjih i budućih razvojnih bankovnih aktivnosti MLB-a, s jedne strane, i preostalih komercijalnih aktivnosti koje je MLB obavljao tijekom razdoblja tranzicije (postupnog prekida poslovanja) s druge strane. Latvijska su nadležna tijela dostavila podatke kojima se prikazuje kako su mjere koristile jednom odnosno drugom segmentu.
- (69) Područje primjene sadašnje odluke obuhvaća samo mjere dodijeljene komercijalnom dijelu MLB-a. Uvjeti poslovanja razvojnog dijela MLB-a, za koji se očekuje da će nastaviti s radom u obliku razvojne institucije koja se tek treba uspostaviti, bit će procijenjeni u posebnoj konačnoj odluci.
- (70) Zbog toga će se u sadašnjoj odluci procijeniti samo mjere koje je Latvija dodijelila i koje su koristile komercijalnom dijelu MLB-a u mjeri u kojoj su potrebne za restrukturiranje komercijalnog segmenta MLB-a.

- (71) Podsjeća se da je za procjenu mjera koje pružaju korist komercijalnom segmentu banke važno utvrditi je li, i u kojoj mjeri, nastavljena gospodarska aktivnost ili je prekinuta nakon prodaje komercijalne aktive i pasive ⁽¹⁾. U tom smislu Komisija smatra da su prodajom paketa 3A (privatnom ulagaču), 3B i 4 (latvijskoj Agenciji za privatizaciju na postupno rješavanje) do 30. lipnja 2013., te gospodarske aktivnosti bivšeg komercijalnog dijela MLB-a ugašene. Također treba spomenuti da je veliki udio aktive kojim je prije upravljalo društvo Hipo Fondi prodan odvojeno od tog društva prodajom aktive. Komisija smatra da prodaja u paketima, što omogućuje različitim kupcima da dostavljaju ponude za različite dijelove komercijalne aktive i pasive MLB-a, učinkovito doprinosi likvidaciji komercijalnih aktivnosti MLB-a. Značajno je i da je banka više od jedanput pokušala prodati neprodanu aktivu, koja se u konačnici prenosi na latvijsku Agenciju za privatizaciju, pri čemu je prilagođavala pakete i opetovano pregovarala o ponudama s mogućim ulagačima. Čini se stoga da je MLB iskoristio sve raspoložive mogućnosti na tržištu da bi prodao tu aktivu najlošije kvalitete po razumnoj cijeni, odnosno po cijeni višoj od njezine dugoročne gospodarske vrijednosti kako je procijenio renomirani vanjski savjetnik.
- (72) U pogledu dodatnih aktivnosti MLB-a komercijalne prirode, Latvija je isto dostavila dostatne informacije o tome da su one već prekinute ili će biti prekinute u kratkom roku. neaktivno društvo Hipo Fondi koje će preostati nakon prodaje aktive kojom je ono upravljalo bit će prodano u narednim mjesecima, poslovanje s vrijednosnim papirima će se prekinuti, a društvo RIS, koje je u cijelosti dioničko društvo i trenutno posjeduje udjele u Hipo Fondi i dvama društvima u postupku stečaja, bit će likvidirano. Planira se da će bankovna licenca MLB-a biti opozvana do 31. prosinca 2013.
- (73) Društvo Hipolizings prodano je kao pravni subjekt putem prodaje dionica društva. Latvija je prijavila da društvo Hipolizings nije imalo izravnu korist ni od jedne potpore dodijeljene njegovu matičnom društvu, MLB-u ⁽²⁾. Što se tiče moguće mjere financijske pomoći opisane u uvodnim izjavama 165. do 170. odluke o pokretanju postupka, podsjeća se da je prije prodaje društva Hipolizings loša aktiva MLB-a interno prenesena na društvo HipoNIA. U odluci o pokretanju postupka Komisija je zaključila da bi takav interni prijenos aktive mogao predstavljati samo mjeru financijske pomoći u korist društava Hipolizings i Hipo Fondi, ako i u mjeri u kojoj su ona imala koristi od takvih prijenosa. S obzirom na potvrdu Latvije da aktiva nije prenesena iz društva Hipolizings društvu HipoNIA, može se zaključiti da društvo Hipolizings nije primilo nikakvu financijsku pomoć koja bi izravno koristila njegovim aktivnostima. Međutim, kako je Latvija potvrdila, ne može se isključiti da je društvo Hipolizings imalo korist u ograničenoj mjeri od potpore dodijeljene MLB-u utoliko što postojeći ugovorni aranžmani društva Hipolizings nisu morali biti neočekivano prekinuti, i društvo nije morao prodavati vlasnik u nepovoljnoj situaciji. Prema tomu Komisija zaključuje da je društvo Hipolizings imalo koristi od potpore dodijeljene MLB-u, doduše neizravno i stoga u vrlo malom omjeru.
- (74) U pogledu društva Hipo Fondi, Komisija primjećuje da je ono, kada je prodano svojem manjinskom dioničaru, bilo isključivo neaktivno društvo. Latvija je potvrdila da su preostali privatni portfelji i zatvoreni fondovi kojima je upravljalo društvo Hipo Fondi već zatvoreni, u postupku zatvaranja ili će biti zatvoreni. Osim toga Latvija se obvezala da [...].
- (75) S obzirom na prethodno navedeno može se zaključiti da će Hipo Fondi ostati isključivo neaktivno društvo i neće voditi stvarno aktivno poslovanje, barem neko vrijeme. S obzirom na to da neaktivno društvo prekida aktivnosti koje je prethodno vodilo društvo Hipo Fondi kao podružnica MLB-a i trenutno ne poduzima nikakve nove gospodarske aktivnosti, može se zaključiti da ne postoji kontinuitet između društva Hipo Fondi kao poduzeća koje je bilo dio MLB grupe i novog subjekta, odnosno društva Hipo Fondi u vlasništvu novog (novih) vlasnika, koje obavlja nove gospodarske aktivnosti, ako one uopće postoje. Prema tome ne može se smatrati da je neaktivno društvo Hipo Fondi imalo koristi od potpore prethodno dodijeljene MLB-u.
- (76) Društvo HipoNIA sadržavat će aktivu bivšeg komercijalnog segmenta MLB-a u režimu rada u kojem se taj segment postupno ukida i poslovat će samo ograničeno vrijeme. Međutim, u skladu s ustaljenom praksom, mjere koje su usmjerene na postupni prestanak komercijalnih aktivnosti mogu ipak predstavljati potporu ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Vidjeti uvodnu izjavu 153. odluke o pokretanju postupka.

⁽²⁾ Vidjeti uvodnu izjavu 60.

⁽³⁾ Vidjeti na primjer odluku Komisije od 25. listopada 2010. u predmetu N 560/09 Potpora za likvidaciju banke Fionia Bank (SL C 76, 10.3.2011., str. 3.) od 23. travnja 2010. u predmetu 194/09 Potpora za likvidaciju društvu Bradford & Bingley (SL C 143, 2.6.2010., str. 22.) i od 5. studenoga 2008. u predmetu NN 39/08 Potpora za likvidaciju banke Roskilde bank (SL C 12, 17.1.2009., str. 3.).

- (77) U pogledu poduzeća koja su kupci paketa, Komisija primjećuje da je na temelju informacija koje je Latvija dostavila postupak prodaje proveden na otvoren i nediskriminirajući način, po tržišnim uvjetima i s ciljem da se što više poveća cijena posebnih paketa.
- (78) U pogledu prijenosa društva HipoNIA ispod tržišne vrijednosti, Komisija potvrđuje početni zaključak odluke o pokretanju postupka da se kupac društva, latvijska Agencija za privatizaciju, ne može smatrati korisnikom potpore jer ne obavlja gospodarske aktivnosti, već je to samo agencija latvijske države⁽¹⁾.
- (79) Na temelju toga Komisija smatra da nikakva potpora nije dodijeljena poduzećima koja su kupci komercijalne aktive i pasive MLB-a.
- (80) Zaključno, nakon prodaje svih paketa sastavljenih od bivših komercijalnih aktivnosti MLB-a, koja je do sada već zaključena, mjere potpore pružaju korist samo onim komercijalnim aktivnostima MLB-a nastavljenim nakon prodaje društava HipoNIA i Hipolizings.

Mjere potpore

- (81) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 73., društvo Hipolizings imalo je korist (doduše u ograničenoj mjeri) od potpore dodijeljene MLB-u. Kako je prethodno navedeno, njegovi ugovorni aranžmani nisu morali biti prekinuti neočekivano i društvo nije morao prodavati vlasnik u nepovoljnoj situaciji, što je, da je to bio slučaj, moglo rezultirati prodajom po znatno nižoj cijeni. Ograničena narav koristi ili činjenica da se ona ne može kvantificirati ne mijenja procjenu Komisije u tom smislu.
- (82) S obzirom na to da je društvo Hipolizings aktivno u financijskom sektoru, svaka korist proizašla iz državnih sredstava koja doprinosi njegovim aktivnostima mogla bi utjecati na trgovinu unutar Unije i narušiti tržišno natjecanje. Prema tomu mjere koje idu u korist njegovim aktivnostima moraju se smatrati odgovornima za narušavanje tržišnog natjecanja i utjecanje na trgovinu među državama članicama. Prednost je osigurana kroz državna sredstva i selektivna je jer korist od nje ima samo jedna financijska grupa.
- (83) S obzirom na prethodno navedeno Komisija zaključuje da neizravna korist za društvo Hipolizings proizašla iz mjera potpore dodijeljenih MLB-u predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.
- (84) U pogledu mjere za likvidnost dodijeljene društvu HipoNIA, koja se zadržava tijekom faze restrukturiranja, iako u višem iznosu, u odluci o pokretanju postupka već je utvrđeno da ta mjera predstavlja državnu potporu. Komisija nema razloga za promjenu svoje prethodne procjene u pogledu povećanog iznosa potpore za likvidnost. Izmijenjeni iznos mjere ne utječe na njegovu kvalifikaciju kao potpora. Komisija shodno tome zaključuje da potpora za likvidnost od 71 milijun LVL društvu HipoNIA predstavlja državnu potporu.
- (85) U vezi s drugim mjerama potpore dodijeljenim MLB-u, matičnom društvu društva HipoNIA, prednost koja iz njih proizlazi ne ide u korist društva HipoNIA. Sve te druge mjere potpore dodijeljene MLB-u imale su za cilj i utjecale na održavanje aktivnosti MLB-a tijekom duljeg razdoblja nego što bi to bilo moguće u slučaju neposredne insolventnosti i likvidacije. Kada su one dodijeljene MLB-u, HipoNIA je poslovala kao društvo za upravljanje lošom aktivom unutar MLB grupe. Budući da su aktivnosti društva HipoNIA bile ograničene na likvidaciju aktive bez odgode bez ikakvih prednosti dodijeljenih klijentima, ono je predstavljalo integralni dio likvidacijskog postupka. Prema tomu neizravna se pomoć od drugih mjera potpore dodijeljenih komercijalnom segmentu MLB-a može isključiti u slučaju društva HipoNIA.

5.2. Spojivost potpore s unutarnjim tržištem

- (86) Budući da je u odjeljku 5.1. utvrđeno da mjera za likvidnost društva HipoNIA i neizravna korist društva Hipolizings od mjere potpore dodijeljene MLB-u predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora, potrebno je procijeniti njihovu spojivost s unutarnjim tržištem.

⁽¹⁾ Vidjeti uvodnu izjavu 158. odluke o pokretanju postupka.

5.2.1. Pravna osnova za ocjenu spojivosti

- (87) U uvodnim izjavama 177. do 180. odluke o pokretanju postupka već je utvrđeno da se mjere potpore koje su donijele korist komercijalnim aktivnostima MLB-a trebaju procijeniti u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (b) Ugovora, a posebno s Komisijinom Komunikacijom o restrukturiranju.

5.2.2. Spojivost mjere potpore u okviru Komunikacije o restrukturiranju

Obnavljanje dugoročne održivosti gospodarskih aktivnosti MLB-a nastavljenih od strane društva Hipolizings nakon njegove prodaje

- (88) Točkom 17. Komunikacije o restrukturiranju potvrđuje se da prodaja (dijela) financijske institucije trećoj strani može pomoći ponovnom uspostavljanju njezine dugoročne održivosti.
- (89) Društvo Hipolizings prodano je društvu Swedbank Lizings koje je najveće društvo za usluge *leasinga* u Latviji (22 % tržišnog udjela). Ono je usko integrirano u opće bankarske operacije društva Swedbank. Od 31. svibnja 2013., Swedbank je prema agenciji Moody's poboljšao kreditni rejting na A1. Zabilježeno je da poslovanje te grupe ima odgovarajuću profitabilnost (uz stopu povrata na kapital od 16,9 % u 2012. i od 13,8 % u prvom tromjesečju 2013. ⁽¹⁾) uz omjer temeljnog kapitala Tier 1 veći od 15 %. Aktivnosti društva Hipolizings predstavljaju vrlo mali udio aktive Swedbank grupe (ca. 0,05 %).
- (90) S obzirom na prethodno navedeno Komisija zaključuje da su gospodarske aktivnosti MLB-a s kojima je društvo Hipolizings nastavilo nakon njegove prodaje društvu Swedbank Lizings, integriranom u Swedbank grupu, održive.

Ispravno zatvaranje neprodanih komercijalnih aktivnosti

- (91) Latvija je potvrdila da društvo HipoNIA, koje je kupilo kreditne portfelje od MLB-a, ne osigurava dodatno financiranje nijednom od svojih klijenata. Nadalje je podnijela izvješća o nadzoru postupnog prekida neprodanih komercijalnih aktivnosti i *ex post* procjenu likvidacije.
- (92) Komisija pozitivno ocjenjuje napore koje su poduzeli Latvija i MLB da bi prodali sve komercijalne aktivnosti koje se mogu prodati, osim kada je to bilo manje ekonomski povoljno nego da ih se postupno ukida, kako je procijenio renomirani vanjski savjetnik.
- (93) S obzirom na prethodno navedeno Komisija zaključuje da su sumnje koje je iskazala u odluci o pokretanju postupka otklonjene i zahtjevi iz Komunikacije o restrukturiranju u pogledu ispravnog zatvaranja poslovanja u ovom su slučaju ispunjeni.

Potpore ograničena na nužni minimum/vlastiti doprinos

- (94) Već je u odluci o pokretanju postupka zaključeno da se u osnovnom scenariju sadržanom u prodajnoj strategiji predviđa ograničavanje potpore potrebne za postupni prekid komercijalnih aktivnosti MLB-a na minimum ⁽²⁾. Stvarna provedba tog plana ne mijenja procjenu.
- (95) Osim toga, u odluci o pokretanju postupka zaključeno je i da se komercijalne aktivnosti MLB-a prekidaju njihovom prodajom, čime se osigurava da banka doprinosi restrukturiranju što je više moguće vlastitim sredstvima ⁽³⁾.

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

⁽²⁾ Vidjeti njezinu uvodnu izjavu 210.

⁽³⁾ Vidjeti njezine uvodne izjave 211.–212.

Izbjegavanje neprimjerenog narušavanja tržišnog natjecanja

- (96) Kako je već određeno u odluci o pokretanju postupka, pravovremene prodaje podružnica MLB-a odvojeno od banke kao i podjela banke u nekoliko paketa prije njihove prodaje ublažavaju neprimjerena narušavanja tržišnog natjecanja uzrokovana potporom. Prema tome, smatra ih se pozitivnima ⁽¹⁾.
- (97) Budući da je prodaja zaključena, otklonjene su sumnje izražene u odluci o pokretanju postupka u vezi s tempom prodaje.
- (98) Budući da je Latvija potvrdila da se neće dodjeljivati predujmovi za postojeće kredite društva HipoNIA, sumnje izražene u tom smislu u odluci o pokretanju postupka također su otklonjene.
- (99) U vezi s društvom Hipolizings Komisija je u odluci o pokretanju postupka početno zaključila da su mjere za ograničavanje narušavanja tržišnog natjecanja, prouzročenog državnim potporom koja mu je bila dodijeljena, bile odgovarajuće. S obzirom na potvrdu Latvije da društvo Hipolizings nije imalo koristi ni od jedne izravne potpore, te se početne procjene Komisije sada mogu potvrditi. Osim toga, Hipolizings [...]. [...]. Doista, s obzirom na ograničenu tržišnu prisutnost društva Hipolizings (tržišni udio od 5 %) i ograničenu potporu koja mu je dodijeljena, te koja je isključivo neizravna, mjere za ograničavanje narušavanja tržišnog natjecanja koje se uglavnom sastoje od njegove pravovremene prodaje od strane MLB-a odgovarajuće su.

5.2.3. Zaključak o spojivosti

- (100) S obzirom na prethodno navedeno Komisija smatra da plan restrukturiranja MLB-a i njegova provedba do danas u pogledu komercijalnih aktivnosti MLB-a ispunjuju sve uvjete utvrđene u Komunikaciji o restrukturiranju.

6. ZAKLJUČAK

- (101) Komisija smatra da potpora za likvidnost u iznosu od 71 milijun LVL koju je Latvija u lipnju 2013. dodijelila MLB-u (odnosno pravnoj osobi društvu HipoNIA) i neizravna korist za društvo Hipolizings od mjera za restrukturiranje dodijeljenih MLB-u, predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.
- (102) Komisija smatra da je Latvija nezakonito provela dodatnu potporu za likvidnost od 11 milijuna LVL te time prekršila odredbu članka 108. stavka 3. Ugovora. Međutim, Komisija smatra da je mjera zajedno s originalnom potporom za likvidnost od 60 milijuna LVL društvu HipoNIA spojiva s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (b) Ugovora.
- (103) Komisija također smatra da je neizravna korist za društvo Hipolizings od mjera za restrukturiranje dodijeljenih MLB-u spojiva s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (b) Ugovora,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Državna potpora koju je Latvija dodijelila MLB-u u obliku potpore za likvidnost za društvo HipoNIA u iznosu od 71 milijun LVL i neizravna korist za društvo Hipolizings od mjera za restrukturiranje dodijeljenih MLB-u, spojive su s unutarnjim tržištem.

⁽¹⁾ Vidjeti uvodnu izjavu 219. odluke o pokretanju postupka.

Članak 2.

Ova je Odluka upućena Republici Latviji

Sastavljeno u Bruxellesu 17. srpnja 2013.

Za Komisiju
Joaquín ALMUNIA
Potpredsjednik

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2015/1583**od 4. kolovoza 2014.****o programu potpore SA.18859 (11/C) (ex 65/10 NN) koji je provela Ujedinjena Kraljevina – Porezne olakšice za agregate u Sjevernoj Irskoj (ex N 2/04)***(priopćeno pod brojem dokumenta C(2014) 5466)***(Vjerodostojan je samo tekst na engleskom jeziku)****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom području, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon poziva zainteresiranim stranama na podnošenje primjedaba u skladu s tim odredbama ⁽¹⁾, i uzimajući u obzir njihove primjedbe,

budući da:

1. POSTUPAK

- (1) Dopisom od 5. siječnja 2004., urudžbiranim 9. siječnja 2004., Ujedinjena Kraljevina obavijestila je Komisiju o namjeri da uvede poreznu olakšicu u Sjevernoj Irskoj, koja se primjenjuje na neobrađeni agregat vađen u Sjevernoj Irskoj, gdje se i komercijalno iskorištava te na prerađene proizvode od neobrađenog agregata vađenog u Sjevernoj Irskoj gdje se i komercijalno iskorištava, u vezi s porezom na agregate uspostavljenim u Ujedinjenoj Kraljevini („mjera”).
- (2) Mjera je bila prijavljena kao preinaka izvorne porezne olakšice za agregate u Sjevernoj Irskoj ⁽²⁾ koju je Komisija odobrila Odlukom od 24. travnja 2002. u predmetu N863/01 ⁽³⁾ (Odluka N863/01).
- (3) Komisija je 7. svibnja 2004. donijela odluku da neće uložiti prigovore u pogledu mjere ⁽⁴⁾ (Odluka od 7. svibnja 2004.)
- (4) British Aggregates Association (Britansko udruženje za agregate) te društva Healy Bros. Ltd i David K. Trotter & Sons Ltd uložili su 30. kolovoza 2004. žalbu protiv Odluke od 7. svibnja 2004. (tužba je urudžbirana pod brojem predmeta T-359/04).
- (5) Opći je sud 9. rujna 2010. poništio Odluku od 7. svibnja 2004. ⁽⁵⁾. U skladu s presudom Komisija nije imala pravo donijeti odluku da neće uložiti prigovore u skladu sa zakonom jer nije ispitala pitanje moguće porezne diskriminacije između predmetnih domaćih proizvoda i uvezenih proizvoda podrijetlom iz Irske. Komisija nije uložila žalbu na tu presudu.
- (6) Ujedinjena Kraljevina dostavila je 15. prosinca 2010. i 21. prosinca 2011. dodatne podatke u pogledu mjere, uključujući dokumente koji se odnose na privremenu obustavu provedbe mjere od 1. prosinca 2010. opozivom Uredaba u vezi s porezom na agregate (Porezni odbitak u Sjevernoj Irskoj) iz 2004. (S.I. 2004/1959).
- (7) Komisija je dopisom od 2. veljače 2011. zatražila dodatne podatke. Dopisima od 7. ožujka 2011. i 10. lipnja 2011. Ujedinjena Kraljevina dostavila je dodatne podatke.

⁽¹⁾ SL C 245, 24.8.2011., str. 10., s ispravkom u SL C 328, 11.11.2011., str. 11.⁽²⁾ Postupno uvođenje poreza na agregate.⁽³⁾ SL C 133, 5.6.2002., str. 11.⁽⁴⁾ SL C 81, 2.4.2005., str. 4.⁽⁵⁾ Predmet T-359/04 *British Aggregates a. o. protiv Komisije*, presuda od 9. rujna 2010., 2010 II-04227.

- (8) Komisija je dopisom od 13. srpnja 2011. obavijestila Ujedinjenu Kraljevinu da je odlučila pokrenuti postupak utvrđen u članku 108. stavku 2. Ugovora u pogledu potpore.
- (9) Odluka Komisije o pokretanju postupka objavljena je u *Službenom listu Europske unije* ⁽⁶⁾ („Odluka o pokretanju postupka“). Komisija je pozvala zainteresirane strane da dostave primjedbe u pogledu te potpore.
- (10) Komisija je 23. rujna 2011. zaprimila dvije primjedbe zainteresiranih strana. Prosljedila ih je Ujedinjenoj Kraljevini 10. studenoga 2011. te joj je omogućila da odgovori; primjedbe Ujedinjene Kraljevine primljene su dopisom od 25. studenoga 2011.
- (11) Ujedinjena Kraljevina dostavila je dodatne podatke 17. rujna 2012. i 10. listopada 2012. Komisija je zatražila dodatne podatke 23. siječnja 2014. i 7. veljače 2014. koje je Ujedinjena Kraljevina dostavila 1. travnja 2014., odnosno 4. lipnja 2014.

2. DETALJAN OPIS MJERE

2.1. Porez na agregate

- (12) Porez na agregate (engl. *Aggregates Levy*, „AGL“) jest porez za zaštitu okoliša na komercijalno iskorištavanje agregata te se primjenjuje na stijene, pijesak ili šljunak. Uvela ga je Ujedinjena Kraljevina s učinkom od 1. travnja 2002. u ekološke svrhe kako bi se maksimalno povećala upotreba recikliranog agregata i ostalih alternativa neobrađenom agregatu te kako bi se promicalo učinkovito vađenje i upotreba neobrađenog agregata koji je neobnovljivi prirodni resurs. Utjecaji vađenja agregata na okoliš koji se rješavaju u okviru poreza na agregate uključuju buku, prašinu, štetu nanесenu bioraznolikosti i kvaliteti okoline.
- (13) Porez na agregate primjenjuje se na neobrađeni agregat vađen u Ujedinjenoj Kraljevini i na uvezene neobrađene agregate kod njihove prve upotrebe ili prodaje u Ujedinjenoj Kraljevini ⁽⁷⁾. Stopa u vrijeme izvorne prijave iznosila je 1,60 GBP po toni ⁽⁸⁾. Porez na agregate primjenjuje se i na komercijalno iskorištavanje neobrađenog agregata koji se upotrebljava u proizvodnji prerađenih proizvoda. Ne primjenjuje se na prerađene i reciklirane agregate te na neobrađene agregate koji se izvoze iz Ujedinjene Kraljevine.

2.2. Izvorna porezna olakšica za agregate u Sjevernoj Irskoj

- (14) U Odluci N863/01 Komisija je smatrala da je postupno uvođenje poreza na agregate u Sjevernoj Irskoj spojivo s odjeljkom E.3.2. Smjernica Zajednice o državnim potporama za zaštitu okoliša ⁽⁹⁾ („Smjernice o potpori za zaštitu okoliša iz 2001.“). Odobrena potpora bila je u obliku petogodišnjeg degresivnog programa poreznih olakšica koji je započeo 2002., a završio 2007. Izvorna porezna olakšica za agregate u Sjevernoj Irskoj obuhvaćala je samo komercijalno iskorištavanje agregata koji se upotrebljavao u proizvodnji prerađenih proizvoda.

2.3. Preinačena porezna olakšica za agregate u Sjevernoj Irskoj

- (15) Ova se odluka odnosi isključivo na preinačenu poreznu olakšicu za agregate u Sjevernoj Irskoj koja se primjenjivala na neobrađeni agregat vađen u Sjevernoj Irskoj gdje se i komercijalno iskorištavao te na prerađene proizvode od neobrađenog agregata vađenoga u Sjevernoj Irskoj gdje se komercijalno iskorištavao.

2.3.1. Preinaka

- (16) Kao što je objašnjeno u uvodnim izjavama 12. do 14. Odluke o pokretanju postupka, Ujedinjena Kraljevina smatrala je da je zbog posebnih okolnosti u Sjevernoj Irskoj bilo potrebno povećati područje primjene olakšice za agregate u Sjevernoj Irskoj.

⁽⁶⁾ Isto [1].

⁽⁷⁾ Porez na agregate primjenjuje se na uvezene sirove agregate, ali ne na agregate koje sadržavaju uvezene prerađene proizvode.

⁽⁸⁾ Dana 2. travnja 2008., odnosno na dan početka primjene Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2008., razina poreza na agregate iznosila je 1,95 GBP po toni.

⁽⁹⁾ SL C 37, 3.2.2001., str. 3.

- (17) Preinačen je izvorni program olakšica (postupno uvođenje poreza na agregate). Olakšica se primjenjivala na sve vrste neobrađenih agregata, odnosno ne samo na agregate koji su se upotrebljavali u proizvodnji prerađenih proizvoda, kao što je to bio slučaj kod izvorne olakšice u Odluci N863/01, nego i na neobrađene agregate koji su se upotrebljavali izravno u sirovom stanju ⁽¹⁰⁾.
- (18) Olakšica je bila utvrđena na 80 % razine poreza na agregate koji se inače plaća te je bila planirana kao prijelazni aranžman. Na snagu je stupila 1. travnja 2004. i trebala je trajati do 31. ožujka 2011. (odnosno devet godina od uvođenja poreza na agregate 1. travnja 2002.).
- (19) Program olakšica obustavljen je 1. prosinca 2010.

2.3.2. Sporazumi o zaštiti okoliša

- (20) Kako bi se učinkovitije ostvarili planirani ciljevi zaštite okoliša, Ujedinjena Kraljevina postavila je podnositeljima zahtjeva koji službeno sklapaju ugovore ili su u skladu s njima olakšicu kao uvjet, obvezujući podnositelje zahtjeva na program o poboljšanju učinkovitosti zaštite okoliša tijekom trajanja olakšice.
- (21) Ključni kriteriji za ulazak u program bili su:
- (a) da su potrebna dozvola o planiranju (ili više njih) te okolišne regulatorne dozvole itd. morale biti na snazi za svaku prihvatljivu lokaciju; i
- (b) da se voditelj lokacije morao prijaviti za sustav okolišnih revizija. Prva se revizija morala naručiti i dostaviti u roku od 12 mjeseci od datuma ulaska u program te nakon toga ažurirati svake dvije godine.
- (22) Svaki je sporazum pojedinačno prilagođen okolnostima kamenoloma, uzimajući u obzir, na primjer, trenutne norme i opseg za poboljšanje. Obuhvaćena područja učinkovitosti bila su: kvaliteta zraka, arheologija i geološka raznolikost, bioraznolikost, miniranje, odgovornost prema zajednici, prašina, energetska učinkovitost, podzemne vode, krajobraz i vizualno ometanje, buka, skladištenje nafte i kemikalija te rukovanje njima, sanacija i naknadno održavanje, upotreba alternativa primarnim agregatima, površinske vode, neizravni učinci prijevoza te gospodarenje otpadom.
- (23) Ministarstvo za okoliš Sjeverne Irske bilo je odgovorno za praćenje tih sporazuma, a olakšica je bila povučena za poduzeća sa znatnim nedostacima.

2.3.3. Troškovi proizvodnje agregata, prodajna cijena i elastičnost cijena potražnje

- (24) Što se tiče troškova proizvodnje agregata, u Ujedinjenoj Kraljevini objasnili su da su se oni znatno razlikovali od kamenoloma do kamenoloma te bi isto to vrijedilo i za cijene ⁽¹¹⁾. Prosječna prodajna cijena iz kamenoloma za različite klase agregata sažeta je u tablici 1. ⁽¹²⁾ Profitne su marže opet bile promjenjive, ali su u industriji procijenili da je tipična razina bila od 2 % do 5 %.

Tablica 1.

Prodajna cijena

Vrsta stijene	Cijena iz kamenoloma prije poreza (GBP/tona)
Bazalt	4,21
Pješčenjak	4,37

⁽¹⁰⁾ Agregati vađeni u Sjevernoj Irskoj i otpremljeni na odredišta u Velikoj Britaniji podliježali su punoj stopi poreza na agregate. To je bio slučaj i kod agregata vađenih u Sjevernoj Irskoj koji su se upotrebljavali u proizvodnji prerađenih proizvoda otpremljenih u Veliku Britaniju. Time se osiguralo da agregati i prerađeni proizvodi iz Sjeverne Irske nisu imali prednost u tržišnom natjecanju na tržištu Velike Britanije.

⁽¹¹⁾ Ujedinjena Kraljevina dostavila je podatke u svrhu ocjene mjere na temelju Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2008. Izjava Odjela za minerale Ministarstva za poduzetništvo, trgovinu i ulaganja iz 2009.

⁽¹²⁾ Troškovi distribucije ovise o udaljenosti prijevoza tereta, s troškovima prijevoza u rasponu od 0,15 do 0,20 GBP po toni po milji, gdje se agregat isporučuje unutar 10 do 15 milja, ovisno o lokalnim okolnostima.

Vrsta stijene	Cijena iz kamenoloma prije poreza (GBP/tona)
Vapnenac	3,72
Pijesak i šljunak	4,80
Ostalo	5,57
Ponderirana prosječna cijena	4,42

- (25) Nakon Odluke o pokretanju postupka Ujedinjena Kraljevina dostavila je dodatne podatke u vezi s troškovima proizvodnje agregata u Sjevernoj Irskoj i Velikoj Britaniji. U usporedbi s Velikom Britanijom, Sjeverna Irska ima veće troškove za električnu energiju i lokacijsku dozvolu. Troškovi električne energije malog/srednjeg poduzeća u Sjevernoj Irskoj iznose prosječno oko 14 penija po kWh i 11 penija po kWh za poduzeća slične veličine u Ujedinjenoj Kraljevini kao cjelini. Veliki i vrlo veliki potrošači električne energije u Sjevernoj Irskoj platit će u prosjeku deset penija po kWh, u usporedbi s oko 8 penija po kWh u Ujedinjenoj Kraljevini kao cjelini. Procjene pristigle iz industrije upućuju na to da bi troškovi električne energije i goriva iznosili između 30 i 46 penija za svaku tonu proizvedenog agregata. Uz to, kamenolomi u Sjevernoj Irskoj suočeni su sa znatno većim troškovima u vezi s lokacijskim dozvolama nego što ih imaju kamenolomi u Velikoj Britaniji i Republici Irskoj. Ujedinjena Kraljevina dostavila je usporedbe troškova kako bi poduprla tu izjavu.
- (26) Što se tiče razlike u razinama cijena između Sjeverne Irske i Velike Britanije općenito, Ujedinjena Kraljevina objasnila je da dobavljači u Sjevernoj Irskoj nikad nisu mogli naplatiti istu cijenu kao u Velikoj Britaniji. Ujedinjena Kraljevina ilustrirala je to prosječnim cijenama agregata u Sjevernoj Irskoj i Velikoj Britaniji između 2001. i 2008. Puna stopa poreza stoga bi predstavljala puno veći omjer prodajne cijene na već obuzdanom tržištu. Ta nemogućnost prebacivanja troškova kupcima važan je povijesni čimbenik u pomanjkanju ulaganja u bolji okoliš te se objašnjava ekonomskim (fragmentacija tržišta) i geološkim čimbenicima.
- (27) Nakon Odluke o pokretanju postupka Ujedinjena Kraljevina dostavila je detaljnije podatke u vezi s prosječnim cijenama agregata. Čini se da, osim u slučaju vrlo vrijednih, posebnih agregatnih materijala, nije ekonomično prevoziti agregate iz Sjeverne Irske u Veliku Britaniju ili čak unutar Velike Britanije iz Škotske za, na primjer, upotrebu u Londonu. U tablici 2. prikazuju se prosječne cijene iz kamenoloma u Sjevernoj Irskoj i Velikoj Britaniji između 2006. i 2011. u slučaju Sjeverne Irske i 2012. u slučaju Velike Britanije.

Tablica 2. ⁽¹³⁾**Prosječne cijene iz kamenoloma**

Godina	Cijena po toni u Sjevernoj Irskoj (GBP)		Cijena po toni u Velikoj Britaniji (GBP)	
	Pijesak i šljunak	Drobljeni kamen	Pijesak i šljunak	Drobljeni kamen
2006.	3,81	3,60	9,18	7,34
2007.	4,68	4,07	9,08	7,01
2008.	3,74	4,84	10,05	8,11
2009.	4,80	4,30	10,04	8,03
2010.	3,38	4,25	10,47	7,90
2011.	2,93	4,30	10,70	7,77
2012.			10,02	8,28

⁽¹³⁾ Podatci za Sjevernu Irsku iz Godišnje ankete o mineralima Ministarstva poduzetništva, trgovine i ulaganja Sjeverne Irske i podatci za Veliku Britaniju iz Ureda za državnu statistiku (ONS) prikupljeni u Godišnjoj anketi o količini izvađenih mineralnih sirovina (AMRS).

- (28) Detaljnije informacije u vezi s određivanjem cijena ukazuju na isti zaključak o kojemu je Ujedinjena Kraljevina već prethodno izvijestila (uvodna izjava 26.), odnosno da bi puna stopa poreza na agregate stoga predstavljala puno veći omjer prodajne cijene na već obuzdanom tržištu. Podatci pokazuju da agregatni materijal u obliku pijeska i šljunka ili drobljenog kamena iz Sjeverne Irske ne bi mogao konkurirati prosječnim cijenama u Velikoj Britaniji kad se troškovi izraženi u iznosu od [...] (*) GBP po toni prijevoza morem uzmu u obzir. Niska cijena agregata općenito isključuje njegovu prodaju na udaljenim tržištima jer bi, čak i za [...] GBP po toni, put od [...] milja dodao gotovo [...] % na cijenu iz kamenoloma. Vjerojatno je da će u mnogim slučajevima bliži kamenolom moći ponuditi konkurentniju cijenu.
- (29) Što se tiče elastičnosti cijena potražnje, Ujedinjena Kraljevina objasnila je da je elastičnost cijena potražnje za agregate u rasponu od 0,2 do 0,5. Ispitivanje Ujedinjene Kraljevine o podacima o količini agregata i cijeni za Veliku Britaniju i Sjevernu Irsku ukazuje na to da je za većinu vrsta agregata elastičnost cijena bila u rasponu od blizu nule do oko 0,52. Nakon Odluke o pokretanju postupka Ujedinjena Kraljevina pokazala je da se procjene elastičnosti cijena potražnje za Veliku Britaniju ne mogu primijeniti na Sjevernu Irsku zbog razlika između tih dvaju tržišta. Stoga prvobitno dostavljene brojke nisu bitne za tržište Sjeverne Irske. Ujedinjena Kraljevina navela je da je pokušala odrediti elastičnost primjenjivu samo za Sjevernu Irsku, ali da su za izračun nedostajali bitni podatci.
- (30) Nakon Odluke o pokretanju postupka Ujedinjena Kraljevina dostavila je podatke iz kojih je bilo vidljivo na koji način razlike u cijeni utječu na potražnju na tržištu Sjeverne Irske. U te su svrhe pristigle informacije iz četiriju od pet najvećih poduzeća u sektoru upravljanja kamenolomima u Sjevernoj Irskoj. S obzirom na to da troškovi prijevoza obično ograničavaju tržište na kojem kamenolomi mogu prodavati proizvode po konkurentnim cijenama, teško je bilo utvrditi izravnu korelaciju između cijena i tržišnih udjela. Vjerojatnije je da će na potražnju i tržišni udjel utjecati početak ili dovršetak velikih građevinskih projekata na lokalnom području, a ne razlike u cijeni na nacionalnoj razini. Nadalje, ta društva s najvećim udjelom na tržištu u Sjevernoj Irskoj isto tako ponekad prodaju visokokvalitetne posebne proizvode pa tako usporedba među proizvođačima za određivanje tržišnih kretanja ne bi bila točna. Ipak, Ujedinjena Kraljevina pokazuje da razlike u cijenama zaista utječu na potražnju, ali na više lokalnoj razini. Trgovačka društva koja posluju blizu granice s Republikom Irskom, odnosno unutar približno 23 milje od granice, pokazala su da su doživjela znatna smanjenja prodaje nakon što su povećali cijene. Dostavljeni su posebni podatci u vezi s [...] i [...]. U tablici 3. prikazuje se učinak promjena cijena na lokaciji društava [...] i [...] u [...] između 2009. i 2013., koji pokazuje znatno smanjenje obujma prodaje i prihoda nakon uklanjanja privremene obustave olakšice 2010. Pri pokušaju prebacivanja poreza u cijelosti lokacija društava [...] i [...] u [...] izgubila je [...] % svoje prodaje, što je znatno smanjenje.

Tablica 3.

Učinak promjena cijena na lokaciji društava [...] i [...] u [...] između 2009. i 2013.

Godina	Tone	Prodaja	Prosječna cijena
2009.	[...]	[...]	[...]
2010.	[...]	[...]	[...]
2011.	[...]	[...]	[...]
2012.	[...]	[...]	[...]
2013.	[...]	[...]	[...]

- (31) Lokacije za prerađene proizvode koje se nalaze blizu granice s Republikom Irskom isto su tako doživjele znatna smanjenja prodaje nakon što su pokušale prebaciti troškove poreza na agregate u cijelosti. Na primjer, [...] društva [...] u [...], koje je od granice udaljeno samo jednu milju, zabilježio je pad proizvodnje od [...] m³ 2005. na samo [...] m³ 2013. nakon porasta cijena svojih materijala.

(*) Poslovna tajna

- (32) Nadalje, Ujedinjena Kraljevina dostavila je podatke koji pokazuju razvoj infrastrukture i drugih radova u javnom sektoru između 2000. i 2012. Razvoj prikazuje porast *outputa* javnih radova u razdoblju između 2007. i 2009., nakon čega je slijedio pad i blagi porast 2012. Međutim, Komisija napominje da je na građevinske radove općenito utjecala gospodarska kriza, stoga se takva kretanja ne mogu uzeti u obzir samostalno jer bi ona mogla biti uzrokovana gospodarskim okruženjem i kretanjima na građevinskom tržištu.
- (33) Ujedinjena Kraljevina dostavila je i ponuđene cijene za razdoblje od 2007. do 2013. za agregate koje je kupio Odjel za nabavu za ceste Sjeverne Irske (tablica 4.), uključujući troškove prijevoza do lokalnih skladišta Odjela za ceste. Podatci jasno pokazuju da su se nakon 2010., kad je porezna olakšica za agregate privremeno obustavljena, cijene smanjile, ponekad drastično ili neznatno povećale, ali u puno manjoj mjeri nego što je iznos pune stope poreza na agregate, 1,95 GBP. To pokazuje da čak i kad je javna prodaja u pitanju, proizvođači agregata u Sjevernoj Irskoj nisu mogli prebaciti porez na agregate na svoje kupce. To je još očitije jer je za javni sektor manje vjerojatno da na njega utječe gospodarska kriza, a građevinski radovi u javnom sektoru, kao oni koje provodi Odjel za ceste, povećali su svoj udjel opće potražnje za agregatima.

Tablica 4.

Ponuđene cijene za razdoblje od 2007. do 2013. za agregate koje je kupio Odjel za nabavu za ceste Sjeverne Irske

Godina	Kamena sitnež veličine 10 mm (GBP)	Pijesak za beton (GBP)	Kamen tip 3 (GBP)
2007.	8,43	9,52	4,67
2008.	8,49	9,52	4,70
2009.	[...]	[...]	[...]
2010.	[...]	[...]	[...]
2011.	[...]	[...]	[...]
2012.	[...]	[...]	[...]
2013.	[...]	[...]	[...]

2.3.4. Tržište agregata u Sjevernoj Irskoj

- (34) Budući da su korist od porezne olakšice za agregate ostvarili samo kamenolomi u Sjevernoj Irskoj, a ne u i ostatku Ujedinjene Kraljevine, Ujedinjena Kraljevina dostavila je podatke o tome zašto je tržište agregata u Sjevernoj Irskoj različito geografsko tržište od općeg tržišta Ujedinjene Kraljevine i u čemu se oni razlikuju.
- (35) Ujedinjena Kraljevina pokazuje da su tržišta za agregate u Sjevernoj Irskoj i Velikoj Britaniji međusobno odvojena i drukčija, s vrlo malo međusobnog utjecaja. Tržišta za agregate obično su lokalna po prirodi zbog relativno visokih troškova prijevoza materijala u odnosu na njihovu prodajnu cijenu. Primjenom podataka koje je na raspolaganje stavilo Ministarstvo prometa, Ujedinjena Kraljevina izračunala je da prosječan trošak prijevoza jedne tone agregata cestom iznosi do 0,855 GBP po toni po milji. Niska cijena agregatnih proizvoda znači da bi zbog duljih putovanja agregatni proizvodi bili manje konkurentni od materijala podrijetlom iz kamenoloma koji su više lokalni u odnosu na kupca. Nadalje, izvoznici agregatnog materijala procijenili su da bi trošak prijevoza agregata morem između Sjeverne Irske i Velike Britanije iznosio oko [...] GBP po toni. Morskom bi se teretu tada dodao i neophodan cestovni teret od kamenoloma do luke i od pristaništa dolaska do mjesta uporabe. Ujedinjena Kraljevina pokazala je i da prijevoz agregata između dviju regija nije isplativ, osim u slučaju posebnog obojenog kamena ili skupljih agregatnih materijala. Procjenjuje se da čak i za te materijale postoji vjerojatnost za dodatni trošak od [...] – [...] GBP po toni za cestovni prijevoz tereta od pristaništa u Velikoj Britaniji do najbližih tvornica asfalta.

- (36) Zalihe agregata uvelike se razlikuju između Sjeverne Irske i Velike Britanije zbog dostupnosti materijala i nekoliko različitih aktivnih koncesionara kamenoloma. Zbog svoje geološke prirode Sjeverna Irska može se podičiti najvećom raznolikošću vrsta stijena u odnosu na sve regije Ujedinjene Kraljevine usporedive veličine. Kamenolomi su relativno ravnomjerno raspoređeni po cijeloj Sjevernoj Irskoj. Dok različite grofovije imaju veća ležišta određenih vrsta stijena, agregati od drobljenog kamena uglavnom su međusobno zamjenjivi, osiguravajući mnogo kamena pogodnog za upotrebu kao agregat u cijelom području. S druge strane, područje Velike Britanije nema takvu geološku raznolikost. Zbog raznolikih i bogatih ležišta stijena, jednoliko raspoređenih diljem zemlje i u blizini svih velikih tržišta, Sjeverna Irska ima puno veću zalihu međusobno zamjenjivih proizvoda od tržišta u Velikoj Britaniji. To dovodi do većih razina tržišnog natjecanja u Sjevernoj Irskoj te smanjuje marže koje proizvođači agregata iz Sjeverne Irske imaju za povećanje svojih cijena.
- (37) Kako je navela Ujedinjena Kraljevina, daleko najveći omjer nezavisnih kamenoloma i veći broj kamenoloma po četvornoj milji u Sjevernoj Irskoj isto tako osigurava veće tržišno natjecanje među dobavljačima agregata. U Velikoj Britaniji više od 75 % svih agregata isporučuje petero velikih poduzeća ⁽¹⁴⁾. Suprotno tomu, pet najvećih poduzeća u Sjevernoj Irskoj čini tamo samo oko 39 % ukupne proizvodnje agregata.
- (38) Ujedinjena Kraljevina pokazuje da ta dva tržišta karakteriziraju različita kretanja potražnje jer je pad potražnje za agregatima tijekom gospodarske krize i od njezina početka bio puno veći u Sjevernoj Irskoj nego u Velikoj Britaniji. Nadalje, kako se *output* u sektoru graditeljstva i potražnja za agregatima smanjuje, za preostalu se potražnju pojačava tržišno natjecanje među koncesionarima kamenoloma.
- (39) Sjeverna Irska puno je sklonija samostalnom poslovanju, pri čemu je vertikalna integracija između proizvodnje agregata, cementa i betona daleko manje uobičajena na tržištu u Sjevernoj Irskoj u usporedbi s Velikom Britanijom. Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 37., u Velikoj Britaniji petoro najvećih društava nadzire i do 75 % proizvodnje agregata. Ta ista društva kontroliraju i 70 % ukupne proizvodnje gotovog betona i veliki udjel svih tvornica asfalta, od kojih oboje predstavljaju ključna tržišta prodaje agregata. Stoga pri smanjenju proizvodnje u sektoru graditeljstva i potražnje za betonom i asfaltom pet najvećih društava u Velikoj Britaniji nadzire smanjenje svojih kapaciteta proizvodnje agregata. U praksi opskrba agregatima spremnije će se prilagoditi potražnji u Velikoj Britaniji, ograničavajući pad cijena. Sjeverna Irska razlikuje se zbog nedostatka vertikalne integracije tržišta jer kako se proizvodnja u sektoru graditeljstva i potražnja za agregatima smanjuje, tržišno se natjecanje među koncesionarima kamenoloma za ostatak potražnje pojačava. To čini tržište Sjeverne Irske daleko konkurentnijim od tržišta Velike Britanije, s većim brojem kamenoloma po četvornoj milji i po glavi i većim omjerom nezavisnih kamenoloma koji pokušavaju prodati svoje proizvode nezavisnim, samostalnim tvornicama prerađenih proizvoda.
- (40) Nadalje, Ujedinjena Kraljevina pokazala je da je tržište agregata Sjeverne Irske i Republike Irske vrlo slično.

2.3.5. Trgovinska izloženost

- (41) Nakon Odluke o pokretanju postupka Ujedinjena Kraljevina dostavila je podatke o trgovinske izloženosti industrije agregata Sjeverne Irske između 2002. i 2013. Službenom statistikom mogle bi se dobiti samo zbrojene polugodišnje brojke zbog pravila o objavljivanju Poreznog i carinskog ureda Njezina Veličanstva (HMRC). Njima se ne dopušta raščlamba trgovinske izloženosti prema vrsti agregata, a za neke godine statistika o trgovanju uopće nije dostupna. Na dodatne poteškoće naišlo se zbog nedostatka službenih podataka o proizvodnji prerađenog betona i prerađenih asfaltnih proizvoda. U tim primjerima Ujedinjena Kraljevina koristila se procjenama ⁽¹⁵⁾ tržišta koje je dostavilo udruženje Quarry Products Association Northern Ireland („QPANI“). Zbog

⁽¹⁴⁾ Koncentracija malog broja velikih poduzeća i vertikalna integracija njihova poslovanja bila je navedena kao jedan od razloga zbog kojega je Ured za poštnu trgovinu u kolovozu 2011. uputio tržišta agregata, cementa i betona povjerenstvu za tržišno natjecanje. U istom upućivanju Ured za poštnu trgovinu razlikuje tržište Sjeverne Irske od općeg tržišta Ujedinjene Kraljevine zbog njegovih značajki. Nadalje, Ured za poštnu trgovinu smatrao je da tržište agregata Sjeverne Irske ne predstavlja isti problem u pogledu tržišnog natjecanja kao što je to slučaj s općim tržištem Ujedinjene Kraljevine.

⁽¹⁵⁾ One se uglavnom temelje na podatcima iz izvješća InterTradelreland društva Grand Thornton objavljenog 2012. te projiciraju podatke u budućnost i prošlost u skladu s godišnjom promjenom postotka u ukupnoj proizvodnji u sektoru graditeljstva u Sjevernoj Irskoj. Ključni subjekti unutar industrije potvrdili su da brojke predstavljaju nepristrane procjene.

nepostojanja državne statistike za druge kategorije proizvoda Ujedinjena Kraljevina osigurala je procjene najboljih pretpostavki u pogledu trgovinske izloženosti drobljenog kamena, prerađenih betonskih proizvoda, pijeska i asfalta. Ipak, čak i s obzirom na ta ograničenja, Ujedinjena Kraljevina smatra da podaci o trgovinske izloženosti pokazuju stupanj trgovanja između Republike Irske i Sjeverne Irske. Trgovinska izloženost detaljno je prikazana u tablici 5. Brojke se temelje na godišnjim ili polugodišnjim brojkama za uvoz i izvoz te za godišnju proizvodnju, a dostavljene su i Komisiji.

Tablica 5.

Trgovinska izloženost

Agregat od drobljenog kamena (GBP)						
	2006. – 2007.	2008. – 2009.				
Uvoz	13 699 717	5 986 891				
Izvoz	28 519 715	19 938 824				
Procijenjena vrijednost domaće prodaje	160 426 000	143 524 581				
Trgovinska izloženost (uvoz + izvoz)/(uvoz + prodaja)	24,25 %	17,34 %				
Prerađeni proizvodi od betona (GBP)						
	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.
Uvoz	10	10	9	7	7,5	7,5
Izvoz	70	35	28	21	16	15
Procijenjena vrijednost domaće prodaje	325	276	210	210	216	226
Trgovinska izloženost (uvoz + izvoz)/(uvoz + prodaja)	23,9 %	15,7 %	16,9 %	12,9 %	10,5 %	9,6 %
Prerađeni proizvodi od asfalta i pijesak ⁽¹⁾ (GBP)						
	2007. – 2008.	2009. – 2010.	2011. – 2012.			
Uvoz proizvodâ od asfalta i pijeska	1 540 633	1 909 210	4 489 366			
Izvoz proizvodâ od asfalta i pijeska	12 382 394	6 220 782	4 670 559			
Procijenjena vrijednost domaće prodaje proizvodâ od asfalta i pijeska	384 518 301	310 666 790	293 343 700			
Trgovinska izloženost (uvoz + izvoz)/(uvoz + prodaja)	3,61 %	2,60 %	3,08 %			

⁽¹⁾ Ujedinjena Kraljevina pokazala je da se uvoz proizvoda od asfalta i pijeska naglo povećao tijekom 2011. i 2012. nakon privremene obustave poreza na agregate 2010. Međutim, kao rezultat pravila o objavljivanju Poreznog i carinskog ureda Njezina Veličanstva, teško je razriješiti koliko je do porasta došlo zbog pijeska, a koliko zbog prerađenih proizvoda od asfalta. Ipak, vjerojatno je da se veliki omjer tog povećanja može pripisati prerađenim proizvodima od asfalta uvezenima iz Republike Irske. Dok bi pijesak i dalje bio podložan porezu na agregate pri uvozu u Ujedinjenu Kraljevinu, prerađeni proizvodi od asfalta ne bi, i stoga bi mogli ostvariti korist od nižih troškova proizvodnje i biti konkurentniji na istom tržištu u Sjevernoj Irskoj od lokalnog asfalta.

- (42) Brojevi u tablici 5. pokazuju da je industrija agregata u Sjevernoj Irskoj podložna znatnom stupnju trgovinske izloženosti u vezi s prodajom drobljenog kamena. Ujedinjena Kraljevina pokazuje da se neprijavljeni uvoz agregata u Sjevernu Irsku znatno povećao nakon uvođenja poreza na agregate 2002. Ova neprijavljena razina uvoza vjerojatno se još jednom ubrzala nakon privremene obustave porezne olakšice za agregate 2010. Anketa koju je 2002. provelo Ulstersko sveučilište prebrojila je broj kamiona koji dovoze agregate u Sjevernu Irsku na osam važnijih graničnih prijelaza. Rezultati te ankete pokazali su da je do 89 kamiona dnevno prevozilo agregate. Za godišnji ukupni iznos cjelokupnog službeno prijavljenog uvoza bilo bi potrebno samo 243 kamiona godišnje. To je ukazivalo na to da je stvarna razina uvoza agregata mogla biti i 133 puta viša od one zabilježene službenim statistikama 2002., odnosno da će procijenjene trgovinske izloženosti vjerojatno uvelike podcijeniti stvarnu razinu trgovinske izloženosti.

2.3.6. Prebacivanje i smanjenja prihoda od prodaje

- (43) U vezi s prebacivanjem povećanih troškova proizvodnje na krajnje kupce i s mogućim smanjenjem prihoda od prodaje, Ujedinjena Kraljevina dostavila je podatke koji pokazuju da se nakon uvođenja poreza 2002. prosječna cijena agregata u Sjevernoj Irskoj povećala za iznos koji je mnogo manji od onoga koji bi se očekivao da je porez na agregate bio prebačen u potpunosti, a to je bilo povezano s padom zakonite prodaje koja je bila proporcionalno mnogo veća od pada zabilježenog u Velikoj Britaniji.
- (44) Ujedinjena Kraljevina isto je tako objasnila da je prodaja niskoklasnih agregata i ispuna pala u godini koja je završila s 31. ožujkom 2003. u usporedbi s razinama dvije godine prije uvođenja poreza na agregate. Proizvodnja iz zakonitih kamenoloma u kalendarskoj godini 2002. bila je znatno ispod utvrđenog kretanja prodaje agregata (općenito, tijekom posljednjih 30 godina došlo je do uzlaznog kretanja u vezi s prodajom agregata u Sjevernoj Irskoj). U Velikoj Britaniji proizvodnja agregata 2002. pala je za 5,7 % u usporedbi s neznatnim povećanjem prethodne godine (međutim, analizom kretanja pokazalo se je da je u Velikoj Britaniji proizvodnja općenito bila u padu tijekom posljednjih deset godina).
- (45) Ujedinjena Kraljevina isto je tako objasnila da je od uvođenja poreza od 1,60 GBP po toni prosječna cijena agregata u Sjevernoj Irskoj 2002. porasla za oko 0,25 – 0,30 GBP po toni u usporedbi s 2001., dok se u Velikoj Britaniji cijena povećala za 1 – 1,40 GBP po toni. Čak i dopuštajući činjenicu da je agregat koji se upotrebljava u prerađenim proizvodima, koji je ostvario korist od olakšice od 80 % prema izvornom degresivnom programu kreditiranja iz 2002. u Sjevernoj Irskoj, uključen u taj prosjek, to podrazumijeva da su koncesionari kamenoloma u Sjevernoj Irskoj morali apsorbirati znatan omjer poreza. Pod pretpostavkom da su prerađeni proizvodi upotrebjavali polovinu proizvodnje agregata u Sjevernoj Irskoj i da na njihovu cijenu nije utjecao porez 2002., to i dalje prema Ujedinjenoj Kraljevini pretpostavlja da je, u prosjeku, više od 1 GBP/tona poreza moralo biti apsorbirano za svaku tonu agregata prodanog za upotrebu u njegovu sirovom stanju.
- (46) Nakon Odluke o pokretanju postupka Ujedinjena Kraljevina dostavila je dodatna objašnjenja njima u potvrdu u uvodnoj izjavi 45. da je nakon uvođenja poreza na agregate prosječna cijena u Sjevernoj Irskoj porasla mnogo manje nego što je stopa poreza, dok je u Velikoj Britaniji porasla za 1 – 1,40 GBP/tona s obzirom na to da proizvođači prerađenih proizvoda od agregata nikad nisu platili punu stopu poreza na agregate. Ujedinjena Kraljevina pokazuje procjene prema kojima je između trećine i polovine svih agregata proizvedenih u Sjevernoj Irskoj upotrijebljeno u proizvodnji prerađenih proizvoda. Čak i kad bi se, rasprave radi, uzele veće brojke i primijenio puni iznos od 100 % koji se primijenio na prerađene proizvode tijekom prve godine poreza, i shodno tome pretpostavilo da nije bilo porasta u troškovima proizvodnje kao posljedica poreza na 50 % agregata, tada to samo udvostručuje porast cijene za preostalih 50 %. Takvo udvostručenje ukazalo bi na to da je povećanje u dobivenoj cijeni bilo 0,50 – 60/tona, što je još uvijek znatno niže od cijene dobivene u Velikoj Britaniji i nije blizu prebacivanja punog dodatnog troška od 1,60 GBP po toni koji je prouzročio porez u prvoj godini primjene.
- (47) Nadalje, Ujedinjena Kraljevina dostavila je podatke koje je prikupila od reprezentativnih uzoraka agregata u Sjevernoj Irskoj u vezi s kretanjima proizvodnje agregata, prometu i dobiti. Međutim, prikazana su kretanja povezana i ne mogu se izdvojiti od kretanja na građevinskom tržištu i recesije koja je započela 2008.
- (48) Podatci su pokazali da su profitabilnost i cijene već toliko niski prije privremene obustave programa oslobođenja od poreza da potpuna apsorpcija poreza ne bi bila financijski održiva. Društva su umjesto toga pokazala da su prebacila porez i da su zauzvrat morala prihvatiti dodatne troškove prodaje povrh onih koje su već prouzročile ekonomske okolnosti pune izazova. Kako bi njihova poduzeća nastavila s radom, u industriji su odgođena ozbiljna kapitalna ulaganja, a zaposlenici su dobili otkaze. Ankete pokazuju da je prebacivanje poreza od 1,95 GBP po toni na kupce predstavljalo izazov jer bi cijene prema kupcima porasle između 50 % i 66 %. Zbog

ekonomske klime kupci nisu skloni platiti više cijene i umjesto toga odgađaju ulaganja ili kod konkurencije traže alternativne materijale ili konkurentniju cijenu. To je štetno za poslovanje vezano uz agregate u Sjevernoj Irskoj, što za posljedicu ima gubitak kupaca, smanjenje količine prodaje i pritisak u pogledu dodatnog smanjenja profitnih marži.

- (49) Stoga, iako podatci prikupljeni iz reprezentativnih uzoraka iz industrije agregata u Sjevernoj Irskoj predstavljaju dobru naznaku razvoja prometa i dobiti industrije agregata u Sjevernoj Irskoj, oni se ne mogu izdvojiti iz ekonomskog konteksta i nisu samostalno uvjerljivi za ocjenu učinaka punog iznosa poreza na agregate.

2.3.7. Ostali podatci

- (50) Procijenjeni godišnji proračun za program olakšica (izgubljena državna sredstva) u to se vrijeme razlikovao od izvorne prijave između 15 milijuna GBP (2004. – 2005.) i 35 milijuna GBP (2010. – 2011.).
- (51) U vezi s brojem korisnika procijenjeno je da bi oko 170 koncesionara kamenoloma bilo prihvatljivo za olakšicu.
- (52) Tijelo koje dodjeljuje potpore u pogledu poreznih olakšica za agregate u Sjevernoj Irskoj jest Porezni i carinski ured Njezina Veličanstva (HMRC).

2.3.8. Razlozi za pokretanje formalnog ispitnog postupka

- (53) Kao što je objašnjeno u uvodnim izjavama 47. do 54. Odluke o pokretanju postupka, Komisija je sumnjala je li preinačena porezna olakšica za agregate primjenjiva u Sjevernoj Irskoj bila u skladu s Ugovorom, a posebno s njegovim člankom 110. Te su sumnje Komisiji onemogućile pronalaženje mjere koja bi u toj fazi bila spojiva s unutarnjim tržištem.
- (54) Komisija je smatrala da je porez na agregate rezultirao unutarnjim oporezivanjem u smislu članka 110. Ugovora. Komisija je dalje ustanovila da postoji razlika u primjeni poreza na agregate između proizvođača u Sjevernoj Irskoj i proizvođača iz ostalih država članica koja se nije mogla opravdati.
- (55) Kao što je objašnjeno u uvodnoj izjavi 56. Odluke o pokretanju postupka, Komisija je na temelju relevantne sudske prakse smatrala da se kao posljedica poništenja Odluke od 7. svibnja 2004. mjera kako se primjenjivala od tog datuma (i do njezine privremene obustave 1. prosinca 2010.) mora smatrati nezakonitom. Nadalje, Komisija tvrdi da će uvijek ocjenjivati spojivost nezakonite državne potpore s unutarnjim tržištem u skladu s bitnim kriterijima postavljenima u bilo kojem instrumentu koji je bio na snazi u vrijeme dodjele potpore⁽¹⁶⁾. Budući da se potpora smatrala nezakonitom i dodijeljena je tijekom razdoblja koje obuhvaća primjenjivost Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2001., kao i nakon objave Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2008.⁽¹⁷⁾, Komisija je ocijenila spojivost poreznih olakšica za agregate u okviru dokumenta na snazi u vrijeme dodjele potpore na sljedeći način:
- (a) Smjernice o potporama za zaštitu okoliša iz 2001.; i
- (b) Smjernice o potporama za zaštitu okoliša 2008. od 2. travnja 2008.
- (56) U vezi s ocjenom mjere u okviru Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2001., Komisija je zaključila da bi se uvjeti spojivosti utvrđeni u tim Smjernicama mogli smatrati ispunjenima. Međutim, prisjetila se da joj je, s obzirom na sumnje izražene u vezi s člankom 110. Ugovora, u toj fazi bilo onemogućeno pronaći mjeru spojivu s unutarnjim tržištem na temelju Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2001.
- (57) U vezi sa spojivošću mjere u okviru Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2008. Komisija je zaključila:
- (a) da porezna olakšica za agregate u Sjevernoj Irskoj barem neizravno pridonosi poboljšanju u zaštiti okoliša te da ne narušava opći cilj koji se ostvaruje porezom na agregate u skladu s točkom 151. Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2008.;

⁽¹⁶⁾ Obavijest Komisije o utvrđivanju važećih pravila za ocjenu nezakonitih državnih potpora (SL C 119, 22.5.2002., str. 22.).

⁽¹⁷⁾ Smjernice Zajednice o državnim potporama za zaštitu okoliša iz 2008. (SL C 82, 1.4.2008., str. 1.).

- (b) da su korisnici olakšice utvrđeni s pomoću kriterija koji su objektivni i transparentni u skladu s točkom 158. podtočkom (a) Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2008.;
- (c) da porez bez smanjenja vodi znatnom povećanju proizvodnih troškova koji se zahtijevaju točkom 158. podtočkom (b) Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2008.;
- (d) da je uvjet razmjernosti potpore predviđen točkom 159. Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2008. ispunjen s obzirom na to da korisnici porezne olakšice za agregate u Sjevernoj Irskoj i dalje plaćaju 20 % poreza.
- (58) Iako su podaci koje je dostavila Ujedinjena Kraljevina pokazali znatno povećanje troškova proizvodnje zbog poreza na agregate, zbog kojih bi inače bilo vjerojatno da takav porast ne bi bio prebačen bez znatnih smanjenja prihoda od prodaje, Komisija u toj fazi nije mogla zaključiti na temelju dostavljenih podataka, ponajprije nedovoljno detaljnih podataka, da je uvjet za spojivost u točki 158. podtočki (c) Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2008. bio ispunjen.
- (59) Na temelju točke 158. podtočke (c) Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2008., usklađenošću s potrebnim kriterijima zahtijeva se da se bitno povećanje troškova proizvodnje iz uvodne izjave 58. ne može prebaciti na kupce, a da to ne dovede to važnih smanjenja prihoda od prodaje. U tom smislu, država članica može dati procjene, *inter alia*, elastičnosti cijena proizvoda predmetnog sektora na mjerodavnom zemljopisnom tržištu, kao i procjene izgubljenih prihoda od prodaje i/ili smanjenih prihoda poduzetnika iz određenog predmetnog sektora odnosno kategorije.
- (60) Komisija je u tom kontekstu primijetila da se argumenti Ujedinjene Kraljevine da se povećanje troškova proizvodnje nije moglo prebaciti, a da to ne dovede do bitnog smanjenja prihoda od prodaje bili temeljeni na usporedbi između povećanja cijene zbog uvođenja poreza na agregate (oko 0,25 – 0,30 GBP po toni 2002. u usporedbi s 2001. u Sjevernoj Irskoj, dok je u Velikoj Britaniji cijena narasla za 1 – 1,40 GBP po toni). Što se tiče smanjenja (zakonite) prodaje u Sjevernoj Irskoj, Komisija je uočila da se ukupno razlikovalo za sve vrste agregata između – 17,6 % (2001. – 2003.) i – 22,8 % (2002. – 2003.) te je vjerojatno bili mnogo veće od onih zabilježenih u Velikoj Britaniji. Komisija je smatrala da bi se ti argumenti mogli smatrati naznakom poteškoća na koje se naišlo zbog prebacivanja povećanih troškova proizvodnje u Sjevernoj Irskoj.
- (61) Komisija je ipak istaknula da Ujedinjena Kraljevina nije dostavila dovoljno detaljnih podataka koji dokazuju i brojčano određuju učinak tih argumenata činjenice da proizvođači prerađenih proizvoda od agregata nikad nisu plaćali punu stopu poreza na agregate zbog njegova postupna uvođenja u Sjevernoj Irskoj.
- (62) Nadalje, što se tiče dokazivanja smanjenja prihoda od prodaje, Ujedinjena Kraljevina nije osigurala objašnjenja u pogledu razvoja tržišta agregata u Sjevernoj Irskoj nakon 2002. Na slici 2. Izvješća udruženja Quarry Products Association Northern Ireland („QPANI“) Uredu za poštnu trgovinu Studija tržišta u sektoru agregata Ujedinjene Kraljevine ⁽¹⁸⁾ kako ga je dostavila Ujedinjena Kraljevina, prikazano je povećanje proizvodnje od 2004. do 2007.
- (63) Ujedinjena Kraljevina izjavila je podnesku da je „povećanje troškova utjecalo na promet subjekata i smanjilo njihovu dobit“. Međutim, za tu izjavu nisu dostavljeni podatci koji bi ju poduprli.
- (64) Kako bi dokazala poštovanje uvjeta spojivosti iz točke 158. podtočke (c) Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2008., Ujedinjena Kraljevina dostavila je samo podatke na razini ukupne industrije, a da nisu bili dostavljeni reprezentativni uzorci pojedinačnih korisnika temeljeni na, primjerice, njihovoj veličini.
- (65) Konačno, Komisija je primijetila da su opažanja Ujedinjene Kraljevine ukazivala na to da je za većinu vrsta agregata elastičnost cijene bila u rasponu od blizu nule do oko 0,52, odnosno činilo se da su relativno neelastične. U načelu, to bi značilo da bi povećanje troškova proizvodnje bilo prebačeno na krajnje kupce. Ujedinjena Kraljevina nije dostavila ni dodatna objašnjenja ni izračune u vezi s konkretnim učinkom relativne neelastičnosti kako je zaključeno na temelju argumenata dostavljenih u vezi s (nemogućnošću) prebacivanja povećanja troškova proizvodnje na krajnje kupce.

⁽¹⁸⁾ Vidjeti: <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20140402142426/http://www.oft.gov.uk/OFTwork/markets-work/aggregates/>, kojemu se pristupilo 18. srpnja 2014.

3. PRIMJEDBE ZAJNTERESIRANIH STRANA

3.1. Primjedbe primljene od udruženja QPANI 23. rujna 2011.

- (66) Udruženje QPANI iznijelo je da su proizvođači agregata u Sjevernoj Irskoj ušli u program olakšica u dobroj vjeri oslanjajući se na činjenicu da je Ujedinjena Kraljevina tražila odobrenje Komisije te da je Komisija donijela pozitivnu odluku. Uz to, sklopili su sporazume o zaštiti okoliša, što je s njihove strane značilo znatna ulaganja.
- (67) Podnositelji koji su se žalili na odluku Komisije kojom se odobrava program olakšica nikada primjerima nisu dokazali da je zaista postojala diskriminacija u odnosu na uvezene agregate.
- (68) Udruženje QPANI navodi da bi bilo kakav povrat sredstava državne potpore kršio legitimna očekivanja koncesionara kamenoloma u Sjevernoj Irskoj da je potpora bila zakonita. Budući da su koncesionari kamenoloma već uložili sredstva za poboljšanje okoliša, nalog za povrat zapravo bi značio da bi ta društava dva puta morala snositi troškove. Uz to, povrat potpore bio bi suprotan načelu pravne sigurnosti.
- (69) Udruženje QPANI dalje navodi da je količina uvezenih agregata u Sjevernu Irsku uvijek bila minimalna. Oni pokazuju da se nakon uvođenja poreza na agregate uvoz zapravo povećao jer su se povećali privatna novogradnja i izdatci javnog sektora za izgradnju.
- (70) Što se tiče nemogućnosti prebacivanja poreza na agregate na kupce, QPANI ističe da se znatno povećanje troškova proizvodnje koje je Komisija već potvrdila ne bi moglo prebaciti zbog prekapacitiranosti sektora agregata i puno konkurentnijeg tržišta u Sjevernoj Irskoj. Uz to, u Sjevernoj Irskoj postoji znatan opseg materijala koji je izuzet iz poreza na agregate, poput škrljevca koji se upotrebljava u javnim i privatnim građevinskim projektima te kojima se koriste poljoprivrednici. Anketa udruženja QPANI o mjesečnoj privatnoj prodaji kamenja (rujan 2001. – rujan 2002.) pokazala je znatan pad u poslovanju od travnja 2002. u usporedbi s prethodnom godinom. Jedinica za statistiku Ministarstva za poduzetništvo, trgovinu i ulaganja (Sjeverna Irsko) u godišnjem je izvješću o mineralima iz 2002. ukazala na pad od oko 2,7 milijuna tona u proizvodnji agregata u Sjevernoj Irskoj, što predstavlja oko 11 % proizvodnje.
- (71) Udruženje QPANI iznijelo je da istraživanje Odbora za poslovanje Sjeverne Irske, „Uvođenje poreza na agregate – Godinu dana kasnije, treće izvješće sa sjednice 2003. – 2004.” daje jasne dokaze koji pokazuju učinak na prodaju agregata i razine zaposlenosti uvođenjem poreza na agregate.
- (72) Udruženje QPANI tvrdi da je razlog povećanja proizvodnje agregata u Sjevernoj Irskoj od 2004. do 2007. bio rezultat povećane aktivnosti izgradnje u toj pokrajini.
- (73) Udruženje QPANI dalje tvrdi da su povećani troškovi utjecali na profitne marže koncesionara što je dokazano činjenicom da su povećanja cijena rasla samo za 0,25 do 0,30 GBP kako je bilo navedeno u uvodnoj izjavi 81. Odluke o pokretanju postupka. Stoga su tako apsorbirali glavninu povećanih troškova proizvodnje prouzročene porezom na agregate i, s obzirom na kapitalno intenzivnu industriju i njezine visoke režijske troškove, postalo je očito da su uske profitne marže koncesionara bile dodatno smanjene.
- (74) Udruženje QPANI tvrdi da se podatci o elastičnosti cijena odnose na tržište agregata u Velikoj Britaniji te da oni nisu odražavali situaciju u Sjevernoj Irskoj.

3.2. Primjedbe primljene od udruženja British Aggregates Association („BAA”) 23. rujna 2011.

- (75) Udruženje BAA iznijelo je da bi za Ujedinjenu Kraljevinu bilo nemoguće retroaktivno ispravljati poreznu diskriminaciju proizvoda uvezenih iz ostalih država članica, Tvrdili su da čak i da Ujedinjena Kraljevina mora vratiti bilo koji iznos plaćen kao porez na agregate za proizvode uvezene u Sjevernu Irsku iz ostalih država članica, to ne bi moglo otkloniti ozbiljan odvratajući učinak porezne diskriminacije. Stoga retroaktivno odobrenje programa za olakšice ne bi bilo moguće.

- (76) Udruženje BAA tvrdi da program za olakšice za porez na agregate nije u skladu sa Smjernicama o potporama za zaštitu okoliša iz 2001. Navodno porez na agregate nema znatan učinak na okoliš kako se to zahtijeva točkom 51. podtočkom 2.(a) Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2001.; program olakšica iz 2004. nije bio odobren kad je porez na agregate bio donesen kako se to zahtijevalo točkom 51. podtočkom 2.(b) Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2001.; 20 % nije znatan dio poreza kako se to zahtijevalo točkom 51. podtočkom 1.(b) Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2001.
- (77) Udruženje BAA dalje tvrdi da program olakšica nije u skladu sa Smjernicama o potporama za zaštitu okoliša iz 2008. Porezna olakšica za agregate narušava ciljeve zaštite okoliša koji se porezom na agregate žele ostvariti, suprotno točki 151. Smjernica o potpori za zaštitu okoliša iz 2008. jer je od 2004. prouzročila znatan „uvoz“ agregata iz Sjeverne Irske u Veliku Britaniju. To bi upućivalo na to da su se izbjegavala pravila kojima se zahtijeva da se agregat koji se vadi u Sjevernoj Irskoj, ali upotrebljava u Velikoj Britaniji, oporezuje u punom iznosu.
- (78) Uz to, udruženje BAA ističe da porezna olakšica za agregate nije u skladu s točkom 158. podtočkom (c) Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2008. jer nije dokazana nemogućnost prebacivanja znatnog povećanja troškova proizvodnje. Konkretno, ekonomski podatci koje predlaže Ujedinjena Kraljevina, na koje se upućuje u uvodnim izjavama 21. do 23. Odluke o pokretanju postupka, nevjerovatni su i vjerojatno obmanjujući. Prosječne cijene koje je dostavila Ujedinjena Kraljevina navodno su beznačajne jer postoji mnogo raznih vrsta agregata i, shodno tome, velik broj cijena. Uz to, cijene iz kamenoloma isto tako ovise o lokaciji kamenoloma i udaljenosti od gradilišta. Stoga usporedba prosječne cijene za Sjevernu Irsku (relativno malo i ruralno područje) i prosječne cijene za cijelu Veliku Britaniju ne bi bila relevantna. Navodno, ako su cijene iz kamenoloma zaista bile 50 % niže od cijena u Velikoj Britaniji, za sjevernoirskim bi agregatima u Velikoj Britaniji postojala velika potražnja. Udruženje BAA tvrdi da troškovi prijevoza iz Sjeverne Irske do Londona nisu viši od troškova prijevoza iz Škotske do Londona.

4. PRIMJEDBE IZ UJEDINJENE KRALJEVINE PRIMLJENE 25. STUDENOGA 2011.

- (79) Ujedinjena Kraljevina tvrdi da se potpora ne bi trebala smatrati nezakonitom potporom i da se u ocjeni spojivosti mjere s unutarnjim tržištem mogu primijeniti samo Smjernice o potporama za zaštitu okoliša iz 2001.
- (80) Ujedinjena Kraljevina tvrdi da bi Komisija trebala uzeti u obzir činjenicu da je Odluka od 7. svibnja 2004. kojom se odobrava potpora bila proglašena ništavnom jer Komisija nije uspjela nezakonito pokrenuti formalni ispitni postupak. Mjera je Komisiji bila prijavljena te je bila odobrena prije dodjele svih poreznih olakšica. U trenutku dodjele potpora nije bila nezakonita.
- (81) Ujedinjena Kraljevina navodi da s obzirom na to da je Odluka od 7. svibnja 2004. bila ništavna, Komisija nije u biti donijela odluku u skladu s člankom 4. Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 ⁽¹⁹⁾ („Postupovna uredba”) u roku od dva mjeseca. Stoga bi se mjera trebala smatrati odobrenom. Ako se na početnu obavijest primijeni članak 4. stavak 6. Postupovne uredbe, tada se potpora smatrala odobrenom 2004. i Komisija nije nadležna donijeti novu odluku u skladu s člankom 4. Umjesto toga, mjeru treba smatrati zatečenom potporom, koja podliježe preispitivanju samo u smislu svojih budućih učinaka i koja ne može biti podložna nalogu za retroaktivni povrat. Međutim, donesena je odluka u skladu s člankom 4. stavkom 3., iako na nezakonit način i unatoč tome što je naknadno proglašena ništavnom, kada članak 4. stavak 6. Postupovne uredbe više nije primjenjiv. Ujedinjena Kraljevina tvrdi da bi isto tako trebala imati pravo osloniti se na činjenicu da je odluka o odobrenju u skladu sa člankom 4. stavkom 3. Postupovne uredbe donesena prije dodjele porezne olakšice pa tako dodjela potpore nije bila nezakonita u smislu da je bila dodijeljena bez odobrenja Komisije.
- (82) Ujedinjena Kraljevina tvrdi da je, u tom slučaju, razlog što je potpora smatrana nezakonitom jedino taj što je Odluka od 7. svibnja 2004. bila proglašena ništavnom jer se njome nije uspio pokrenuti formalni ispitni postupak 2004. Ne radi se o tome da je Ujedinjena Kraljevina u vrijeme stupanja mjere na snagu kršila članak 108. stavak 3. Ugovora. U ocjeni spojivosti mjere s unutarnjim tržištem trebale bi se primijeniti samo Smjernice o potporama za zaštitu okoliša iz 2001. Komisija bi trebala nastaviti s ocjenjivanjem potpore na temelju prijave iz 2004. i primijeniti pravila koja su u tom trenutku bila primjenjiva.

⁽¹⁹⁾ Uredba Vijeća (EZ) br. 659/1999 od 22. ožujka 1999. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 93. Ugovora o EZ-u [sada članak 108. Ugovora] (SL L 83, 27.3.1999., str. 1.).

- (83) Budući da Ujedinjena Kraljevina tvrdi da potpora nije nezakonita, ona navodi da Komisija nije ovlaštena podijeliti potporu dodijeljenu između razdoblja kad su na snazi bile Smjernice o potporama za zaštitu okoliša iz 2001., odnosno Smjernice o potporama za zaštitu okoliša iz 2008. Iz toga slijedi da bi se, s obzirom na to da je Komisija ustanovila da je mjera bila dosljedna sa Smjericama o potporama za zaštitu okoliša iz 2001., sve potpore dodijeljene u okviru programa trebale proglasiti spojivima s unutarnjim tržištem.
- (84) Ujedinjena Kraljevina odbija argumente koje je predložilo udruženje British Aggregates Association („BAA”) kao svoj odgovor na Odluku o pokretanju postupka u kojoj BAA tvrdi da mjera, kako je bilo priopćeno 2004., nije bila u skladu sa Smjericama o potporama za zaštitu okoliša iz 2001. Ujedinjena Kraljevina naglašava činjenicu da je Komisija već ustanovila, kao što se navodi u uvodnoj izjavi 63. Odluke o pokretanju postupka, da je porez na agregate imao znatan učinak na okoliš i da BAA ne osporava nalaze Komisije da sporazumi o zaštiti okoliša sklopljeni s društvima koja se bave agregatima u Sjevernoj Irskoj i koja su ostvarila korist od porezne olakšice za agregate u iznosu od 80 % imaju pozitivne učinke na okoliš te da ne narušavaju ciljeve koje porez na agregate ostvaruje. Uz to, Ujedinjena Kraljevina iznijela je dokaze da je mjera koju je Komisija odobrila 2004. bilo proširenje programa olakšica koji je izvorno uveden istodobno kad i porez. Točkom 51. podtočkom 2.(b) Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2001. ne zahtijeva se da svaki pojedini aspekt odstupanja mora biti utvrđen ili proveden istodobno s uvođenjem poreza. Da se radilo o tome, nikad ne bi bilo moguće uvesti preinačeno odstupanje i točka 51. podtočka 2. bila bi suvišna odredba. Nadalje, Ujedinjena Kraljevina predlaže da se točka 51. podtočka 1.(b) Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2001. ispuni, a kako je Komisija već potvrdila u uvodnoj izjavi 67. Odluke o pokretanju postupka, zahtjev za plaćanje 20 % poreza na agregate predstavlja zahtjev o plaćanju znatnog dijela poreza. Pitanje je li taj omjer znatan mora u obzir uzeti i činjenicu da koncesionari kamenoloma koji su prihvatljivi za olakšicu moraju snositi troškove poboljšanja ekološke učinkovitosti i da su cijene agregata općenito niže u Sjevernoj Irskoj nego u ostatku Ujedinjene Kraljevine. U apsolutnom iznosu monetarna vrijednost od 20 % nacionalnog poreza koji se mora platiti stoga je veća od ostatka Ujedinjene Kraljevine.
- (85) Ujedinjena Kraljevina tvrdi da je ideja da bi program olakšica činio diskriminacijsko oporezivanje u suprotnosti s člankom 110. Ugovora netočna. Uvoz iz Irske u Ujedinjenu Kraljevinu oporezuje se isto kao i proizvodnja u Ujedinjenoj Kraljevini, uključujući proizvodnju u Sjevernoj Irskoj gdje uvjeti za olakšicu nisu ispunjeni. Stoga ne postoji diskriminacija između proizvoda uvezenih iz Irske u Ujedinjenu Kraljevinu i proizvoda proizvedenih u Ujedinjenoj Kraljevini. Sjeverna Irska nije država članica pa tako nije primjereno primijeniti članak 110. Ugovora kako bi se utvrdilo da posebni porezni tretman određenih proizvođača u okviru tog područja čini diskriminaciju u odnosu na proizvode uvezene iz ostalih država članica i prodanih unutar tog područja. Ujedinjena Kraljevina tvrdi da bi se diskriminacija trebala ocijeniti uzimajući u obzir nacionalne proizvode i da, s obzirom na to da nacionalni proizvodi u Ujedinjenoj Kraljevini podliježu punom iznosu poreza na agregate, diskriminacija ne može postojati. Nadalje, činjenica da je određenim proizvođačima u određenim područjima država članica omogućena porezna olakšica stvar je nadzora državnih potpora u skladu s člankom 107. Ugovora, a ne članka 110. Samo bi se članak 107. stavak 3. Ugovora trebao primijeniti na fiskalne mjere potpore dodijeljene proizvođačima, a ne članak 110. Inače bi se sve fiskalne potpore proizvođačima trebale proširiti na proizvode iz ostalih država članica. Nadalje, ne postoji pravilo u pravu Unije kojime se zahtijeva da potpora dodijeljena u obliku porezne olakšice proizvođačima u dijelu države članice bude na raspolaganju uvoznicima sličnih proizvoda iz ostalih država članica na isti način.
- (86) Ujedinjena Kraljevina ne prihvaća da je potpora nezakonita, no ako Komisija bude smatrala da ona to jest, Ujedinjena Kraljevina vjeruje da nalog za povrat nije primjeren. Nalogom za povrat prekršila bi se legitimna očekivanja primatelja te bi on bio nerazmjern.

5. OCJENA MJERE

5.1. Državna potpora u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora (bivši članak 87. stavak 1. EZ-a)

- (87) Državna potpora definirana je u članku 107. stavku 1. Ugovora kao potpora koju dodjeljuje država članica ili koja se dodjeljuje s pomoću državnih sredstava u bilo kojem obliku čime se narušava ili prijeti da će se narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj u mjeri u kojoj to utječe na trgovinu među državama članicama.

- (88) Porezna olakšica za agregate bila je dodijeljena s pomoću državnih sredstava, u obliku smanjenja porezne stope, društvima smještenima na određenom dijelu državnog područja Ujedinjene Kraljevine (Sjeverna Irska), stavljajući ih u povoljniji položaj smanjenjem troškova koje bi inače morali snositi. Primatelji potpore uključeni su u vađenje agregata ili u proizvodnju prerađenih proizvoda što su ekonomske djelatnosti koje uključuju trgovinu između država članica.
- (89) Shodno tomu, Komisija je u uvodnoj izjavi 39. Odluke o pokretanju postupka zaključila da prijavljena mjera čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora (bivši članak 87. stavak 1. Ugovora o osnivanju Europske zajednice).

5.2. Ocjena državne potpore

5.2.1. Pravna osnova

- (90) Kao što je opisano u uvodnoj izjavi 55., Komisija je zaključila da s obzirom na to da će se potpora smatrati nezakonitom i uzimajući u obzir ekološki cilj mjere, Komisija bi trebala ocijeniti spojivost mjere u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora na temelju pravne osnove na snazi u trenutku dodjele potpore, kako slijedi:
- (a) Smjernice o potporama za zaštitu okoliša iz 2001.; i
- (b) Smjernice o potporama za zaštitu okoliša iz 2008. od 2. travnja 2008.
- (91) Ujedinjena Kraljevina smatra da se zbog razloga opisanih u uvodnim izjavama 79. do 83. potpora ne bi smjela smatrati nezakonitom potporom te da ju je potrebno ocijeniti samo na temelju Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2001.
- (92) Uz svoje nalaze u vezi s Odlukom o pokretanju postupka, s obzirom na stajalište koje je izrazila Ujedinjena Kraljevina, Komisija naglašava da je Sud dosljedno držao da u slučaju osporavanja pozitivne odluke Komisije u okviru propisanih rokova te sudskog poništenja odluke opća načela prava Unije, a ponajprije načela pravne sigurnosti te zaštita legitimnih očekivanja ne sprečavaju Komisiju da proglašava dana mjera potpore tvori nezakonitu i nespojivu potporu te da naredi povrat sredstava potpore. U predmetu CELF I. ⁽²⁰⁾ Sud je naveo da se „potpora provedena nakon pozitivne odluke Komisije smatra zakonitom dok sud Komisije ne odluči poništiti tu odluku. Kasnije, nakon potonje odluke, smatra se da se predmetna potpora u skladu s prvim stavkom članka 231. Ugovora o EZ-u nije proglasila spojivom s poništenom odlukom, s time da se njezina provedba mora smatrati nezakonitom.” U predmetu CELF II. ⁽²¹⁾ Sud potvrđuje svoje nalaze da „pozitivna odluka Komisije ne može biti razlogom za legitimno očekivanje primatelja potpore, prvo, ako je ta odluka bila pravovremeno osporena pred sudom Zajednice koji ju je poništio ili drugo, dokle god ne istekne razdoblje za pokretanje postupka ili, u slučaju da je postupak pokrenut, dokle god sudac Zajednice ne donese konačnu presudu.”
- (93) Komisija stoga i dalje tvrdi da bi se porezna olakšica za agregate trebala smatrati nezakonitom potporom. Posljedično, potpora dodijeljena nakon 2. travnja 2008. podliježe Smjernicama o potporama za zaštitu okoliša iz 2008. Međutim, kako Ujedinjena Kraljevina tvrdi, čak da se porezna olakšica za agregate smatrala zatečenom potporom, i dalje bi je trebalo prilagoditi Smjernicama o potporama za zaštitu okoliša iz 2008. u skladu s točkom 200.

5.2.2. Kršenje članka 110. Ugovora

- (94) Kao što je objašnjeno u uvodnim izjavama 53. i 54., Komisija je smatrala da bi porezna olakšica za agregate koja se ne dodijeli proizvodima uvezenima u Sjevernu Irsku iz ostalih država članica mogla kršiti članak 110. Ugovora.
- (95) Čini se da se prvim stavkom članka 110. Ugovora isključuje nacionalni program kao što je program poreznih olakšica za agregate primjenjiv u Sjevernoj Irskoj kojim se predviđa smanjenje stope poreza na agregate u vezi s neobrađenim agregatima koje su u Sjevernoj Irskoj vadili proizvođači koji su sklopili sporazume o zaštiti okoliša, dok su istovjetni proizvodi uvezeni iz ostalih država članica isključeni iz programa smanjene stope te se stoga

⁽²⁰⁾ C-199/06 – CELF i Ministre de la Culture et de la Communication, stavak 63., 2008. I-00469.

⁽²¹⁾ C-199/09 – CELF i Ministre de la Culture et de la Communication, stavak 45., 2010. I-02099. Vidjeti i T-116/01 – P & O European Ferries (Vizcaya) protiv Komisije, stavak 205., 2003. II-02957.

oporezuju po punoj stopi poreza na agregate ⁽²²⁾. Suprotno podnesku Ujedinjene Kraljevine opisanom u uvodnoj izjavi 85., činjenica da će se program smanjene stope primijeniti samo na određeno područje ne mijenja njegovo tumačenje. Štoviše, da su odredbe poput programa olakšice Ujedinjene Kraljevine dopuštene, države članice lako bi zaobišle načelo nediskriminacije utvrđeno u članku 110. Ugovora.

- (96) Sud je prema tvrdnjama same Ujedinjene Kraljevine ustanovio ⁽²³⁾ da „pravo Zajednice ne ograničava slobodu svake države članice na uspostavu poreznog sustava kojim se razlikuju određeni proizvodi, čak i proizvodi koji su slični u smislu prvog stavka članka 90. Ugovora o EZ-u“. Takvo je razlikovanje, međutim, u skladu s pravom Unije „samo ako ono ostvaruje ciljeve koji su sami usklađeni sa zahtjevima Ugovora i njegovim sekundarnim zakonodavstvom i ako su detaljna pravila takva da se njima mogu izbjeći sve vrste diskriminacije, izravne ili neizravne, u odnosu na uvoz iz drugih država članica ili svi oblici zaštite u vezi s domaćim proizvodima koji se natječu“. Povezano s poreznom olakšicom za agregate, različit tretman uvezenih agregata očito nije sukladan sa zahtjevima za razlikovanje koje je utvrdio Sud.
- (97) Vodeće načelo povezano s pravom Unije jest da je načela Ugovora potrebno tumačiti i primjenjivati na način kojim se ostvaruju njihovi ciljevi. Člankom 110. Ugovora utvrđuju se posebne odredbe povezane s međunarodnim oporezivanjem kojima se državama članicama zabranjuje uvođenje unutarnjeg oporezivanja diskriminacijske prirode. Kako bi porezna mjera koja čini potporu bila važeća, Komisija stoga mora biti uvjerenja da se predmetnom mjerom kao prvo ne krši članak 110. Ugovora, i kao drugo, da se njome ispunjavaju svi bitni uvjeti utvrđeni u člancima 107. i 108 ⁽²⁴⁾. Nema razloga zbog kojeg bi se smatralo da bi mjera potpore u obliku porezne olakšice koja se primjenjuje samo u dijelu države članice trebala biti iznimka od tog tumačenja.
- (98) Međutim, Komisija prima na znanje da se Ujedinjena Kraljevina svojim dopisom od 1. travnja 2014. obvezala ispraviti nespojivost porezne olakšice za agregate s člankom 110. Ugovora nadoknađujući naplaćene iznose koji su nespojivi s unutarnjim tržištem u skladu s kriterijima opisanima u uvodnim izjavama 99. do 103. Područje primjene ispravljanja jest omogućiti stjecanja agregata u Sjevernu Irsku iz ostalih država članica, i to ona u kojima je plaćena puna stopa poreza na agregate tijekom razdoblja između 2004. i 2010. u kojemu je program porezne olakšice na agregate bio aktivan, kako bi se ostvarila korist od 80 % poreznog odbitka na agregate koji je bio dostupan koncesionarima kamenoloma Sjeverne Irske koji su sudjelovali u poreznoj olakšici na agregate. Cilj uvođenja predloženog programa bio bi rješavanje nepravilnosti do koje je moglo doći.
- (99) Komisija primjećuje nemogućnost utvrđivanja stranih kamenoloma koji su prodali agregate podložne porezu na agregate te koji su bili uvezeni i upotrijebljeni u Sjevernoj Irskoj, koju Ujedinjena Kraljevina navodi u svom dopisu od 17. rujna 2012.. Komisija dalje primjećuje da subjekti koji stvarno plaćaju porez na agregate nisu bili strani kamenolomi, nego uvoznici prijavljeni za plaćanje poreza. Stoga se čini primjerenim i dosljednim s primjerima iz prakse Komisije ⁽²⁵⁾ da su subjekti koji stvarno plaćaju porez i zbog kojih su agregati propustili trenutak nastanka porezne obveze oni subjekti koji imaju pravo na naknadu. Predloženi retroaktivni program osigurava da bi svatko tko dostavi dokaze koje su iznijeli Poreznom i carinskom uredu Njezina Veličanstva za porez na agregate po punoj stopi u vezi s preuzimanjem agregata koji su bili uvezeni u Sjevernu Irsku iz ostalih država članica između 1. travnja 2004. i 30. studenoga 2010. („relevantno razdoblje“) i koji su ispunili posebne kriterije u pogledu okoliša i navedene uvjete, mogao tražiti zajam od 80 % na plaćeni porez.
- (100) Kako bi se retroaktivnim programom trebalo osigurati da se samo uvozom agregata iz kamenoloma koji ispunjavaju iste standarde zaštite okoliša kao i kamenolomi u Sjevernoj Irskoj koji su bili prihvatljivi za olakšicu ostvaruje korist od mehanizma nadoknade, Ujedinjena Kraljevina morala je osigurati mehanizam verifikacije. Komisija potvrđuje da kako bi retroaktivni program zaista bio primjenjiv, a ne nepotrebno opterećujući, Ujedinjena Kraljevina neće provjeravati jesu li strani kamenolomi ispunili točne standarde određene kamenolomima u Sjevernoj Irskoj jer u stvarnosti ne bi imali poticaja da to učine, ali su barem standardi zaštite okoliša koje je u to vrijeme predviđalo relevantno zakonodavstvo Unije bili preneseni u odgovarajuća nacionalna zakonodavstva. Ministarstvo za okoliš Sjeverne Irske osiguralo bi standarde zaštite okoliša svih mogućih podnositelja zahtjeva te bi vodilo razdoblje prijave u trajanju od godine dana počevši od objave prijedloga zakona o retroaktivnoj potpori u Ujedinjenoj Kraljevini.

⁽²²⁾ Vidjeti predmet C-221/06, Stadtgemeinde Frohnleiten i Gemeindebetriebe Frohnleiten, stavci 56. – 73., 2007. I-09643.

⁽²³⁾ Isto 22.

⁽²⁴⁾ E. Szyszczak, Research Handbook on European State Aid Law, Edward Elgar Publishing Limited, UK, 2011., str. 287.

⁽²⁵⁾ C-43/02 (ex NN 75/01) – Luksemburg, C-7/05 – Slovenija, NN 162/A/2003 i N 317/A/2006 – Austrija, C-4/09 (ex N 679/97) – Francuska.

- (101) Kako bi imao pravo na olakšicu, podnositelj zahtjeva trebao bi pokazati kamenolom izvan Ujedinjene Kraljevine iz kojeg je agregat potekao i Ministarstvu za okoliš Sjeverne Irske podnijeti zahtjev za potvrdu da je u to vrijeme kamenolom ispunjavao standarde zaštite okoliša sukladne zakonodavstvu Unije. Ministarstvo za okoliš tada bi tražilo mišljenje nadležnih tijela u ostalim državama članicama kako bi utvrdilo primjenjive norme i njihovu sukladnost. Ako bi bilo zadovoljno, Ministarstvo bi tada izdalo potvrdu o sukladnosti koja bi bila dostupna Poreznom i carinskom uredu Njezina Veličanstva ⁽²⁶⁾ osiguravajući mu potrebne podatke za obradu zahtjeva za otplatu poreza. Za zahtjeve u vezi s istim kamenolomom primjenjivala bi se ista potvrda.
- (102) Zahtjevi za povrat trebali bi sadržavati sljedeće dokumentirane dokaze: agregati su nabavljeni iz kamenoloma iz druge države članice tijekom relevantnog razdoblja; kamenolom ima potvrdu Ministarstva za okoliš; plaćena je puna stopa poreza na agregate i nije tražena olakšica u druge svrhe. Dokaz o nabavi mogao bi se sastojati od odgovarajuće komercijalne dokumentacije na kojoj se vidjeti datum transakcije i podrijetlo agregata. Prijavljeni račun poreznog obveznika za porez na agregate mogao bi poslužiti kao dokaz da je puna stopa poreza na agregate plaćena i da nije tražena druga olakšica. To je dio vlastite evidencije poreznog obveznika jer je nadležnim tijelima samo dostavljen ukupni iznos poreza koji se mora platiti na oporeziv agregat koji se komercijalno upotrebljava. Komisija je svjesna poteškoća koje bi mogući podnositelji zahtjeva mogli imati pri osiguravanju takve dokumentacije zbog dugog razdoblja koje je prošlo od uvođenja porezne olakšice za agregate ⁽²⁷⁾. Međutim, Komisija prima na znanje da je Ujedinjenoj Kraljevini samo potreban razuman dokaz dostupan za retroaktivnu olakšicu, s obzirom na činjenicu da ne postoji javna evidencija s takvim podatcima.
- (103) Retroaktivno ispravljanje koji predlaže Ujedinjena Kraljevina ima sljedeća glavna obilježja:
- (a) Bit će u velikoj mjeri stavljen na uvid javnosti, uključujući oglašavanjem u nacionalnom tisku u Sjevernoj Irskoj i Republici Irskoj. Kako je trenutak nastanka porezne obveze za porez na agregate podrijetlom s lokacije izvan Ujedinjene Kraljevine onaj kada je agregat komercijalno upotrijebljen, odnosno podliježe sporazumu o opskrbi u Ujedinjenu Kraljevinu, upotrebljava se u građevinske svrhe ili je pomiješan sa svime osim s vodom, mogući prihvatljivi subjekti mogli bi se najtočnije utvrditi oslanjajući se na podatke o prijavi poreza na agregate u Sjevernoj Irskoj. Stoga će stavljanje retroaktivnog programa na uvid javnosti među ostalim uključivati dopise svakom poduzeću koje plaća porez na agregate i prijavljeno je u Sjevernoj Irskoj, uključujući sve koji su mogli biti prijavljeni tijekom relevantnog razdoblja, ali koji su od tada poništili prijavu.
 - (b) To će biti uređeno sljedećim izvedivim prijedlogom Poreznog zakona nakon odluke Komisije. Ujedinjena Kraljevina obavijestila je Komisiju da je rad na nacrtu zakona već započeo u travnju 2014., dok su Komisiji već dostavili primjerak obrasca za povrat poreza na agregate. Predviđa se da bi retroaktivni program mogao stupiti na snagu u travnju ili svibnju 2015.
 - (c) Programom će se osigurati jednogodišnje razdoblje prijave pri Ministarstvu za okoliš od trenutka objave nacrta zakona, osiguravajući da Ministarstvo za okoliš ima dovoljno vremena za ispitivanje bitnih kamenoloma.
 - (d) Trajat će četiri godine od trenutka donošenja zakona (odnosno nakon kraljevskog odobrenja relevantnog prijedloga Poreznog zakona).
 - (e) Program neće biti ograničen u pogledu veličine fonda.
 - (f) Uključit će plaćanja kamata s retroaktivnom naknadom poreza. Kamatna bi se stopa izračunala u skladu s člankom 9. Uredbe Komisije (EZ) br. 794/2004 ⁽²⁸⁾.
 - (g) To će osigurati obradu plaćanja na najbrži mogući način (točno će razdoblje ovisiti o vremenu koje će nadležnim tijelima ostalih država članica trebati da provjere ekološke potvrde kamenoloma iz kojih je agregat bio uvezen u Sjevernu Irsku).
- (104) Komisija stoga smatra da je Ujedinjena Kraljevina provela uspostavu odgovarajućeg dokumenta kako bi ispravila bilo kakvu diskriminaciju do koje je eventualno došlo u prošlosti.

⁽²⁶⁾ Porezni i carinski ured Njezina Veličanstva provodio je porez i program za olakšice.

⁽²⁷⁾ Od poduzeća u Ujedinjenoj Kraljevini obično se traži da čuvaju poreznu evidenciju šest godina za potrebe poreza na agregate.

⁽²⁸⁾ Uredba Komisije (EZ) br. 794/2004 od 21. travnja 2004. o provedbi Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 93. Ugovora o EZ-u (SL L 140, 30.4.2004., str. 1.).

5.2.3. Ocjena na temelju Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2001.

- (105) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 56., Komisija nije mogla pozitivno zaključiti svoju ocjenu olakšice poreza za agregate u okviru Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2001. zbog sumnji da je ona povezana s člankom 110. Ugovora. Budući da će Ujedinjena Kraljevina utvrditi odgovarajući instrument kako bi ispravila svaku diskriminaciju koja proizlazi iz mjere, Komisija sada može zaključiti da je mjera spojivima s unutarnjim tržištem na temelju Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2001.
- (106) Komisija bilježi primjedbe pristigle od udruženja BAA povezane s ocjenom mjere u Odluci o pokretanju postupka i primjedbe Ujedinjene Kraljevine s tim u vezi. Komisija je ustanovila da nema novih argumenata koje Komisija nije već uzela u obzir te da nema razloga za mijenjanje ocjene u Odluci o pokretanju postupka.

5.2.4. Ocjena na temelju Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2008.

- (107) Komisija je u Odluci o pokretanju postupka ocijenila spojivost mjere s unutarnjim tržištem na temelju Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2008. Ocjena Komisije bila je pozitivna u svakom pogledu, osim u pogledu sukladnosti s točkom 158. podtočkom (c) Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2008., odnosno s kriterijima nužnosti kojima se zahtijeva da se znatno povećanje troškova proizvodnje prouzročeno porezom na agregate ne može prebaciti na kupce, a da to ne dovede to važnih smanjenja prihoda od prodaje korisnika olakšica poreza na agregate u Sjevernoj Irskoj.
- (108) U Odluci o pokretanju postupka Komisija je istaknula da Ujedinjena Kraljevina nije na primjeren način uzela u obzir učinak činjenice da proizvođači prerađenih proizvoda iz agregata nikad nisu platili punu stopu poreza na agregate na prosječno povećanje cijena u Sjevernoj Irskoj u usporedbi s povećanjem cijena u Velikoj Britaniji 2001. i 2002. nakon uvođenja poreza na agregate. Ujedinjena Kraljevina sada je dostavila procjenu učinka takvih prerađenih proizvoda na podacima koji pokazuju da razina povećanja cijena zaista ukazuje na nemogućnost prebacivanja poreza na agregate (vidjeti uvodnu izjavu 46.).
- (109) Nadalje, što se tiče dokazivanja smanjenja prihoda od prodaje, Komisija je napomenula da Ujedinjena Kraljevina nije osigurala objašnjenja u pogledu razvoja tržišta agregata u Sjevernoj Irskoj nakon 2002. Podatci koji su bili dostavljeni pokazali su povećanje u proizvodnji od 2004. do 2007. Kako je navedeno u uvodnim izjavama 47. do 49., dostavljeni su podatci iz reprezentativnog uzorka proizvođača agregata u Sjevernoj Irskoj, uključujući kretanja proizvodnje. Međutim, čini se da su oni pažljivo slijedili kretanja u građevinarstvu te je na njih snažno utjecala recesija koja je započela 2008. te stoga ne bi bila potpuno relevantna za dokazivanje smanjenja prihoda od prodaje zbog uvođenja poreza na agregate.
- (110) Komisija je u Odluci o pokretanju postupka uočila i da nisu predstavljeni podatci koji bi poduprli podnesak o tome da je povećanje troškova utjecalo na promet subjekata i smanjilo njihovu dobit. Unatoč velikim poteškoćama u prikupljanju važnih podataka, Ujedinjena Kraljevina uspjela je dostaviti podatke koji podupiru te navode, kako je opisano u odjeljcima 2.3.4. do 2.3.7. Uz to, Ujedinjena Kraljevina dostavila je podatke koji pokazuju visoku razinu tržišnog natjecanja s kojima se suočavaju proizvođači agregata iz Sjeverne Irske i njihove niske marže za povećanja cijena zbog veće opskrbe međusobno zamjenjivih proizvoda, nedostatka vertikalne integracije tržišta, velikog broja proizvođača s malim tržišnim udjelom (vidjeti uvodne izjave 34. do 40.).
- (111) Komisija je u Odluci o pokretanju postupka napomenula i da podatci o elastičnosti cijena u vezi s potražnjom ukazuju na činjenicu da ta potražnja ne bi bila elastična. Ujedinjena Kraljevina sada je pokazala da su odgovarajući podatci upućivali na cijelu Ujedinjenu Kraljevinu te nisu mogli biti bitni samo za Sjevernu Irsku. Komisija potvrđuje objašnjenja Ujedinjene Kraljevine da se posebna elastičnost za tržište Sjeverne Irske ne može izračunati.
- (112) Komisija primjećuje da je nakon primjedbe udruženja BAA da su ekonomski podatci koje predlaže Ujedinjena Kraljevina, navedeni u uvodnim izjavama 21. do 23. Odluke o pokretanju postupka, nevjerovatni i vjerojatno obmanjujući, Ujedinjena Kraljevina naknadno dostavila detaljnije podatke (uvodna izjava 27.) u pogledu cijena agregata u Sjevernoj Irskoj i Velikoj Britaniji. Podatci pokazuju da bi puna stopa poreza na agregate zaista predstavljala puno viši omjer prodajne cijene na već obuzdanom tržištu.

- (113) Komisija je dalje razmatrala razlog zbog kojeg bi se porez na agregate mogao prebaciti na potrošače u Velikoj Britaniji, ali ne u Sjevernoj Irskoj. U tom smislu Komisija potvrđuje ocjenu Ujedinjene Kraljevine kako je opisana u uvodnim izjavama 34. do 40., koju je potvrdio Ured za poštenu trgovinu (OFT) u svojem izvješću o agregatima ⁽²⁹⁾ da je tržište agregata u Sjevernoj Irskoj drukčije geografsko tržište od onoga u Velikoj Britaniji te da za proizvođače agregata u Sjevernoj Irskoj ima manje manevarskog prostora za prebacivanje pune stope poreza na svoje kupce.
- (114) Komisija napominje i da je opseg za povećanja cijena u Sjevernoj Irskoj navodno isto tako vrlo ograničen višim troškovima proizvodnje s kojima se suočavaju u brojnim područjima. Ujedinjena Kraljevina pokazala je da su podaci koje su dostavila četiri od pet najvećih društava u industriji pokazali da su profitne marže već iznimno uske, sa mnogo kamenoloma koji posluju nekoliko godina s gubitcima, isto tako zbog viših troškova struje i lokacijskih dozvola (vidjeti uvodnu izjavu 25.).
- (115) Komisija primjećuje da, iako nisu podijeljeni po godinama i po vrsti agregata, podaci koje je Ujedinjena Kraljevina dostavila i koji su opisani u odjeljku 2.3.6. pokazuju da je industrija agregata u Sjevernoj Irskoj bila suočena s visokom trgovinskom izloženošću koja je općenito premašivala 10 % i dosegala čak 24,25 %. Kako je Ujedinjena Kraljevina naglasila, zbog neprijavljenih bi uvoza iz Sjeverne Irske trgovinska izloženost mogla biti čak i veća. U prethodnoj praksi ⁽³⁰⁾ Komisija je smatrala da bi već i trgovinska izloženost iznad 10 % predstavljala rizik za konkurentnost odgovarajuće industrije. Nadalje, Komisija je potvrdila da je zbog visoke trgovinske izloženosti u kombinaciji s niskim tržišnim udjelom nemoguće prebaciti znatne dodatne troškove na kupce ⁽³¹⁾, a da se ne izgubi količina prodaje.
- (116) Međutim, Komisija primjećuje da podaci za asfalt i pijesak ne slijede to kretanje i imaju mnogo nižu trgovinsku izloženost. No pijesak i asfalt ne slijede ista kretanja kao drugi neobrađeni ili obrađeni agregati. Brojke općenito pokazuju smanjenje uvoza i izvoza. Međutim, čini se da se uvoz pijeska i asfalta posljednjih godina udvostručio. To, naravno, utječe na izračun trgovinske izloženosti. Potrebno je spomenuti da za uvezene prerađene agregate porez na agregate nikad nije bio obvezan, odnosno da je nakon privremene obustave porezne olakšice za agregate, kad je asfalt iz Sjeverne Irske postao podložan punom iznosu poreza na agregate, uvezeni asfalt automatski bio mnogo jeftiniji. Stoga je moguće da je na kretanje uvoza utjecala ta razlika u cijeni.
- (117) Nadalje, Komisija napominje da tržište agregata za sve vrste neobrađenih agregata predstavlja jedno tržište proizvoda. Razlog tome jest međusobna zamjenjivost različitih sirovih agregata te je to potvrdio OFT u izvješću iz 2012. ⁽³²⁾ kad je ocijenio tržište za agregate (neobrađeni agregati), cement i gotov beton te nije podijelio tržište agregata. Stoga je Komisija zaključila da različite razine trgovinske izloženosti za pijesak i asfalt u usporedbi s ostalim vrstama agregata nisu bitne za njihovu ocjenu jer, kao prvo, pijesak i asfalt uzimaju se zajedno, iako su na različitim tržištima proizvoda, gdje pijesak pripada prvoj kategoriji agregata od drobljenog kamena, a asfalt je prerađeni agregat, a kao drugo, na brojke utječu kretanja uvoza, vjerojatno u vezi s asfaltom.
- (118) Zaključno, Komisija utvrđuje da je Ujedinjena Kraljevina pokazala da znatno povećanje troškova proizvodnje zbog poreza na agregate nije moglo biti prebačeno bez važnih smanjenja prihoda od prodaje te da je uvjet spojivosti propisan točkom 158. podtočkom (c) Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2008. ispunjen.
- (119) Stoga Komisija može pozitivno zaključiti ocjenu spojivosti mjere s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora na temelju Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2008.

6. ZAKLJUČAK

- (120) Kao što je objašnjeno u uvodnoj izjavi 40. Odluke o pokretanju postupka, Komisija je utvrdila da je Ujedinjena Kraljevina nezakonito provela preinačenu olakšicu iz poreza na agregate u Sjevernoj Irskoj kršeći članak 108. stavak 3. Ugovora. Međutim, Komisija je, s obzirom na obveze za retroaktivnim ispravljanjem koje je provela Ujedinjena Kraljevina, utvrdila da je preinačena olakšica iz poreza na agregate spojiva s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora na temelju Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2001. i Smjernica o potporama za zaštitu okoliša iz 2008.,

⁽²⁹⁾ Agregati – Razlog zbog kojeg OFT upućuje povjerenstvo za tržišno natjecanje na istraživanje tržišta od siječnja 2012.

⁽³⁰⁾ N 327/08 – Danska, uvodna izjava 64.

⁽³¹⁾ Isto 30, uvodna izjava 66.

⁽³²⁾ Isto 28.

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Preinačena olakšica u vezi s porezom na agregate koju je Ujedinjena Kraljevina provela između 1. travnja 2004. i 30. studenoga 2010. spojiva je s unutarnjim tržištem u smislu članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora o funkcioniranju Europske unije pod uvjetom da Ujedinjena Kraljevina ispuní obveze utvrđene u članku 2.

Članak 2.

1. Kako bi uklonili diskriminaciju koju su pretrpjela društva koja su uvozila agregate u Sjevernu Irsku plaćajući punu stopu poreza na agregate bez mogućnosti ostvarivanja koristi od preinačene olakšice od tog poreza koji se primjenjuje u Sjevernoj Irskoj, nadležna tijela Ujedinjene Kraljevine obvezuju se provesti mehanizam kojim će retroaktivno nadoknaditi 80 % punog iznosa poreza naplaćenog uvoznícima agregata u Sjevernu Irsku između 1. travnja 2004. i 30. studenoga 2010.
2. Mehanizmom naknade predviđa se jednogodišnje razdoblje prijave pri Ministarstvu za okoliš Sjeverne Irske od datuma objave prijedloga zakona. Mehanizam naknade traje četiri godine od datuma stupanja na snagu.
3. Naknada se pravno uređuje sljedećim izvedivim Poreznim zakonom nakon ove Odluke.
4. Mehanizam naknade nije ograničen u smislu veličine sredstava i uključuje plaćanje kamata po stopi obračunanoj u skladu s člankom 9. Uredbe (EZ) br. 794/2004 od 21. travnja 2004. o provedbi Uredbe (EZ) br. 659/1999.
5. Ujedinjena Kraljevina u velikoj mjeri stavlja mehanizam naknade na uvid javnosti, uključujući oglašavanje u nacionalnom tisku u Sjevernoj Irskoj i Republici Irskoj.

Članak 3.

Unutar godine dana od datuma obavijesti o Odluci Ujedinjena Kraljevina obavješćuje Komisiju o mjerama koje je poduzela u svrhu postupanja u skladu s Odlukom.

Komisiji šalje godišnja izvješća u pogledu postupka naknade iz članka 2., počevši od datuma priopćenja Odluke do isteka četverogodišnjeg razdoblja iz članka 2. stavka 2.

Članak 4.

Ova je Odluka upućena Ujedinjenoj Kraljevini Velike Britanije i Sjeverne Irske.

Sastavljeno u Bruxellesu 4. kolovoza 2014.

Za Komisiju
Joaquín ALMUNIA
Potpredsjednik

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2015/1584**od 1. listopada 2014.****o državnoj potpori SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) koju je provela Italija u korist društva Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. i različitih zračnih prijevoznika koji obavljaju usluge prijevoza iz zračne luke Alghero***(priopćeno pod brojem dokumenta C(2014) 6838)***(Vjerodostojan je samo tekst na engleskom jeziku)****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon što je pozvala zainteresirane stranke da dostave svoje primjedbe u skladu s prethodno navedenim odredbama ⁽¹⁾ i uzimajući u obzir njihove primjedbe,

budući da:

1. POSTUPAK

- (1) Komisija je 22. prosinca 2003. zaprimila pritužbu talijanskog zračnog prijevoznika Air One S.p.A. (dalje u tekstu: Air One) u kojoj je navedeno da je nekoliko talijanskih zračnih luka dodijelilo nezakonitu potporu trgovačkom društvu Ryanair Ltd. („Ryanair”) temeljem nekoliko ugovora u kojima su utvrđeni uvjeti poslovanja u zračnim lukama. Riječ je bila o zračnim lukama Alghero, Pescara i Rim kojima upravljaju društva Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. (dalje u tekstu „So.Ge.A.AL”), SAGA S.p.A. i Aeroporti di Roma S.p.A., te o zračnim lukama Pisa, Treviso i Bergamo („Orio al Serio”).
- (2) Dopisom od 11. lipnja 2004. društvo Air One zatražilo je od Komisije da izrazi svoje stajalište u vezi s njegovom pritužbom u skladu s člankom 265. Ugovora i podnijelo je Općem sudu tužbu zbog nedjelovanja. Sud je odbacio tužbu ⁽²⁾.
- (3) Dopisom od 9. srpnja 2004. Komisija je Italiji prosljedila nepovjerljivu verziju pritužbe. Nakon što je Komisija pristala na produljenje roka, Italija je dostavila primjedbe na pritužbu u dopisima od 5. listopada 2004. i 5. studenoga 2004.
- (4) Komisija je zatražila dodatne informacije dopisom od 14. ožujka 2005. Nakon što je Komisija pristala na produljenje roka, Italija je dostavila tražene informacije u dopisu od 17. lipnja 2005. U dopisu od 30. lipnja 2005. Italija je Komisiji dostavila dodatne informacije.
- (5) Dopisom od 21. studenoga 2005. društvo Air One zatražilo je od Komisije da proširi svoju istragu na zračne luke Bari i Brindisi. Dopisom od 18. svibnja 2006. društvo Air One službeno je pozvalo Komisiju da izrazi svoje stajalište u skladu s člankom 265. Ugovora. Komisija je odgovorila dopisom od 14. srpnja 2006.
- (6) Dopisima od 26. listopada 2006. i 10. siječnja 2007. društvo Air One ograničilo je svoje prigovore na navodnu potporu dodijeljenu u skladu s ugovorima potpisanim između upravitelja zračne luke Alghero, društva So.Ge.A.AL, i društva Ryanair. Društvo Air One 12. veljače 2007. pozvalo je Komisiju da postupi u skladu s člankom 265. Ugovora.

⁽¹⁾ SL C 38, 12.2.2008., str. 19. i SL C 40, 12.2.2013., str. 15.⁽²⁾ Presuda od 10.5.2006. u predmetu T-395/04, *Air One SpA protiv Komisije Europske unije* [2006.], ECR II – 1347.

- (7) Dopisima od 27. lipnja 2006. i 30. studenoga 2006. Komisija je od Italije zatražila dodatne informacije. Taj je zahtjev djelomično zadovoljen u dopisu Italije od 17. siječnja 2007. Komisija je od Italije zatražila dodatne informacije u dopisu od 19. veljače 2007. Italija je odgovorila na taj zahtjev dopisima od 16. ožujka 2007. i 26. ožujka 2007.
- (8) Nakon što je preispitala informacije koje je dostavila Italija, Komisija je 12. rujna 2007. odlučila pokrenuti istražni postupak propisan u članku 108. stavku 2. Ugovora (dalje u tekstu „Odluka iz 2007.“). Odluka iz 2007. objavljena je u *Službenom listu Europske unije* ⁽³⁾. Komisija je pozvala zainteresirane stranke da dostave svoje primjedbe na mjere koje su predmet istrage.
- (9) Dopisima od 15. listopada 2007. i 22. listopada 2007. Italija je zatražila od Komisije da produlji rok za podnošenje očitovanja na ocjenu Odluke iz 2007. Komisija je odobrila produljenje dopisom od 23. listopada 2007. Italija je 14. studenoga 2007. dostavila svoja očitovanja na Odluku iz 2007.
- (10) Komisija je 12. veljače 2008. objavila ispravak Odluke iz 2007. ⁽⁴⁾.
- (11) Društvo Ryanair dostavilo je 18. veljače 2008. svoja očitovanja na ocjenu Odluke iz 2007. Društvo So.Ge.A.AL dostavilo je svoja očitovanja istog datuma. Društvo So.Ge.A.AL dostavilo je dodatne informacije dopisom od 16. lipnja 2008. Italija je 20. veljače 2008. prosljedila Komisiji očitovanja regije Sardinije (dalje u tekstu: „RAS“).
- (12) Očitovanja društava Ryanair i So.Ge.A.AL prosljedena su Italiji dopisom od 28. veljače 2008.
- (13) Dopisom od 20. lipnja 2008. društvo Air One nadopunilo je svoju izvornu pritužbu. Komisija je 10. prosinca 2008. poslala taj podnesak Italiji tražeći njezine primjedbe. Dopisom od 15. siječnja 2009. talijanska nadležna tijela zatražila su produljenje roka za podnošenje primjedbi na podnesak društva Air One. Komisija je odobrila produljenje roka dopisom od 20. siječnja 2009. Italija je 13. veljače 2009. Komisiji dostavila svoja očitovanja.
- (14) Komisija je 1. rujna 2008. zatražila od društva Ecorys Netherlands BV (dalje u tekstu: „Ecorys“) da provede ekonomsku ocjenu nekoliko tekućih istraga o državnim potporama, uključujući onu koja se odnosi na zračnu luku Alghero. Analizom je između ostalog obuhvaćeno postupanje upravitelja zračne luke So.Ge.A.AL i lokalnih nadležnih tijela u pogledu ugovora sklopljenih između društva So.Ge.A.AL i zračnih prijevoznika i u kojoj su mjeri ugovori sa zračnim prijevoznicima koji posluju u zračnoj luci Alghero u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu („MEOP“). Društvo Ecorys dostavilo je svoje završno izvješće 30. ožujka 2011. (dalje u tekstu: „izvješće Ecorysa“).
- (15) Dopisom od 5. ožujka 2010. društvo Ryanair dostavilo je Komisiji dodatne informacije o tekućim istragama u kojima sudjeluje društvo Ryanair, između ostalog o onoj koja se odnosi na zračnu luku Alghero.
- (16) Komisija je 30. ožujka 2011. Italiji poslala zahtjev za dodatne informacije. Komisija je istim dopisom prosljedila Italiji englesku verziju izvješća Ecorysa.
- (17) Komisija je 8. travnja 2011. poslala zahtjev za informacije društvu Ryanair. Društvo Ryanair odgovorilo je na taj zahtjev dopisom od 22. srpnja 2011.
- (18) Dopisima od 23. svibnja 2011. i 30. svibnja 2011. Italija je zatražila produljenje roka za dostavljanje informacija koje je Komisija zatražila 30. ožujka 2011. Italija je istim dopisom zatražila prijevod engleske verzije izvješća Ecorysa na talijanski. Italija je 1. lipnja 2011. potvrdila zahtjev za prijevod. Komisija je 1. kolovoza 2011. poslala Italiji prijevod izvješća Ecorysa na talijanski.
- (19) Dopisima od 31. kolovoza 2011. i 9. rujna 2011. Italija (RAS i talijansko Ministarstvo prometa) odgovorila je na zahtjev Komisije za informacije od 30. ožujka 2011.
- (20) Dopisom od 19. listopada 2011. Komisija je Italiji prosljedila odgovor Ryanaira od 22. srpnja 2011. Dopisom od 16. studenoga 2011. Italija je zatražila produljenje roka za primjedbe. Italija je istim dopisom zatražila

⁽³⁾ SL C 12, 17.1.2008., str. 7.

⁽⁴⁾ Vidjeti bilješku 1.

prijevod na talijanski jezik Izvješća o ocjeni načela ulagača u tržišnom gospodarstvu („Izvješće o MEOP-u iz 2011.”) priloženog odgovoru društva Ryanair. Dopisom od 17. studenoga 2011. Komisija je pristala produljiti rok. Komisija je 23. siječnja 2012. Italiji poslala talijansku verziju Izvješća o MEOP-u iz 2011. Italija je 15. veljače 2012. dostavila svoje primjedbe o očitovanjima društva Ryanair, posebno o Izvješću o MEOP-u iz 2011.

- (21) Komisija je 17. veljače 2012. poslala zahtjev za informacije društvu Ryanair o seriji tekućih istraga o državnim potporama, uključujući o zračnoj luci Alghero. Društvo Ryanair odgovorilo je na taj zahtjev dopisom od 16. travnja 2012.
- (22) Komisija je 27. lipnja 2012. proširila formalni istražni postupak na dodatne mjere koje je poduzela Italija, a koje nisu bile predmet pritužbe društva Air One (dalje u tekstu: „Odluka iz 2012.”) ⁽⁵⁾. Odluka iz 2012. objavljena je u *Službenom listu Europske unije*. Komisija je pozvala zainteresirane stranke da dostave svoje primjedbe na mjere koje su predmet istrage.
- (23) Italija je dostavila svoja očitovanja na Odluku iz 2012. 31. kolovoza 2012., 3. listopada 2012., 19. listopada 2012., 22. listopada 2012. i 20. veljače 2013. Komisija je zaprimila primjedbe od četiriju zainteresiranih stranaka: društva So.Ge.A.AL, Ryanair, Airport Marketing Services Ltd. (dalje u tekstu: „AMS”) i Unioncamere. Podnesak društva Ryanair uključivao je ažurirano izvješće o MEOP-u (dalje u tekstu: „Izvješće o MEOP-u iz 2013.”). Komisija je primjedbe zainteresiranih stranaka prosljedila Italiji, koja je dobila priliku za odgovor. Očitovanja Italije na primjedbe zainteresiranih stranaka zaprimljena su 6. rujna 2013. i 13. studenoga 2013.
- (24) Nekoliko podnesaka zaprimljeno je od društva Ryanair 20. prosinca 2013., 17., 24. i 31. siječnja 2014. Komisija je Italiji prosljedila sve podneske koji se odnose na zračnu luku Alghero 9. siječnja 2014. i 5. veljače 2014. Italija je 24. veljače 2014. zatražila prijevod na talijanski podnesaka društva Ryanair koji su joj prosljeđeni dopisom Komisije od 5. veljače 2014. Komisija je dopisom od 8. travnja 2014. prosljedila Italiji talijansku verziju podneska društva Ryanair, u skladu sa zahtjevom.
- (25) Dopisom od 23. prosinca 2013. Komisija je zatražila dodatne informacije od Italije o mjerama koje su predmet istrage. Nakon produljenja izvornog utvrđenog roka, Italija je 18. veljače 2014. dala djelomični odgovor na zahtjev Komisije. Italiju su 4. ožujka 2014. podsjetili na obvezu da dostavi sveobuhvatan odgovor na sva pitanja koja joj je Komisija postavila u dopisu od 23. prosinca 2013. Italija je dostavila tražene informacije u dopisu od 25. ožujka 2014.
- (26) Komisija je 14. ožujka 2014. obavijestila Italiju i zainteresirane stanke u postupku da su Smjernice o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima (dalje u tekstu: „Smjernice za zračni prijevoz iz 2014.”) ⁽⁶⁾ donesene 20. veljače 2014. i pozvala je Italiju da dostavi svoje primjedbe u roku od 20 radnih dana od objave Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. Italija nije odgovorila na dopis Komisije od 14. ožujka 2014.
- (27) Komisija je od Italije zatražila dodatne informacije u dopisu od 21. ožujka 2014. Nakon produljenja izvornog utvrđenog roka, Italija je dostavila tražene informacije 25. travnja 2014. i 8. svibnja 2014.
- (28) Smjernice za zračni prijevoz iz 2014. obavljene su 4. travnja 2014. u *Službenom listu Europske unije*. Njima su zamijenjene Smjernice Zajednice o financiranju zračnih luka i početnim potporama zračnim prijevoznicima koji polijeću iz regionalnih zračnih luka (dalje u tekstu: „Smjernice za zračni prijevoz iz 2005.”) ⁽⁷⁾.
- (29) U *Službenom listu Europske unije* objavljena je 15. travnja 2014. obavijest kojom se pozivaju države članice i zainteresirane stranke da u roku od mjesec dana od objave Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. dostave primjedbe o njihovoj primjeni. Društvo So.Ge.A.AL dostavilo je svoje primjedbe 8. svibnja 2014. Primjedbe društva So.Ge.A.AL prosljeđene su Italiji 22. svibnja 2014.
- (30) Komisija je od Italije zatražila dodatne informacije u dopisu od 26. svibnja 2014. Italija je tražene informacije dostavila 10. lipnja 2014., 28. srpnja 2014., 20. i 27. kolovoza 2014., 1. i 19. rujna 2014.

⁽⁵⁾ Vidjeti bilješku 1.

⁽⁶⁾ SL C 99, 4.4.2014., str. 3.

⁽⁷⁾ SL C 312, 9.12.2005., str. 1.

- (31) Italija je obavijestila Komisiju dopisom od 11. rujna 2014. da iznimno prihvaća donošenje ove odluke samo na engleskom jeziku.

2. OPĆE INFORMACIJE O ZRAČNOJ LUCI ALGHERO

- (32) Zračna luka Alghero nalazi se na sjeverozapadu talijanskog otoka Sardinije. Zračna luka Alghero izvorno je osnovana kao vojna zračna luka, a za civilni promet otvorena je 1974. Infrastruktura zračnih luka i objekti u vlasništvu su države putem društva *Ente Nazionale Aviazione Civile* (dalje u tekstu: „ENAC”), koje je nacionalno nadležno tijelo za civilno zrakoplovstvo.
- (33) U odnosu na udaljenost između zračne luke Alghero i drugih sardinijskih zračnih luka, zračna luka Alghero nalazi se na udaljenosti od 128 km od zračne luke Olbia, 133 km od zračne luke Oristano, 225 km od zračne luke Tortili – Arbatax i 235 km od zračne luke Cagliari⁽⁸⁾. Italija tvrdi da zračna luka Alghero zbog svojeg zemljopisnog položaja i posebnih značajki prometne mreže (cestovni i željeznički prijevoz) nije zamjenjiva niti s jednom od tih susjednih zračnih luka.
- (34) Putnički promet u zračnoj luci povećao se s 663 570 putnika 2000. na više od 1 milijun putnika 2005. i gotovo 1,6 milijuna 2013.

Tablica 1.

Putnički promet u zračnoj luci Alghero

Godina	Putnici
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) Društvo Ryanair bilo je glavni zračni prijevoznik koji se koristio zračnom lukom od 2000. Međutim, od 2000. zračnom lukom koristili su se i drugi zračni prijevoznici, uključujući niskotarifne prijevoznike (Germanwings, Air Italy, Air Dolomiti, Air Vallée, Meridiana, Alpi Eagles, bmibaby, easyJet, Air One, Volare, Alitalia)⁽⁹⁾.

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

⁽⁹⁾ Tijekom Istrage Italija je obavijestila Komisiju da je zakonski sljednik društva Volare društvo CAI Second S.p.A., društvo kći društva Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.A. Isto tako, društvo Air One S.p.A. spojilo se s društvom Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.A.

- (36) Pristojbe koje se naplaćuju zračnim prijevoznicima u zračnoj luci Alghero obično se utvrđuju na temelju objavljenog cjenika pristojbi zračne luke koji uključuje sljedeće: pristojbe za polijetanje i slijetanje, pristojbe za putnike, sigurnosne pristojbe, pristojbe za pregled prtljage i pristojbu za zemaljske usluge.

3. UPRAVLJANJE ZRAČNOM LUKOM ALGHERO

3.1. DRUŠTVO So.Ge.A.AL

- (37) Društvo So.Ge.A.AL osnovano je 1994. kao upravitelj zračne luke Alghero. Početni kapital trgovačkog društva iznosio je 200 milijuna ITL (103 291,4 EUR) koji su u potpunosti uložila lokalna javna tijela. Većina kapitala bila je u vlasništvu (izravno ili neizravno putem društva Società Finanziaria Industriale Regione Sardegna – SFIRS S.p.A (dalje u tekstu: „SFIRS”) društva RAS. Društvo SFIRS osnovano je kao investicijsko društvo RAS-a ⁽¹⁰⁾.
- (38) Iako se sastav kapitala društva So.Ge.A.AL razlikovao tijekom godina, trgovačko društvo bilo je od 1994. u potpunom vlasništvu javnih tijela: Gospodarska komora pokrajine Sassari, općina Sassari, općina Alghero, RAS i SFIRS S.p.A.
- (39) Tijekom 2010. godine 80,20 % dionica društva So.Ge.A.AL bilo je u vlasništvu RAS-a, a 19,80 % u vlasništvu društva SFIRS.

3.2. KONCESIJA ZA UPRAVLJANJE

- (40) Društvo So.Ge.A.AL potpisalo je 28. svibnja 2007. s ENAC-om Konvenciju o četrdesetogodišnjoj „općoj” koncesiji za upravljanje ⁽¹¹⁾ zračnom lukom Alghero (dalje u tekstu: „Konvencija”) ⁽¹²⁾. Prije 2007. društvo So.Ge.A.AL upravljalo je zračnom lukom Alghero na temelju „privremene” koncesije za upravljanje koja mu je dodijeljena 11. veljače 1999.
- (41) U Italiji koncesiju za upravljanje zračnom lukom dodjeljuje društvo ENAC na temelju ocjene održivosti poslovnog plana, koji uključuje akcijski plan, plan ulaganja i gospodarsko-financijski plan. U akcijskom planu upravitelj zračne luke navodi svoje strategije gospodarskog programiranja i ustrojstvenu strukturu. Plan ulaganja sastoji se od kratkog izvješća o planiranim aktivnostima i njihovoj tehničkoj, gospodarskoj ili administrativnoj održivosti. U gospodarsko-financijskom planu prikazana je financijska ravnoteža upravljanja zračnom lukom.
- (42) U skladu s člankom 8. Konvencije, prihod društva So.Ge.A.AL sastoji se od sljedećeg:
- (a) pristojbi za korištenje zračne luke u skladu s talijanskim Zakonom br. 324 od 5. svibnja 1976. i naknadnim izmjenama;
 - (b) pristojbi za utovar i istovar robe prevezene zrakom u skladu s talijanskim Zakonom br. 117 od 16. travnja 1974.;

⁽¹⁰⁾ Društvo RAS vlasnik je 100 % vlasničkog kapitala društva SFIRS. SFIRS priprema planove i programe i izrađuje smjernice usmjerene na gospodarski i društveni razvoj regije.

⁽¹¹⁾ Infrastruktura zračne luke u vlasništvu je društva ENAC koje njome upravlja izravno ili ju dodjeljuje trećim strankama na temelju koncesija. U Italiji su tradicionalno postojale četiri vrste modela upravljanja zračnim lukama: i. zračne luke kojima izravno upravlja država koja je odgovorna za izgradnju i održavanje infrastrukture zračne luke, koja je snosila sve troškove i zadržala sav prihod; ii. zračne luke kojima se upravlja na temelju *privremene* koncesije u kojem slučaju bi upravitelj zračne luke, na temelju privremenog odobrenja, mogao upravljati infrastrukturom zračne luke i zadržati prihod od gospodarskih djelatnosti; iii. zračne luke kojima se upravlja na temelju *djelomične* koncesije u kojem slučaju je upravitelj zračne luke zadržao sav prihod od uporabe putničkih i teretnih terminala i glavnih usluga zračne luke (npr. zemaljske usluge), a država je putem društva ENAC zadržala sav prihod od pristojbi zračne luke (pristojbe za uzlijetanje i slijetanje, pristojbe za parkiranje zrakoplova i pristojbe za ukrcavanje putnika); iv. zračne luke kojima se upravlja na temelju *opće* koncesije u kojem je slučaju upravitelj zračne luke bio odgovoran za upravljanje svom infrastrukturom (uključujući ograđenu zračnu stranu zračne luke) i pružanje svih usluga zračne luke i prikupljao sav prihod stečen poslovanjem zračne luke u trajanju do četrdeset godina. Od 2007. društvo ENAC može privremeno povjeriti nositeljima *djelomičnih* koncesija (uključujući one kojima je *privremeno* povjereno upravljanje infrastrukturom) upravljanje zračnom lukom u okviru *općeg* režima upravljanja ograničavanjem prava na uporabu prihoda od korisničkih prava na hitne mjere koje upravitelj zračne luke zahtijeva za obavljanje svojih aktivnosti, kako je propisano u planu djelovanja (*Piano di interventi*).

⁽¹²⁾ Međuministarski nalog 125.T za dodjelu koncesije društvu So.Ge.A.AL izdan je 3. kolovoza 2007.

- (c) koncesijskih naknada za sigurnosne usluge utvrđene u skladu s talijanskim zakonom br. 248/2005 i naknadnim izmjenama;
- (d) prihoda koji izravno ili neizravno proizlaze iz upravljanja zračnom lukom te od uporabe prostorija i objekata zračnih luka od strane trećih stranaka, koje su propisane u talijanskom Zakonu br. 18/1999.
- (43) Upravitelji zračnih luka moraju plaćati godišnje koncesijske naknade društvu ENAC za pravo upravljanja zračnom lukom u iznosu i u skladu s postupcima definiranim u relevantnim zakonima koji su na snazi (za podatke o utvrđivanju pristojbi za koncesije vidjeti uvodne izjave 155. do 157.).
- (44) Na temelju članka 12. Konvencije, upravitelj zračne luke mora svake godine, počevši od godine dodjele koncesije, dostaviti društvu ENAC izvješće o stanju provedbe akcijskog plana. Osim toga, upravitelj zračne luke mora, najkasnije šest mjeseci prije isteka svakog četverogodišnjeg razdoblja trajanja koncesije, dostaviti društvu ENAC na odobrenje poslovni plan (uključujući plan ulaganja i akcijski plan) za sljedeće četverogodišnje razdoblje. Ako upravitelj zračne luke ne ispuní te obveze primjenjuju se kazne.
- (45) U skladu s člankom 14.bis Konvencije, koncesija se ukida i Konvencija se zakonski raskida u sljedećim slučajevima: i. ako mjere opisane u uvodnoj izjavi 44. nisu provedene u utvrđenom roku; ii. u slučaju kašnjenja dužeg od dvanaest mjeseci u plaćanju koncesijske naknade koju duguje upravitelj zračne luke; iii. stečaja ili iv. neostvarenja gospodarsko-financijske ravnoteže do kraja prvog četverogodišnjeg razdoblja.

3.3. NADLEŽNOST JAVNE POLITIKE

- (46) U dopisu od 18. veljače 2014. Italija je tvrdila da društvo So.Ge.A.AL ne obavlja djelatnosti koje su u nadležnosti javne politike ⁽¹³⁾.
- (47) Međutim, društvo So.Ge.A.AL dalo bi na raspolaganje državi prostorije zračne luke u svrhe pružanja određenih usluga u okviru javnih ovlasti i snosilo bi troškove održavanja i upravljanja predmetnim prostorijama.
- (48) U dopisu od 10. lipnja 2014. ⁽¹⁴⁾ Italija je ponovno razmotrila svoje stajalište i tvrdila je da bi troškovi nastali u okviru upravljanja tim prostorijama zračnih luka bili u nadležnosti javne politike. U odnosu na pravni okvir, Italija je izjavila da postoje stroga pravila kojima je propisano da te troškove snose upravitelji zračnih luka. Upravitelj zračne luke posebno mora dati na raspolaganje društvu ENAC i drugim javnim tijelima (graničnoj policiji, carinskoj upravi, financijskoj policiji, uredu za pomorsko, zračno i granično zdravlje, talijanskom crvenom križu, vatrogasnoj službi, policiji) određene prostorije zračne luke i snositi odgovarajuće troškove upravljanja i održavanja ⁽¹⁵⁾. Obveza upravitelja zračnih luka da stave na raspolaganje javnim subjektima prostorije zračne luke i snose troškove propisana je Okvirnom konvencijom za dodjelu upravljanja talijanskim zračnim lukama navedenom u Odluci br. 12479 od 20. listopada 1999. Ministarstva prometa i pomorstva koja je donesena primjenom Ministarske odluke br. 521 iz 1997. Relevantne odredbe prenesene su u Konvenciji u čijem je članku 4. stavku 1. točki (c) propisana obveza upravitelja zračne luke da „izvršava aktivnosti potrebne za podupiranje djelatnosti za koje je odgovorna država, hitnih i zdravstvenih službi u prostorijama zračnih luka”. Italija tvrdi da su ukupni operativni troškovi društva So.Ge.A.AL za održavanje tih prostorija u razdoblju 2000. – 2010. iznosili 2 776 073 EUR ⁽¹⁶⁾.
- (49) Italija je osim toga tvrdila da bi 1 284 133 EUR ukupnih troškova ulaganja u novi terminal predstavljalo troškove izgradnje prostorija koje društvo So.Ge.A.AL mora staviti na raspolaganje javnim subjektima i stoga bi se mogli smatrati troškovima nastalima obavljanjem djelatnosti koje su u nadležnosti javne politike (vidjeti isto uvodnu izjavu 86.).

⁽¹³⁾ U tom pogledu, Komisija podsjeća da je Sud utvrdio da djelatnosti koje su obično u nadležnosti države koja izvršava svoje službene ovlasti kao javno tijelo nisu gospodarske prirode i u načelu se na njih ne primjenjuju pravila o državnim potporama. Vidjeti u tom smislu predmet C-118/85 *Komisija protiv Italije* [1987.] ECR 2599, stavci 7. i 8., predmet C-30/87 *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, [1988.] ECR I-2479, stavak 18., predmet C-364/92 *SAT/Eurocontrol*, [1994.] ECR I-43, stavak 30. i predmet C-113/07 *P Selex Sistemi Integrati protiv Komisije*, [2009.] ECR I-2207, stavak 71.

⁽¹⁴⁾ U odgovoru na zahtjev Komisije za informacije od 26. svibnja 2014.

⁽¹⁵⁾ Stavci 7. i 8. članka 4. i članka 11. Konvencije iz 2007.

⁽¹⁶⁾ Prilog 22. dopisa Italije od 10. lipnja 2014.

3.4 NAKNADE ZA KONCESIJU KOJE JE PLATILO DRUŠTVO So.Ge.A.AL

- (50) Naknade za koncesiju (upravljanje i sigurnost) koje je platilo društvo So.Ge.A.AL između 2000. i 2010. prikazane su u Tablici 2. ⁽¹⁷⁾.

Tablica 2.

Naknade za koncesiju koje je društvo So.Ge.A.AL platilo tijekom 1998. – 2010. (EUR)

Opis	1998.	1999.	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.
Naknada Ministarstvu za koncesiju za upravljanje	139 572	166 505	243 880	266 205	312 950	371 912	418 358
Naknada za koncesiju za sigurnost	—	—	—	—	—	—	—
Ukupno	139 572	166 505	243 880	266 205	312 950	371 912	418 358
Opis	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	Ukupno
Naknada za koncesiju za upravljanje	473 836	119 197	171 019	232 130	267 009	171 005	2 643 514
Naknada za koncesiju za sigurnost	7 092	37 324	45 439	48 205	52 618	48 571	239 249
Ukupno	480 928	156 539	216 458	280 335	319 627	219 575	2 882 763

3.5. FINANCIJSKA SITUACIJA DRUŠTVA So.Ge.A.AL

- (51) Financijski rezultati društva So.Ge.A.AL bili su negativni u razdoblju 2000. – 2010. Italija tvrdi da su loši rezultati društva rezultat kašnjenja u dodjeli „opće” koncesije za upravljanje zračnom lukom. Nakon dodjele koncesije, posljedica gospodarske krize bio je nagli pad broja putnika koji je negativno utjecao na djelatnost zračne luke.
- (52) Italija je u kolovozu 2011. dostavila Komisiji izvješće o ocjeni financijske situacije zračne luke Alghero u razdoblju 2000. – 2010. (dalje u tekstu: „izvješće društva Accuracy”) ⁽¹⁸⁾. Na temelju izvješća društva Accuracy, godišnji financijski rezultati društva So.Ge.A.AL bili su sljedeći:

Tablica 3.

Financijski rezultati društva So.Ge.A.AL 2000. – 2010. (u tisućama EUR)

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

⁽¹⁷⁾ Pored naknade za koncesiju koja je plaćena za upravljanje zračnom lukom, društvo So.Ge.A.AL platilo je od 2005. „naknadu za koncesiju za sigurnost” za pravo pružanja sigurnosnih usluga u zračnoj luci i naknade za sigurnosne usluge.

⁽¹⁸⁾ „Projekt Nuraghe – Il caso So.Ge.A.AL”, 29. kolovoza 2011., koji je pripremio društvo Accuracy i koje je Komisiji dostavljeno u dopisu Italije od 31. kolovoza 2011., prilog 1.

Godina	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) Tijekom istrage Italija je dostavila Komisiji godišnja izvješća društva So.Ge.A.AL („Relazione sulla gestione del bilancio”) za razdoblje 2000. – 2010. ⁽¹⁹⁾.
- (54) Društvo So.Ge.A.AL prijavilo je gubitak od 1 530 960 048 ITL za 2001. Društvo So.Ge.A.AL prijavilo je negativne podatke 2002. i 2003.
- (55) Društvo So.Ge.A.AL završilo je 2004. s gubitkom od 2 981 688 EUR. Nastavilo je ostvarivati gubitke 2005. i 2006. Zatim je ostvarilo gubitak od 1 801 000 EUR tijekom 2007. unatoč tome što je dobilo „opću” koncesiju za upravljanje zračnom lukom 3. kolovoza 2007. Na temelju godišnjeg izvješća iz 2007., financijski rezultati društva So.Ge.A.AL pogoršali su se 2007. zbog nepredviđenih događaja.
- (56) Stoga je društvo So.Ge.A.AL 2008. prijavilo gubitke u iznosu od 4 577 000 EUR, a 2009. u iznosu od 12 404 126 EUR.
- (57) U svom godišnjem izvješću za 2009. društvo So.Ge.A.AL napomenulo je da je na temelju Konvencije iz 2007. moralo ostvariti prag rentabilnosti četiri godine od dodjele koncesije. S obzirom na svoju lošu financijsku situaciju 2009., društvo So.Ge.A.AL predložilo je pripremu i donošenje ažuriranog poslovnog plana koji je opisalo nužnim kako bi se predviđanja više uskladila s promjenama na tržištu. U tom se smislu poslovni plan koji je izradio Roland Berger (vidjeti uvodne izjave 64. – 70.) smatrao nedovoljno pouzdanim.
- (58) Za 2010. prijavljen je dodatni gubitak od 1 847 165 EUR. Prema izvještajima, promet se dalje razvijao u pozitivnom smjeru, čak i u teškom gospodarskom okruženju pogođenom krizom vulkanskog pepela zbog kojeg je europski zračni prostor privremeno zatvoren.

4. POSLOVNI PLANOVI

- (59) Društvo So.Ge.A.AL sastavilo je od 1999. nekoliko poslovnih planova, koji su kratko sažeti u uvodnim izjavama 60. do 75.
- 4.1 POSLOVNI PLAN IZ 1999.
- (60) Poslovnim planom iz 1999. obuhvaćeno je razdoblje između 1999. – 2007. u dvije faze koje su se odvijale jedna za drugom:
- (a) 1999. – 2001.: u tom razdoblju društvo So.Ge.A.AL posebno je planiralo povećanje kapitala, pokretanje privatizacije, dodjelu „opće koncesije”, ulaganja u infrastrukturu zračne luke, pokretanje novih redovnih linija dvaju zračnih luka i definiciju plana marketinga i tržišnog razvoja;
- (b) 2002. – 2007.: ova je faza trebala biti posvećena razvoju poslovanja na temelju unaprijedene infrastrukture zračne luke.
- (61) U poslovnom planu predviđena je dodjela „opće” koncesije 1999. nakon povećanja kapitala društva So.Ge.A.AL na 6 milijardi ITL.

⁽¹⁹⁾ Dopisi Italije od 26. listopada 2012. i 18. veljače 2014.

- (62) U poslovnom planu predviđena je diversifikacija zračnih linija privlačenjem dvaju niskotarifnih zračnih prijevoznika koji se brzo razvijaju kao glavnog pokretača rasta. Jedan zračni prijevoznik trebao je početi pružati usluge prijevoza iz zračne luke Alghero na liniji Alghero – Milano 1999., a drugi je trebao pokrenuti liniju Alghero – London 2000. s tri leta tjedno uz promotivne naknade tijekom prve godine.
- (63) U predviđanjima rasta prometa prikazano je da će zračna luka Alghero ostvariti 1 milijun putnika 2004. do 1,1 milijuna 2007. kao rezultat pokretanja novih linija dvaju zračnih prijevoznika navedenih u uvodnoj izjavi 62., koji su u trenutku izrade poslovnog plana pregovarali o ugovorima o pružanju usluga zračnih luka s društvom So.Ge.A.AL

4.2. ROLAND BERGEROV PLAN

- (64) U planu iz 2004. koji je za društvo So.Ge.A.AL izradila konzultantska tvrtka Roland Berger (dalje u tekstu „Roland Bergerov plan“) predviđena je detaljna prognoza za razdoblje 2004. – 2008. Glavni elementi poslovnog plana bili su sljedeći:
- (a) Povećanje niskotarifnog prometa s 20 na 44 % ukupnog prometa u zračnoj luci, do 620 000 putnika 2008.;
- (b) Rast prihoda od neizrakoplovnih usluga s 2,2 EUR/po putniku na 5 EUR/po putniku ⁽²⁰⁾;
- (c) Rast prihoda od izrakoplovnih usluga s 6,8 EUR/po putniku u 2003. na 7,47/7,75 EUR/po putniku tijekom 2008.;
- (d) Ukupno 42,6 milijuna EUR ulaganja u infrastrukturu i opremu od čega 41,3 milijuna EUR bilo bi pokriveno javnim sredstvima.
- (65) U svrhu lakšeg razumijevanja uspješnosti zračne luke Alghero na tržištu, njegovi su rezultati uspoređeni s uspješnošću usporedivih zračnih luka:
- (a) prihodi od zemaljskih usluga i prihodi iz neizrakoplovnih izvora kao što su parkirališta, iznajmljivanje automobila, protok goriva te maloprodaja i ugostiteljstvo navedeni u izvješću bili su ispod prosjeka u sektoru; potrošnja po putniku razlikovala se za pola do jedne trećine potrošnje zabilježene u malim zračnim lukama i bila je niža od petine potrošnje većih zračnih luka;
- (b) loši rezultati u pogledu prihoda potvrđeni su potrošnjom po putniku koja je bila u skladu s potrošnjom u zračnoj luci Puglia, koja je zabilježila negativni neto operativni rezultat;
- (c) operativni troškovi bili su u skladu s rezultatima najuspješnijih talijanskih zračnih luka.
- (66) U projekcijama razvijenima u Rolanda Bergerovom planu prikazani su budući operativni prihodi i troškovi upravitelja zračne luke na temelju dvaju scenarija: razvoj zračne luke u okviru scenarija „privremene“ koncesije u odnosu na scenarij „opće“ koncesije. Prema prvom scenariju očekivalo se da će zračna luka nastaviti bilježiti gubitke do 2008., a prema drugome zračna luka postala bi rentabilna već 2005. na temelju godišnjih prihoda koji bi u prosjeku bili 7 % veći u scenariju „opće“ koncesije u usporedbi s „privremenim“ scenarijem (većinom zbog viših prihoda od neizrakoplovnih usluga – očekivalo se da će se komercijalni prihodi povećati zbog učinkovitijeg oglašavanja, upravljanja parkiralištem i prodaje goriva). Očekivalo se da će financijski rezultati za izrakoplovne djelatnosti biti negativni čak i prema scenariju „opće“ koncesije.
- (67) U Roland Bergerovom planu prikazan je nizak prihod od zemaljskih usluga većinom zbog niskotarifnog prometa. Očekivalo se da će zemaljske usluge srednjoročno i dalje ostvarivati gubitke, čak i prema optimističnom pristupu. Procjenjivalo se da će izgubljeni prihod od niskobudžetnog prometa 2008. iznositi 3,2 milijuna EUR.

⁽²⁰⁾ Zračne luke imaju dva ključna elementa prihoda: prihod od izrakoplovnih usluga, koji proizlazi iz pristojbi koje se naplaćuju zračnim prijevoznicima za uporabu izrakoplova i putnika i komercijalni prihod koji proizlazi iz komercijalnih aktivnosti u zračnoj luci, uključujući maloprodaju, parkiranje automobila, ugostiteljstvo i iznajmljivanje ureda/nekretnina.

- (68) Prema Roland Bergerovom planu, kako bi prekinula prethodni pad i ostvarila prag rentabilnosti, zračna luka u prvom je redu bila usmjerena na komercijalni prihod do točke kada potrošnja po putniku ne bude u skladu s potrošnjom usporedivih zračnih luka (s 2,2 EUR po putniku na 5 EUR po putniku). Očekivalo se da će niskotarifni promet biti glavni pokretač prihoda od neizrakoplovnih usluga za razdoblje 2004. – 2008. i smanjenja gubitaka u sektoru zrakoplovstva. Predviđalo se 620 000 niskotarifnih putnika tijekom 2008.
- (69) U Roland Bergerovom planu također je navedeno da bi za nastavak upravljanja zračnom lukom na temelju „privremene koncesije” mogla biti potrebna dokapitalizacija društva So.Ge.A.AL radi pokrivanja operativnih gubitaka.
- (70) Roland Bergerov plan ažuriran je dva puta, 2007. i 2008. godine, kako bi se uzele u obzir promjene u sektoru. U izmjenama su predložena konkretna djelovanja za razvoj zračne luke u razdoblju 2008. – 2011. povećanjem prihoda od zrakoplovnih usluga – posebno od zemaljskih usluga i neizrakoplovnih prihoda.

4.3. POSLOVNI PLAN ZA DODJELU KONCESIJE

- (71) Poslovni plan društva So.Ge.A.AL izrađen u cilju dodjele opće koncesije odobren je u rujnu 2005. i u njemu su predviđeni prihodi i troškovi za četrdesetogodišnje trajanje koncesije za upravljanje zračnom lukom uz pretpostavku da bi koncesija bila dodijeljena društvu So.Ge.A.AL tijekom 2006.
- (72) U predviđanjima godišnjeg prometa prikazano je stabilno godišnje povećanje od 4,5 % do 2010., 2,6 % od 2011. do 2025. i 3,78 % tijekom 2006. – 2025. do oko 2,8 milijuna putnika bliže 2045. Predviđeno je povećanje prihoda od neizrakoplovnih usluga s 2 929 000 EUR godišnje tijekom 2006. na 8 814 000 tijekom 2045. Nadalje, očekivalo se da će se prihod od zrakoplovnih usluga povećati s 9 288 000 EUR koliko je iznosio 2006. na 29 587 000 na kraju četverogodišnjeg razdoblja. U predviđanjima je pretpostavljeno smanjenje prihoda od zrakoplovnih usluga za 20 % kada zračna luka ostvari prag od 2 milijuna putnika i kada na tržište uđe još jedan pružatelj zemaljskih usluga u skladu s pravilima EU-a o zemaljskim uslugama u europskim zračnim lukama ⁽²¹⁾.
- (73) Između 2006. i 2045. predviđeno je 143,3 milijuna EUR kapitalnih rashoda. Plan je uključivao detaljni program kapitalnih ulaganja po godini u razdoblju 2006. – 2045. i u njemu su navedeni izvori financiranja (privatni ili javni) za ta ulaganja.

4.4. PLAN REORGANIZACIJE I RESTRUKTURIRANJA IZ 2010.

- (74) RAS je prihvatio plan reorganizacije i restrukturiranja u rujnu 2010. U planu je predviđena opća analiza gospodarske situacije društva So.Ge.A.AL za razdoblje 2000. – 2010. i predviđeno je da će društvo ponovno postati održivo 2012., uzimajući u obzir dokapitalizaciju društva predviđenu za 2010.
- (75) Prema planu reorganizacije i restrukturiranja iz 2010., loši rezultati društva So.Ge.A.AL do 2010. bili su posljedica neprimjerenog upravljanja, neučinkovite djelatnosti pružanja zemaljskih usluga, nedostataka u infrastrukturi i nedovoljnih prihoda od zrakoplovnih i neizrakoplovnih usluga.

5. MJERE KOJE SU PREDMET ISTRAGE

- (76) Sljedeće mjere predmet su istrage koja je otvorena i proširena odlukama iz 2007. i 2012.:

(a) mjere u korist upravitelja zračne luke So.Ge.A.AL:

- injekcije kapitala društva RAS i drugih javnih dioničara,
- doprinosi za „dijelove radove” društva RAS,
- financiranje infrastrukture zračne luke i opreme od strane države;

(b) potencijalna potpora u različitim ugovorima sklopljenima sa zračnim lukama koje se koriste zračnom lukom od 2000.

⁽²¹⁾ Direktiva Vijeća 96/67/EZ od 15. listopada 1996. o pristupu tržištu zemaljskih usluga u zračnim lukama Zajednice (SL L 272, 25.10.1996., str. 36.).

5.1. MJERE U KORIST DRUŠTVA So.Ge.A.AL

5.1.1. Mjera 1. – Injekcije kapitala

- (77) Prema talijanskom zakonodavstvu upravitelji zračnih luka moraju održavati minimalnu razinu kapitala ovisno o količini prometa ⁽²²⁾: za zračne luke s prometom između 300 000 i 1 milijun putnika, minimalni potrebni kapital određen je na 3 milijuna EUR, dok je za promet između 1 milijuna i 2 milijuna određen prag od 7,5 milijuna EUR. Tijekom istrage Italija je tvrdila da je najvažnija svrha injekcija kapitala javnih dioničara društva So. Ge.A.AL bila vratiti kapital društva koji je smanjen zbog gubitaka na razinu propisanu nacionalnim zakonodavstvom.
- (78) Na temelju informacija koje je dostavila Italija, javni dioničari društva So.Ge.A.AL uložili su u razdoblju između 2000. i 2010. u nekoliko navrata su svježi kapital u društvo, sljedećim rasporedom ⁽²³⁾:

Tablica 4.

Operacije na kapitalu društva So.Ge.A.AL

Godina	Opis	Sastanak skupštine dioničara društva So.Ge.A.AL	Injekcija kapitala (u EUR)
2003.	Injekcija za obnovu kapitala smanjenog zbog gubitaka i povećanje kapitala na 7 754 000 EUR	9. svibnja 2003.	5 198 000
2005.	Injekcija u iznosu od 3 933 372,17 EUR za obnovu kapitala smanjenog zbog gubitaka	29. travnja 2005.	3 933 372,17
2007.	Injekcija u iznosu od 3 797 185 EUR za obnovu kapitala smanjenog zbog gubitaka	31. listopada 2007.	3 797 185
2009.	Injekcija u iznosu od 5 649 535 EUR za obnovu kapitala smanjenog zbog gubitaka	26. siječnja 2009.	5 649 535
2010.	Injekcija u iznosu od 12 508 306 EUR za obnovu kapitala smanjenog zbog gubitaka	21. svibnja 2010.	12 508 306

5.1.2. Mjera 2. – Financiranje „dijelova i radova”

- (79) Prema informacijama koje je dostavila Italija, društvo So.Ge.A.AL primilo je u razdoblju od 1998. do 2009. doprinose od društva RAS za „dijelove i radove” u ukupnom iznosu od 6 540 269 EUR.
- (80) U svojim komentarima na odluku iz 2012. Italija je objasnila da je glavni cilj mjera za „dijelove i radove” bila nadogradnja infrastrukture zračne luke. Italija je uputila na opću definiciju javnih radova („lavoro pubblico”) iz članka 2. stavka 1. talijanskog zakona br. 109 od 11. veljače 1994. („Legge quadro in materia di lavori pubblici”) ⁽²⁴⁾, odnosno „aktivnosti izgradnje, rušenja, obnove, i održavanja radova i instalacija, uključujući zaštitu okoliša i bioinženjering” ⁽²⁵⁾. Italija je objasnila da se predmetno financiranje iskoristilo za financiranje radova na putničkom terminalu, nadogradnju vanjskih cestovnih veza, nadogradnju parkirališta zrakoplova i opreme nužne za rad zračne luke.

⁽²²⁾ Vidjeti posebno članak 3. Ministarske odluke 521/1997.

⁽²³⁾ Dopis Italije od 31. kolovoza 2011., Prilozi 7. i 23. Za podjelu javnog financiranja između javnih dioničara, uključujući doprinose SFIRS-a za razdoblje 2007., 2009. i 2010., vidjeti Prilog 1. (Izvjestje društva Accuracy) tog dopisa, str. 40.

⁽²⁴⁾ Dopis Italije od 22. listopada 2012.

⁽²⁵⁾ Ta je definicija provedena člankom 3. stavkom 8. Zakona br. 163. od 12. travnja 2006. („Codice dei contratti pubblici relativi ai lavori, servizi e furniture”).

- (81) Na temelju tih objašnjenja, u ocjeni provedenoj u ovoj Odluci Komisija je zajedno analizirala financiranje postavljanja i radova (Mjera 2.) i subvencije za ulaganja u infrastrukturu (Mjera 3.) kao seriju mjera za financiranje stvaranja i nadogradnje infrastrukture i opreme.

5.1.3. Mjera 3. – Financiranje infrastrukture i opreme zračne luke

- (82) U Tablici 5. opisana su ulaganja u infrastrukturu provedena u razdoblju 2000. – 2010. koja su se djelomično financirala javnim sredstvima ⁽²⁶⁾.

Tablica 5.

Ulaganja u infrastrukturu 2000. – 2010.

Ulaganja	Datum obvezujuće obveze javnog financiranja	Investicijski troškovi (u EUR)	Javno financiranje (u EUR)	Izvor javnog financiranja
Nove prostorije za odlazne letove	1994.	109 773,59	109 774	RAS
Restrukturiranje prostorija za dolazne letove („Ristrutturazione zona arrivi“)	1996.	1 442 990,23	1 350 812	RAS
Novi terminal	1997.	17 325 483,05	15 012 344,72	ENAC
Unaprjeđenje pločnika staze za vožnju	1997.	4 175 608,09	3 861 392	ENAC
Bočne sigurnosne zone	1998.	429 894,54	417 102	RAS
UKUPNO	nije dostupno	23 483 749,5	20 751 424,72	ENAC
Rendgenski sustav za pregled prtljage	2003.	208 782,99	191 082,99	ENAC
Obnova starog putničkog terminala („Ristrutturazione vecchia aerostazione passeggeri“)	2003.	2 406 862,57	1 623 967	ENAC
Nadogradnja stajanke	2003.	7 499 177,02	6 905 599	ENAC
Nadogradnja staze za vožnju	2003.	7 287 065,75	6 755 162	ENAC
Nadogradnja uzletno-slijetne staze	2003.	6 702 055,64	6 323 883	ENAC
Sustav kontrole zaštićene zone	2003.	6 073 054,61	5 951 919	ENAC
Oprema za zaštitu od eksploziva („Carrello antideflagrante“)	2004.	76 001,29	76 000	ENAC
UKUPNO	nije dostupno	53 736 749,37	48 579 036,23	nije dostupno

⁽²⁶⁾ Dopis Italije od 8. svibnja 2014.

- (83) Osim toga, u razdoblju 2000. – 2010. društvo RAS odobrilo je društvu So.Ge.A.AL izravna bespovratna sredstva za kupnju opreme (uređaji za unutarnju komunikaciju, softver, vozila itd.) u ukupnom iznosu od 4 680 281,44 EUR.
- (84) Italija tvrdi da je ⁽²⁷⁾, prije 2000., zakonski izdvojen iznos od 25 431 706,16 javnog financiranja, odnosno na dan donošenja presude u predmetu *Aéroports de Pariz* ⁽²⁸⁾. Posebno:
- (a) državna sredstva utvrđena odlukom CIPE-a ⁽²⁹⁾ od 29. kolovoza 1997.: sredstva su iskorištena za izgradnju novog putničkog terminala i nadogradnju staze za vožnju;
- (b) regionalna sredstva odobrena društvu So.Ge.A.AL na temelju Okvirnog sporazuma između društva RAS i Ministarstva prometa od 5. kolovoza 1996., talijanskih regionalnih propisa br. 2 od 29. siječnja 1994. i br. 9 od 15. veljače 1996.: sredstva su bila usmjerena na restrukturiranje starog terminala i izgradnju bočnih sigurnosnih zona. Osim toga, u skladu s tim regionalnim zakonima, društvu So.Ge.A.AL odobrena su regionalna sredstva za financiranje opreme.
- (85) Italija tvrdi da je prije dodjele „opće” koncesije 2007. država zadržala odgovornost za ulaganja u infrastrukturu, a upravitelj zračne luke samo je izvršavao infrastrukturne radove koje je odobrila država.
- (86) U dopisu od 10. lipnja 2014. ⁽³⁰⁾ Italija je također tvrdila da bi se, od ukupnih troškova ulaganja u novi terminal, 1 284 133 EUR moglo smatrati troškovima nastalima pružanjem usluga u nadležnosti javne politike, što odgovara troškovima izgradnje terminala koji društvo So.Ge.A.AL mora staviti na raspolaganje javnim tijelima (vidjeti isto uvodnu izjavu 49.).

5.2. MJERE U KORIST ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA KOJI SE KORISTE ZRAČNOM LUKOM

- (87) Istragom je obuhvaćeno nekoliko ugovora koje je društvo So.Ge.A.AL sklopilo s različitim zračnim prijevoznicima koji lete iz zračne luke Alghero, a za koje je Komisija, u odlukama iz 2007. i 2012., smatrala da bi mogle činiti državnu potporu predmetnim zračnim prijevoznicima.
- (88) Italija tvrdi da je o ugovorima sa zračnim prijevoznicima pregovarao glavni direktor društva So.Ge.A.AL, koji je izvjestio upravni odbor o napretku pregovora i sadržaju ugovora. Upravni odbor društva So.Ge.A.AL odobrio je uvjete ugovora prije nego što su potpisani ⁽³¹⁾.

5.2.1. Mjera 4. – Ugovori koje je potpisalo društvo So.Ge.A.AL s društvima Ryanair/AMS

- (89) Društvo Ryanair bilo je od 2000. glavni zračni prijevoznik u zračnoj luci Alghero. Između društva Ryanair i njegovog društva kćeri AMS, s jedne strane, i društva So.Ge.A.AL s druge strane, potpisane su dvije vrste ugovora.

i. Ugovor o uslugama zračnih luka (dalje u tekstu: „ASA”)

- (90) U ugovorima o uslugama zračnih luka („ASA”), koji su potpisani od 2000. na dalje između društva Ryanair i So. Ge.A.AL, propisani su uvjeti poslovanja društva Ryanair u zračnoj luci Alghero i iznos pristojbi zračne luke koje zračni prijevoznik mora plaćati. Društvo Ryanair obvezalo se da će ostvariti unaprijed definirane ciljeve u pogledu letova/putnika u odnosu na pristojbu za uspješnost koju će platiti društvo So.Ge.A.AL. Za slučaj neispunjenja tih ciljeva propisane su kazne.

ii. Ugovori o marketinškim uslugama

- (91) Ugovori o marketinškim uslugama odnose se na oglašavanje odredišta Alghero na službenom web-mjestu društva Ryanair. Ti su ugovori od 2006. potpisani s društvom kćeri AMS koje je u 100 %-tnom vlasništvu društva Ryanair i sklopljeni su na iste datume kao i ASA-ovi koje je potpisalo društvo Ryanair.

⁽²⁷⁾ Dopis Italije od 8. svibnja 2014.

⁽²⁸⁾ Predmet T-128/89 *Aéroports de Pariz protiv Komisije* [2000.] ECR II-3929.

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

⁽³⁰⁾ U odgovoru na zahtjev Komisije za informacije od 26. svibnja 2014.

⁽³¹⁾ Dopis Italije od 18. veljače 2014., Prilog A.

- (92) U uvodnim izjavama 93. do 109. Komisija sažima glavne odredbe ugovora (ASA-i i ugovori o marketinškim uslugama) koje su potpisali društva So.Ge.A.AL i Ryanair/AMS.

5.2.1.1. Ugovor o uslugama zračnih luka iz 2000. s društvom Ryanair

- (93) Prvi ASA između društava Ryanair i So.Ge.A.AL sklopljen je 22. lipnja 2000. na razdoblje od deset godina.
- (94) Na temelju ASA iz 2000. društvo Ryanair trebalo je ponuditi najmanje jedan povratni let dnevno između Londona i Alghera i platiti društvu So.Ge.A.AL iznos od [...]ITL (*) po operaciji prihvata i otpreme. Društvo Ryanair također je trebalo podnositi godišnji plan prodaje i marketinga i navesti rezultate ostvarene na toj liniji te mogućnosti razvoja
- (95) Društvo So.Ge.A.AL preuzelo je obvezu pružanja usluga terminala i zemaljskih usluga društvu Ryanair. Upravitelj zračne luke trebao je „platiti ili kreditirati” mjesečni iznos koji odgovara iznosu pristojbe za zemaljske usluge koji društvo Ryanair mora platiti, uz gornju granicu za prvu godinu trajanja ugovora. Društvo So.Ge.A.AL također se društvu Ryanair obvezalo godišnje plaćati fiksni iznos i dodatni iznos ako u njegov red letenja bude dodan drugi povratni let.

5.2.1.2. ASA iz 2002. i ugovor o marketingu s društvom Ryanair

- (96) Društvo Ryanair potpisalo je drugi ASA s društvom So.Ge.A.AL 25. siječnja 2002. koji je zamijenio ASA iz 2000. i kojim je obuhvaćeno razdoblje između 1. siječnja 2002. i 31. prosinca 2012. Na temelju tog ugovora društvo Ryanair trebalo je platiti društvu So.Ge.A.AL ukupno [...] EUR po operaciji prihvata i otpreme zrakoplova u okviru zemaljskih usluga. Društvo Ryanair trebalo je platiti pristojbe zračne luke i pristojbe za sigurnost u skladu s objavljenim cjenikom.
- (97) Istog je datuma potpisan ugovor o marketingu između društava So.Ge.A.AL i Ryanair, kojim je obuhvaćeno isto razdoblje kao i ASA-om iz 2002. Društvo Ryanair obvezalo se provoditi usluge oglašavanja i promidžbene aktivnosti na svom *web*-mjestu i drugim medijima u svrhu promicanja linije Alghero – London u dogovoru s društvom So.Ge.A.AL. Na temelju tog ugovora, društvo So.Ge.A.AL trebalo je platiti doprinose za marketing u iznosu od [...] EUR za prvi godišnji dnevni povratni let na svakoj liniji i [...] EUR za drugi ljetni dnevni povratni let na svakoj liniji.

5.2.1.3. ASA iz 2003. i ugovor o marketingu s društvom Ryanair

- (98) Društvo So.Ge.A.AL potpisalo je 1. rujna 2003. s društvom Ryanair novi ASA na razdoblje od jedanaest godina (uz mogućnost produljenja na dodatno razdoblje od deset godina) kojim je zamijenjen ASA iz 2002.
- (99) Na temelju ASA iz 2003., društvo Ryanair trebalo je nastaviti letjeti u London i ovisno o uspjehu prethodnih ugovora u pogledu protoka prometa, ono je trebalo uspostaviti novi dnevni let u zračnu luku Frankfurt-Hahn ili do nekih drugih točaka u mreži društva Ryanair. Društvo Ryanair trebalo je platiti društvu So.Ge.A.AL ukupno [...] EUR po operaciji prihvata i otpreme zrakoplova u okviru zemaljskih usluga. S druge strane, zračni prijevoznik trebao je platiti pristojbe zračne luke i pristojbe za sigurnost u skladu s objavljenim cjenikom.
- (100) Dana 1. rujna 2003. potpisan je i ugovor o marketinškim uslugama kojim je obuhvaćeno isto razdoblje kao i ASA-om iz 2003. Na temelju tog ugovora društvo So.Ge.A.AL trebalo je platiti doprinose za marketing u iznosu od i. [...] EUR godišnje za prvi godišnji dnevni povratni let na svakoj međunarodnoj liniji, ii. [...] EUR za drugi ljetni dnevni povratni let na svakoj liniji i iii. jednokratni uvodni doprinos za marketing u iznosu od [...] EUR za prvu godinu rada svake međunarodne linije osim linije do Londona i po dodatnih [...] EUR za drugu i treću godinu rada takve nove linije.
- (101) Društvo Ryanair trebalo je nastaviti pružati svoje dnevne usluge linijskog prijevoza putnika između Alghera i Londona i uvesti dodatne usluge zračnog prijevoza putnika između Alghera i Frankfurta Hahna i/ili drugih točaka

(*) Obuhvaćeno obvezom poslovne tajne.

u mreži društva Ryanair (dalje u tekstu: „usluge”). Društvo Ryanair također je trebalo pružati, u dogovoru s društvom So.Ge.A.AL, sljedeće usluge i djelatnosti koje obično pružaju trgovačka društva koja se bave oglašavanjem, prodajom i javnim odnosima, poslujući u istom području (ali ne samo njih):

- dizajn, organizacija, proizvodnja, razvoj, ispitivanja, provedba, održavanja i ažuriranje poveznica i *web*-mjesto Ryanaira i poduzimanje drugih mjera koje društvo Ryanair smatra prikladnima za stvaranje, održavanje i/ili promicanje oglašavanja rezervacije internetom letova prema zračnoj luci Alghero i iz nje,
- dizajn oglasa na engleskom ili drugom jeziku (ako je primjenjivo) prilagođenih internetu i izvršavanje promidžbe prodaje i javne odnose kojima se može internetom stvarati, održavati i/ili promovirati svijest korisnika o uslugama,
- dizajn, organizacija i proizvodnja oglasnog materijala ili drugi primjenjivi način promidžbe usluga,
- dizajn, organizacija i proizvodnja oglasnog materijala ili drugog načina promicanja zračne luke Alghero u Ujedinjenoj Kraljevini i u bilo kojoj drugoj zemlji u koju društvo Ryanair uvedene liniju usluga,
- obrazovati novinare o uslugama i na taj način utjecati na opću javnost upoznavajući ju s regijom oko zračne luke Alghero i potičući ju da leti na predmetnim linijama,
- organizirati povezivanje jednog *web*-mjesto koje predloži društvo So.Ge.A.AL u dogovoru s društvom Ryanair s *web*-mjestom društva Ryanair ako to *web*-mjesto ne sadržava izravnu funkciju internetske rezervacije hotela ili iznajmljivanja automobila.

5.2.1.4. ASA iz 2006. i ugovor o marketingu s društvom AMS

- (102) Novi ASA između društava So.Ge.A.AL i Ryanair dogovoren je 3. travnja 2006. i njime je zamijenjen ASA iz 2003. Stupio je na snagu od 1. siječnja 2006. do 31. prosinca 2010. uz mogućnost produljenja na pet godina.
- (103) S tim je ugovorom bio povezan dodatni ugovor potpisan 3. travnja 2006. za razdoblje od 1. siječnja 2006. – 31. prosinca 2010. u kojem su predviđeni ukupni ciljevi broja putnika koje društvo Ryanair treba ostvariti i naknada za uspjeh koju plaća društvo So.Ge.A.AL. Također su predviđene kazne za društvo Ryanair u slučaju neispunjenja cilja broja putnika.
- (104) Ugovor o marketingu iz 2006. sklopljen je s društvom AMS (ne s Ryanairom) 3. travnja 2006. i obuhvaćao je isto razdoblje kao i ASA. Ugovor je utemeljen na preuzetoj obvezi društva Ryanair da obavlja usluge zračnog prijevoza na određenim linijama EU-a i da zadovolji određene ciljeve u pogledu broja putnika. AMS je društvu So.Ge.A.AL ponudio usluge oglašavanja na internetu u zamjenu za [...] EUR godišnje.

5.2.1.5. ASA iz 2010. i ugovor o marketingu s društvom AMS

- (105) Početkom 2010., društvo So.Ge.A.AL i Ryanair izrazili su namjeru da obnove uvjete postojećeg odnosa pregovaranjem o novom ugovoru i potpisali su Memorandum o razumijevanju (MoU) 10. ožujka 2010. U MoU-u je navedeno da „počevši od ožujka 2010. društva Ryanair i So.Ge.A.AL pregovaraju u dobroj vjeri kako bi redefinirali uvjete i odredbe svog partnerstva.”
- (106) Na osnovu toga naknadno je potpisan novi ASA između društava So.Ge.A.AL i Ryanair 20. listopada 2010., kojim je zamijenjen ASA iz 2006. U tom su ugovoru propisane nove pristojbe i struktura poticaja za razdoblje od 1. siječnja 2010. do 31. prosinca 2013. uz mogućnost petogodišnjeg produljenja po isteku početnog trajanja ugovora.
- (107) Stoga je društvo So.Ge.A.AL preuzelo obvezu plaćanja naknada za uspjeh za ciljani broj letova i određene razine putničkog prometa, a Ryanair je preuzeo obvezu plaćanja pristojbi za zemaljske usluge i pristojbi zračne luke te obvezu promidžbe prodaje i aktivnosti odnosa s javnošću.

- (108) Ugovor o marketingu potpisan je isti dan na razdoblje od četiri godine uz mogućnost produljenja za dodatne četiri godine. AMS je društvu So.Ge.A.AL ponudio paket internetskih usluga oglašavanja u zamjenu za sljedeće godišnje stope: [...] EUR za 2010.; [...] EUR za 2011.; [...] EUR za 2012.; [...] EUR za 2013. Kao i 2006., ugovor o marketingu temeljio se na preuzetoj obvezi društva Ryanair da obavlja usluge prijevoza na određenim linijama u EU-u i zadovolji određene ciljeve broja putnika.
- (109) Na zahtjev Komisije Italija je rekonstruirala *ex ante* analizu profitabilnosti ugovora s društvom Ryanair na temelju dodatnih troškova i prihoda koji bi se mogli razumno očekivati od subjekta u tržišnom gospodarstvu koji djeluje umjesto društva So.Ge.A.AL u trenutku sklapanja svakog od tih ugovora u predmetnom razdoblju, odnosno u razdoblju 2000. – 2010. (dalje u tekstu: „Izvješće o MEOP-u iz 2014.”) ⁽³²⁾. Italija tvrdi da je društvo So.Ge.A.AL, u trenutku kada su sklopljeni, očekivalo da će ugovori s društvom Ryanair biti profitabilni za zračnu luku.

5.2.2. Mjera 5. – Ugovori s drugim prijevoznicima

- (110) U trenutku donošenja Odluke iz 2012., Komisija je primijetila da se čini da je društvo So.Ge.A.AL također odobrilo popuste na pristojbe zračne luke drugim prijevoznicima osim društvu Ryanair. Iako je Komisija bila svjesna da je društvo So.Ge.A.AL sklopilo ugovore o marketingu i s drugim prijevoznicima, Komisiji u toj fazi nije dostavljeno dovoljno informacija o tim ugovorima.
- (111) Dopisom od 18. veljače 2014. Italija je Komisiji dostavila analizu profitabilnosti utemeljenu na *ex post* podacima o ugovorima s društvima Alitalia, Meridiana i Volare kako bi pokazala da je iz perspektive zračne luke sklapanje ugovora s tim zračnim lukama bilo gospodarski opravdano. Tada nije dostavljena analiza ugovora s društvom Germanwings.
- (112) Nadalje, u dopisu od 25. ožujka 2014. Italija je Komisiji dostavila analizu profitabilnosti ugovora koje je društvo So.Ge.A.AL sklopilo s društvima Air One/Alitalia, Meridiana, Volare i Germanwings nastojeći pokazati da se očekivalo da će ti ugovori biti profitabilni za društvo So.Ge.A.AL na *ex ante* osnovi.
- (113) Naposljetku, Italija je 10. lipnja 2014. dostavila Komisiji analizu očekivane profitabilnosti ugovora o zemaljskim uslugama koje je društvo So.Ge.A.AL sklopilo s društvima bmibaby, Air Vallée i Air Italy.
- (114) Ugovori koje je društvo So.Ge.A.AL sklopilo s drugim prijevoznicima pored Ryanaira, a koji su predmet istrage u ovom slučaju, navedeni su u uvodnim izjavama 115. do 132.

5.2.2.1. Ugovori s društvima Germanwings, Volare, Meridiana i Alitalia

- (115) Društvo So.Ge.A.AL sklopilo je ugovore o zemaljskim uslugama i marketingu s društvima Germanwings, Volare, Meridiana i Alitalia.

i. Germanwings

- (116) Ugovor o zemaljskim uslugama između društva Germanwings i So.Ge.A.AL potpisan je 19. ožujka 2007. i trebao se primjenjivati od 25. ožujka 2007. Na temelju tog ugovora društvo Germanwings trebalo je platiti društvu So. Ge.A.AL ukupno [...] EUR po operaciji prijehvata i otpreme zrakoplova u okviru zemaljskih usluga.
- (117) Dana 25. ožujka 2007. sklopljen je ugovor o marketingu između društva Germanwings i So.Ge.A.AL kojim je prijevoznik preuzeo obvezu obavljanja usluga zračnog prijevoza na određenim linijama unutar EU-a i zadovoljavanja određenih ciljeva u pogledu broja putnika i učestalosti. Ugovor se trebao primjenjivati od 25. ožujka 2007. do 31. listopada 2009. Međutim, društvo Germanwings obavljalo je usluge zračnog prijevoza iz zračne luke Alghero samo 2007. Italija tvrdi da je prijevoznik odlučio prestati obavljati usluge iz zračne luke Alghero jer nije mogao ostvariti dovoljno prometa za ostvarenje praga rentabilnosti iz financijske perspektive.
- (118) U ugovoru o marketingu bio je propisan doprinos za „pokretanje poslovanja” u iznosu od [...] koji će društvo So.Ge.A.AL platiti društvu Germanwings „radi promicanja zračne luke Alghero povećanjem broja odlaznih putnika otvaranjem nove linije”.

⁽³²⁾ Dopis Italije od 18. veljače 2014.

(119) U ugovoru o marketingu također su propisane naknade za uspjeh koje će društvo So.Ge.A.AL platiti društvu Germanwings ako zračni prijevoznik zadovolji predviđene ciljeve u pogledu prometa. U ugovoru su također predviđene kazne koje društvo Germanwings mora platiti društvu So.Ge.A.AL ako zračni prijevoznik otkáže više od 10 % svojih letova ili ne ispuni predviđene ciljeve prometa.

ii. Volare

(120) Društvo Volare potpisalo je 29. studenoga 2007. ugovor o zemaljskim uslugama i marketingu s društvom So.Ge.A.AL.

(121) U ugovoru o zemaljskim uslugama utvrđeni su ciljevi koje zračni prijevoznik mora zadovoljiti u pogledu godišnjeg broja putnika i letova i odgovarajućih naknada za uspjeh koje mora platiti društvo So.Ge.A.AL.

(122) U ugovoru o marketingu propisana je godišnja naknada za marketing u iznosu od [...] EUR koju upravitelj zračne luke mora platiti kao „potporu za oglašavanje tijekom prve godine rada”. Ugovor o marketingu primjenjivao se od 28. listopada 2007. do 31. listopada 2010.

iii. Meridiana

(123) Društvo Meridiana obavljalo je usluge zračnog prijevoza iz zračne luke Alghero 2000., 2001. i 2010.

(124) Tijekom 2000. i 2001. društvo Meridiana nije obavljalo redovne usluge prijevoza iz zračne luke Alghero već je pružalo usluge zračnog prijevoza samo na temelju potražnje za charter uslugama. Zbog toga nisu potpisani formalni ugovori o zemaljskim uslugama između društava So.Ge.A.AL i Meridiana. Prijevoznik je platio društvu So.Ge.A.AL objavljene pristojbe zračne luke za sve usluge zračnih luka.

(125) Društvo Meridiana nije obavljalo usluge prijevoza iz zračne luke između 2002. i 2010. Društvo Meridiana pokrenulo je 2010. obavljanje prijevoza iz zračne luke i potpisalo ugovor o marketingu i ugovor o zemaljskim uslugama s društvom So.Ge.A.AL.

(126) Ugovor o zemaljskim uslugama potpisan je 28. travnja 2010. i obuhvaćao je razdoblje između travnja 2010. i travnja 2011. Na temelju tog ugovora društvo Meridiana trebalo je platiti društvu So.Ge.A.AL ukupno [...] EUR po operaciji prijehva i otpreme zrakoplova u okviru zemaljskih usluga.

(127) Ugovor o marketingu potpisan je 20. listopada 2010. i obuhvaćao je razdoblje između lipnja 2010. i listopada 2010. U ugovoru je navedeno da će društvo So.Ge.A.AL platiti društvu Meridiana jednokratnu uplatu u iznosu od [...] EUR (bez PDV-a) za pokretanje novih linija iz Milana, Verone i Barija i prema njima u ljeto 2010. Uvjet za plaćanje bio je da društvo Meridiana zadovolji određene ciljeve prometa. Italija tvrdi da je, u trenutku kada se ugovor s društvom Meridiana primjenjivao retroaktivno, društvo So.Ge.A.AL pregovaralo s prijevoznikom o sličnim uvjetima koji su na kraju bili uključeni u potpisani ugovor. U tom je smislu Italija dostavila Komisiji nacrt ugovora od 7. lipnja 2010. o kojem se u tom trenutku pregovaralo s društvima Meridiana i So.Ge.A.AL.

iv. Air One/Alitalia

(128) Društvo Air One/Alitalia nije do 2010. potpisalo niti jedan formalni ugovor s društvom So.Ge.A.AL i platilo je društvu So.Ge.A.AL objavljene pristojbe zračne luke za sve usluge zračnih luka. Društvo So.Ge.A.AL nije do 2010. pružalo zemaljske usluge društvu Air One/Alitalia.

(129) Društvo So.Ge.A.AL počeo je pružati zemaljske usluge društvu Air One/Alitalia 2010. Stoga je društvo Air One/Alitalia potpisalo ugovor o zemaljskim uslugama s društvom So.Ge.A.AL. Dvije stranke potpisale su i ugovor o marketingu koji se odnosi na uvođenje međunarodnih linija društva Air One/Alitalia iz zračne luke Alghero.

(130) Ugovor o marketingu potpisan je 20. listopada 2010. i obuhvaćao je razdoblje od 7. lipnja 2010. do 30. rujna 2010. Italija je u svibnju 2010. dostavila Komisiji nacrt ugovora o kojem su u tom trenutku pregovarali društva Alitalia i So.Ge.A.AL. U potpisanom ugovoru predviđeno je jednokratno plaćanje za marketing u iznosu od [...] EUR koji će društvo Air One/Alitalia dobiti za pružanje usluga marketinga društvu So.Ge.A.AL u tom razdoblju uz mogućnost produljenja ugovora do 2011. i 2012.

- (131) Ugovor o zemaljskim uslugama potpisan je između društva Air One/Alitalia i So.Ge.A.AL 30. studenoga 2010. na razdoblje od šest godina i u njemu su navedene naknade za zemaljske usluge koje će društvo Air One/Alitalia platiti društvu So.Ge.A.AL za domaće i međunarodne linije.

5.2.2.2. Ugovori o zemaljskim uslugama s drugim prijevoznicima

- (132) Komisija je također analizirala ugovore o zemaljskim uslugama koje je društvo So.Ge.A.AL sklopilo s društvima Air Italy, Bmibaby i Air Vallée. Trajanje ugovora bilo je između mjesec dana (Air Vallée) i više od dvije godine (Air Italy) i u njima su navedene pristojbe za zemaljske usluge koje moraju platiti prijevoznici.

Tablica 6.

Ugovori o zemaljskim uslugama s društvima Air Italy, Bmibaby i Air Vallée

Datum sklapanja	Prijevoznik	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. IZVJEŠĆE ECORYSA

- (133) Za vrijeme trajanja istrage Komisija je tražila od društva Ecorys da dostavi izvješće o financijskim rezultatima društva So.Ge.A.AL i da utvrdi je li upravitelj zračne luke postupio kao subjekt u tržišnom gospodarstvu kada je sklopio ugovore sa zračnim prijevoznicima. Izvješće Ecorysa dostavljeno je 30. ožujka 2011.
- (134) U izvješću Ecorysa donesen je zaključak da je postupanje društva So.Ge.A.AL bilo u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Ecorys je smatrao da je poslovna strategija društva So.Ge.A.AL donijela pozitivne rezultate. U toj je strategiji navedeno da je upravitelj zračne luke podnio zahtjev za „opću” koncesiju za upravljanje zračnom lukom, da je povećan kapacitet terminala i da su potpisani sporazumi s niskotarifnim prijevoznicima u cilju poticanja međunarodnih prometnih tokova. Ecorys je zaključio da je iz perspektive subjekta u tržišnom gospodarstvu sklapanje ugovora s društvom Ryanair bilo razumna odluka jer se tim ugovorima osiguravalo znatno povećanje prometa za koji se očekivalo da će poticati prihod od zrakoplovnih i nezrakoplovnih usluga. Ecorys tvrdi da bi društvo So.Ge.A.AL moglo razumno očekivati da će koristiti od takvih ugovora dugoročno prevladati nad dodatnim troškovima.

7. OSNOVA ZA POKRETANJE POSTUPKA

7.1. POSTOJANJE POTPORE DRUŠTVU SO.GE.A.AL

- (135) U odnosu na moguću potporu upravitelju zračne luke, Komisija je napomenula da se prije presude u predmetu *Aéroports de Paris*, razvoj i upravljanje infrastrukturom zračne luke nisu mogli smatrati gospodarskom djelatnošću u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora ⁽³³⁾. Budući da je odluka o dijelu mjera koje su predmet ocjene donesena prije 2001., Komisija je napomenula da će morati ocijeniti potječu li one iz pravno obvezujućih obveza preuzetih prije donošenja presude u predmetu *Aéroports de Paris*, odnosno prije 12. prosinca 2000. ⁽³⁴⁾ i jesu li stoga izvan područja primjene pravila o državnim potporama.

⁽³³⁾ Citirana presuda u predmetu *Aéroports de Paris*. Vidjeti isto Smjernice Komisije o primjeni članaka 92. i 93. Ugovora o EZ-u i članka 61.. Sporazuma o EGP-u o državnim potporama u sektoru zrakoplovstva (SL C 350, 10.12.1994., str. 5.).

⁽³⁴⁾ Vidjeti Odluku Komisije od 21. ožujka 2012. u predmetu C76/2002 *Avantages consentis par la Région Wallonne et Brussels South Charleroi Airport à la compagnie aérienne Ryanair* i Odluku Komisije od 25. travnja 2012. u predmetu SA.33961 *Plainte Air France – Aéroport de Nîmes*..

- (136) Komisija je također podsjetila da se pravila o državnim potporama ne primjenjuju na financiranje djelatnosti koje su obično u nadležnosti države koja izvršava svoje javne ovlasti i koje je ograničeno na pokrivanje troškova i ne upotrebljava se za financiranje drugih gospodarskih djelatnosti ⁽³⁵⁾. U trenutku donošenja Odluke iz 2012., Komisija nije imala dovoljno informacija o prirodi (gospodarskoj ili drugoj) djelatnosti koje obavlja društvo So. Ge.A.AL i o troškovima povezanim s infrastrukturom koji se financiraju mjerama koje su predmet istrage niti jesu li određeni troškovi povezani s djelatnostima u području javne politike. Komisija je pozvala Italiju da objasni koje se djelatnosti moraju smatrati djelatnostima negospodarske prirode i koji su se troškovi povezani s takvim djelatnostima, ako ih ima, financirali mjerama koje su predmet istrage Komisije.

7.1.1. Mjera 1. – Injekcije kapitala

- (137) Komisija je izrazila ozbiljne sumnje da bi injekcije kapitala bile u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Napomenula je da je društvo So.Ge.A.AL od 2000. stalno poslovalo s gubitkom i da se činilo da su se njegovi financijski rezultati pogoršali nakon dodjele „opće” koncesije. Činilo se da je to u suprotnosti s tvrdnjom Italije da su loši rezultati trgovačkog društva u prvom redu opravdani nemogućnošću potpunog iskorištavanja djelatnosti povezanih sa zračnom lukom na temelju djelomične/privremene koncesije.
- (138) Komisija je dalje napomenula da je Italija u tom trenutku dostavila samo *ex post* razmatranja u potporu svojih tvrdi da se mjere temelje na izgledima postizanja profitabilnosti. Također se činilo da je takva analiza povezana s općom koristi društva RAS od povećanja razine zračnog prometa i stoga s prihodima koje privatni ulagač ne bi uzeo u obzir u analizi profitabilnosti svog ulaganja. Na temelju toga Komisija je zauzela preliminarno stajalište da se injekcijama kapitala upravitelju zračne luke pružila prednost i da one čine operativnu potporu potonjem.
- (139) Komisija je, na kraju, napomenula da, iako društvo So.Ge.A.AL zadovoljava uvjete na temelju kojih ga se može smatrati poduzećem u teškoćama u skladu sa Smjernicama Zajednice o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje poduzeća u teškoćama ⁽³⁶⁾, Italija Komisiji nije dostavila niti jedan element kojim bi se mogao potvrditi zaključak da bi takva potpora bila u skladu sa zahtjevima sukladnosti iz tih smjernica.

7.1.2. Mjera 2. – Doprinosi za dijelove i radove

- (140) Komisiji nije dostavljeno dovoljno informacija o doprinosima za dijelove i radove u vrijednosti od 6 540 269 EUR koje je društvu So.Ge.A.AL odobrilo društvo RAS između 1998. i 2009. Pozvala je Italiju da navede točnu prirodu troškova koje je subvencioniralo društvo RAS.

7.1.3. Mjera 3. – Ulaganja u infrastrukturu i opremu zračne luke

- (141) Komisija je primijetila da je između 2001. i 2010. društvo So.Ge.A.AL platilo 3 042 887 EUR državi u obliku pristojbi za uporabu infrastrukture zračne luke, dok je država financirala ulaganja u infrastrukturu u iznosu od 46 940 534 EUR i u opremu u vrijednosti od 284 782 EUR tijekom 2004. do 2010.
- (142) Komisija je dalje primijetila da se čini da se dodjelom opće koncesije društvu So.Ge.A.AL 2007. nije uzrokovalo povećanje razine naknada za koncesiju. Na temelju toga Komisija je zauzela preliminarno stajalište da je naknada za koncesiju bila očito nerazmjerna javnom financiranju koje je država stavila na raspolaganje za infrastrukturna ulaganja. Komisija je stoga preliminarno smatrala da je društvo So.Ge.A.AL moglo ostvariti prednost plaćanjem naknada za koncesiju ispod tržišne cijene.

⁽³⁵⁾ Vidjeti presudu od 18. ožujka 1997. u predmetu C-343/95, *Cali & Figli/Servizi ecologici porto di Genova* [1997] I-1547; Odluku Komisije od 19. ožujka 2003. u predmetu N309/2002 *Sûreté aérienne – Compensation des coûts à la suite des attentats du 11 septembre 2001* i Odluku Komisije od 16. listopada 2002. u predmetu N438/2002 *Subventions aux régions portuaires pour l'exécution de missions relevant de la puissance publique*.

⁽³⁶⁾ SL C 244, 1.10.2004., str. 2.

- (143) Od Italije se tražilo da dostavi *ex ante* poslovni plan u kojem bi bili prikazani izgledi za profitabilnost ulaganja u infrastrukturu koja provode javna tijela u zračnoj luci Alghero, čime bi se potvrdio zahtjeva da su ta ulaganja u skladu s MEIP-om.

7.2. PRELIMINARNA STAJALIŠTA O SPOJIVOSTI POTPORE DODIJELJENE DRUŠTVU So.Ge.A.AL

- (144) Komisija je, u skladu s člankom 107. stavkom 3. Ugovora izrazila sumnje u spojivost potpore dodijeljene društvu So.Ge.A.AL na temelju Smjernica za zračni prijevoz iz 2005.
- (145) Iako se činilo da se mjerama zadovoljava cilj od općeg interesa koji je jasno definiran, Komisija nije dobila dovoljno informacija da bi mogla ocijeniti je li infrastruktura zračne luke Alghero nužna i razmjerna utvrđenom cilju. Komisija također nije imala dovoljno elemenata da bi mogla ocijeniti izgledi za srednjoročnu uporabu takve infrastrukture. Komisija je također sumnjala je li infrastruktura zračne luke stavljena na raspolaganje zračnim prijevoznicima pod nediskriminacijskim uvjetima.
- (146) Naposljetku, budući da se činilo da su određena ulaganja u infrastrukturu u toj fazi rezultat ugovornih obveza društva So.Ge.A.AL prema društvu Ryanair, Komisija je sumnjala u nužnost potpore za financiranje takvih ulaganja.

7.3. POTENCIJALNA POTPORA ZRAČNIM PRIJEVOZNICIMA

- (147) Komisija je zauzela preliminarno stajalište da odluke koje se odnose na uvjete rada zračnih prijevoznika u zračnoj luci Alghero vjerojatno uključuju državna sredstva i mogu se pripisati državi.

7.3.1. Mjera 4. – Ugovori koje je potpisalo društvo So.Ge.A.AL s društvima Ryanair/AMS

- (148) Komisija prvo primijetila da je društvo AMS društvo kći koje je u stopostotnom vlasništvu društva Ryanair i koje je osnovano s posebnim ciljem pružanja usluga marketinga putem *web*-mjestu društva Ryanair i ne pruža druge usluge. Na osnovu toga Komisija je zauzela preliminarno stajalište da se društva Ryanair i AMS, u svrhe ocjenjivanja postojanja selektivne prednosti, moraju smatrati jednim tijelom. Komisija je također zauzela stajalište da, prilikom ocjenjivanja jesu li mjere koje se odnose na društvo Ryanair/AMS u skladu s tržištem, treba ocijeniti ponašanje društva So.Ge.A.AL zajedno s ponašanjem društva RAS i/ili drugih javnih dioničara društva So.Ge.A.AL u razdoblju obuhvaćenom istragom. Komisija je smatrala da, u svrhe ocjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu, nije bilo moguće odvojiti ASA-ove i ugovore o marketingu i njihove financijske posljedice i da ih stoga treba zajedno ocjenjivati.
- (149) Komisija je podsjetila da se za primjenu načela subjekta u tržišnom gospodarstvu ne mogu uzeti u obzir pitanja regionalnog razvoja. Također je uočila da, prema informacijama koje je imala na raspolaganju u toj fazi, nije izrađen niti jedan poslovni plan ili *ex ante* analiza ugovora potpisanih s društvom Ryanair/AMS na temelju kojih bi društvo So.Ge.A.AL donijelo odluku o sklapanju takvih ugovora.
- (150) S obzirom na to Komisija je izrazila sumnje da su društva So.Ge.A.AL i RAS postupala kao ulagači u tržišnom gospodarstvu u svom odnosu s društvom Ryanair/AMS.

7.3.2. Mjera 5. – Ugovori s drugim zračnim prijevoznicima pored društva Ryanair

- (151) Komisija je primijetila je društvo So.Ge.A.AL odobrilo znatne popuste na pristojbe zračne luke i drugim zračnim prijevoznicima, ne samo društvu Ryanair, primjerice ovisno o pokretanju novih linija i povećanju razine prometa. Komisija je pozvala Italiju da dostavi *ex ante* poslovne planove, studije ili dokumente s ocjenom profitabilnosti svakog od ugovora sa zračnim prijevoznicima koji obavljaju usluge prijevoza u zračnoj luci za upravitelja zračne luke ili, ako takvi dokumenti nisu dostupni, najnovija predviđanja proračuna društva So.Ge.A.AL izrađena prije sklapanja tih ugovora. S obzirom na to Komisija je izrazila sumnje da su društva So.Ge.A.AL i RAS postupala kao ulagači u tržišnom gospodarstvu u svom odnosu s prijevoznicima koji obavljaju usluge prijevoza u toj zračnoj luci.

8. PRIMJEDBE ITALIJE

- (152) Komisija napominje da je, pored odgovora na Komisijine zahtjeve za informacije, Italija tijekom istrage dostavila različite podneske. Međutim, iako je Komisija prihvatila jednomjesečno produljenje roka propisanog u članku 6. stavku 1. Uredbe o pravilima⁽³⁷⁾ za dostavljanje primjedbi država članica kada Komisija donese odluku o pokretanju formalnog istražnog postupka, Italija je u tom produljenom roku dostavila samo jedan podnesak, odnosno dopis Italije od 31. kolovoza 2012. Podnesci Italije od 3. listopada 2012., 19. listopada 2012., 22. listopada 2012. i 20. veljače 2013. dostavljeni su nakon isteka roka.
- (153) Ovim su odjeljkom stoga obuhvaćena samo očitovanja koje je Italija dostavila u svom dopisu od 31. kolovoza 2012. Tvrdnje koje je Italija navela u naknadnim dopisima, a koje su važne za ocjenu u ovom predmetu, navedene su u odjeljcima 3. – 5.

8.1. POTENCIJALNA POTPORA ZRAČNOJ LUCI

i. O pokrivanju gubitaka i injekcijama kapitala

- (154) Italija je podsjetila da upravitelji zračnih luka moraju u skladu sa zakonom poštovati određene pragove kapitala. Italija tvrdi da je cilj predmetnih injekcija kapitala u ovom slučaju bio vratiti kapital društva So.Ge.A.AL na propisani standard.

ii. O javnom financiranju za dijelove i radove

- (155) Italija je objasnila da su, prije 2003., naknade za koncesiju koje su trebali plaćati upravitelji zračnih luka koji su dobili „opću” koncesiju iznosile 10 % korisničkih pristojbi u skladu s talijanskim zakonom br. 324 od 5. svibnja 1976. kako je naknadno izmijenjen, a pristojbe za utovar i istovar robe prevezene zrakom u skladu s talijanskim zakonom br. 117 od 16. travnja 1974.
- (156) Od 2003. godišnje naknade za koncesiju utvrđivale su se upućivanjem na jedinice tereta zračne luke (WLU, ili jedinice tereta koje odgovaraju jednom putniku ili stotini kilograma robe ili pošte) koje su se utvrđivale na temelju podataka o prometu koje svake godine objavljuje Ministarstvo infrastrukture i prometa – ENAC.
- (157) Na temelju talijanskog zakona br. 296 od 27. prosinca 2006., godišnja naknada za koncesiju za upravitelje zračne luke povećana je kako bi se zajamčio prihod u talijansku riznicu u iznosu od 3 milijuna EUR 2007., 9,5 milijuna EUR 2008. i 10 milijuna EUR 2009.

8.2. POTENCIJALNA POTPORA ZRAČNIM PRIJEVOZNICIMA

- (158) Italija nije komentirala potencijalnu potporu zračnim lukama koje obavljaju usluge prijevoza u zračnoj luci Alghero u roku propisanom članku 6. stavku 1. Uredbe o pravilima unutar kojeg države članice moraju iznijeti svoje primjedbe nakon Komisijine odluke o pokretanju formalnog istražnog postupka.

9. PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANAKA

- (159) Komisija napominje da su primjedbama zainteresiranih stranaka obuhvaćene različite tvrdnje. Na primjer, u svojim brojnim podnescima Komisiji društvo Ryanair opisalo je temeljna načela i pretpostavke za koje smatra da bi trebale služiti kao osnova za analizu načela subjekta u tržišnom gospodarstvu koju obavlja Komisija u pogledu ugovora s prijevoznicima. Društvo So.Ge.A.AL tvrdilo je da postoje brojne osnove na temelju kojih bi se mjere koje su predmet ocjene mogle proglasiti spojivima s unutarnjim tržištem.

⁽³⁷⁾ Uredba Vijeća (EZ) br. 659/1999 od 22. ožujka 1999. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 83, 27.3.1999., str. 1.).

9.1. PRIMJEDBE DRUŠTVA SO.GE.A.AL

9.1.1. **Potencijalna potpora upravitelju zračne luke**

i. O gospodarskoj djelatnosti

- (160) Društvo So.Ge.A.AL ističe da javno financiranje koje mu je odobreno za pokrivanje troškova pružanja usluga koje su u nadležnosti javne politike ne čini državnu potporu. Društvo So.Ge.A.AL nije detaljno opisalo prirodu i iznos takvih troškova.
- (161) Društvo So.Ge.A.AL smatra da su sve mjere koje su predmet ocjene u ovom predmetu u pogledu financiranja infrastrukture, opreme i „postavljanja i radova” zakonski preuzete prije nego što je donesena presuda u predmetu *Aéroports de Paris* i stoga bi trebale biti isključene iz analize državnih potpora. U pogledu razdoblja nakon 12. prosinca 2000., društvo So.Ge.A.AL podsjeća da je Italija već dostavila dokaze o negospodarskom karakteru određenih djelatnosti koje obavlja upravitelj zračne luke. Na osnovu toga Komisija bi trebala pripisati dio predmetnog javnog financiranja troškovima koji su nastali pružanjem negospodarskih djelatnosti.
- (162) Društvo So.Ge.A.AL dalje napominje da odluka iz 2012. nije jasna u pogledu prirode i opsega pretpostavljene potpore upravitelju zračne luke. Posebno nije jasno je li namjera Komisije bila opisati ukupnost financiranja infrastrukturnih radova državnim potporom ili, s druge strane, smatrati da bi se državnim potporom mogla opisati samo razlika između tržišne naknade za koncesiju, koji bi društvo So.Ge.A.AL moralo platiti državi za unaprijeđenu infrastrukturu, i naknade za koncesiju koju je upravitelj zračne luke stvarno platio. Tvrdila je da se prva mogućnost ne bi mogla uskladiti s činjenicom da je država zadržala vlasništvo nad infrastrukturom zračne luke u svim ključnim trenucima. Društvo So.Ge.A.AL stoga se ne može smatrati korisnikom potpore za ulaganja. U svakom slučaju, društvo So.Ge.A.AL tvrdi da nije dobilo neopravdano gospodarsku prednost, čak i kada bi se prihvatila druga mogućnost.

ii. O narušavanju tržišnog natjecanja

- (163) Društvo So.Ge.A.AL ističe da zbog javnog financiranja koje mu je odobreno ne može doći do narušavanja tržišnog natjecanja. Zbog udaljenog položaja zračne luke Alghero, njezino prihvatno područje ⁽³⁸⁾ ne može se preklapati s prihvatnim područjem bilo koje druge zračne luke u Italiji ili drugim državama članicama. Zračna luka ne natječe se s drugim zračnim lukama na otoku s obzirom na udaljenost između njih i nepostojanje pouzdanih zemaljskih veza. Društvo So.Ge.A.AL dodaje da se na trima sardinijskim zračnim lukama obavljaju različite vrste prometa. Nadalje, zračni promet ne bi se natjecao s drugim prijevoznim sredstvima za promet prema otoku i s otoka.
- (164) Društvo So.Ge.A.AL ne prihvaća tvrdnju koju je Komisija iznijela u Odluci iz 2012. da se nekoliko upravitelja zračnih luka natječe za upravljanje infrastrukturom zračne luke. Društvu So.Ge.A.AL dodijeljena je 1995. prva „djelomična” koncesija ⁽³⁹⁾ za upravljanje zračnom lukom, što je bilo davno prije presude u predmetu *Aéroports de Paris*. Od 1995. društvo So.Ge.A.AL djelovalo je kao upravitelj infrastrukture samo u zračnoj luci Alghero i stoga nije bilo konkurencija upravitelju neke druge zračne luke.

iii. O nepostojanju gospodarske prednosti društva So.Ge.A.AL

- (165) Društvo So.Ge.A.AL tvrdi da bi injekcije kapitala bile u skladu s načelom ulagača u tržišnom gospodarstvu. Društvo So.Ge.A.AL tvrdi da gospodarsku logičnost mjera treba ocijeniti zasebno i odvojeno za dva razdoblja: prije i nakon dodjele „sveobuhvatne” koncesije društvu So.Ge.A.AL tijekom 2007.
- (166) Društvo So.Ge.A.AL tvrdi da su se dokapitalizacije provedene prije 2007. temeljile na potrebi zaštite poslovanja, posebno s obzirom na dodjelu „opće” koncesije koju je već imalo 18. siječnja 1999. Na temelju informacija koje su bile dostupne u trenutku donošenja odluka o injekcijama kapitala u trgovačko društvo, za dioničare društva

⁽³⁸⁾ Definirano u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. kao područje unutar polumjera od otprilike 100 kilometara ili 60 minuta putovanja automobilom, autobusom, vlakom ili vlakom velikih brzina.

⁽³⁹⁾ Društvu So.Ge.A.AL dodijeljena je 10. svibnja 1995. prva „djelomična” koncesija za pružanje zemaljskih usluga na temelju ugovora koji će biti potpisani sa zračnim prijevoznicima. Druga „djelomična” koncesija dodijeljena je društvu So.Ge.A.AL za ugostiteljske usluge 20. listopada 1995. Društvu So.Ge.A.AL dodijeljeno je 11. veljače 1999. privremeno pravo upravljanja zračnom lukom u skladu s „općom” koncesijom.

So.Ge.A.AL bili su od ključne važnosti izgledi da će dobiti „opću” koncesiju jer bi se time omogućilo zračnoj luci da u potpunosti iskoristi djelatnosti zračne luke i poveća prihod od zrakoplovnih i nezaletovnih usluga. Javni dioničari ne bi imali održivu alternativu osim dokapitalizacije trgovačkog društva i to im je bilo opravdano budući da je kašnjenje u dodjeli koncesije uzrokovano vanjskim događajima na koje trgovačko društvo nije moglo utjecati. Društvo So.Ge.A.AL tvrdi da Komisija to mora uzeti u obzir kada provodi ocjenu načela subjekta u tržišnom gospodarstvu. Društvo So.Ge.A.AL dodaje da bi mjere također bile opravdane na temelju predviđenog povećanja broja putnika zbog strategije usmjerenosti na niskotarifne prijevoznike koja se provodila od 1999.

- (167) Injekcije kapitala provedene 2009. i 2010. potaknute su potrebnom zaštite operabilnosti upravitelja zračne luke, posebno s obzirom na izgled veće održivosti zbog dodjele „opće” koncesije. Društvo So.Ge.A.AL nije ponovno postalo profitabilno nakon dodjele koncesije zbog tržišnog scenarija koji se znatno razlikovao od predviđenog, što je bitno utjecalo na razvoj zračnog prometa u tom razdoblju, odnosno, zbog gospodarske krize i posljedičnih gospodarskih problema s kojima su se suočili međunarodni zračni prijevoznici. U tom je smislu društvo So.Ge.A.AL pretrpjelo pad prometa od 1,8 %. Osim toga, društvo So.Ge.A.AL tvrdi da se promet ne bi mogao razvijati kako je predviđeno zbog kašnjenja u izvršenju infrastrukturnih radova (koji su trebali početi već 2004., ali nisu počeli 2009.). Naposljetku, treba uzeti u obzir činjenicu da ENAC nije povećao naknade zračnih luka bez obzira na formalni zahtjev koji je podnijelo društvo So.Ge.A.AL.
- (168) U tom kontekstu društvo So.Ge.A.AL provelo je korektivne radnje u cilju postizanja gospodarske ravnoteže, kao što je reorganizacija njegovih aktivnosti, smanjenje operativnih troškova i mjere ulaganja u infrastrukturu. Te se radnje detaljno ocjenjuju u planu reorganizacije i restrukturiranja iz 2010.
- (169) Društvo So.Ge.A.AL odbacuje tvrdnju Komisije da nije provedena nikakva *ex ante* analiza prije nego što su uvedene mjere. Javni dioničari društva So.Ge.A.AL navodno su poduzeli predmetne mjere na temelju poslovnih planova koji su razvijeni *ex ante*. Dokazi u tom smislu bili bi dokumenti dostavljeni Komisiji tijekom istrage, posebno:
- (a) poslovni plan društva So.Ge.A.AL od 15. ožujka 1999.;
 - (b) zapisnik sa sastanka upravnog odbora društva So.Ge.A.AL od 8. travnja 2000.;
 - (c) poslovni plan za dodjelu koncesije na četrdeset godina iz rujna 2005.;
 - (d) Roland Bergerov plan, koji je ažuriran 2007. i 2009.;
 - (e) program reorganizacije i restrukturiranja za razdoblje 2010. – 2012.;
 - (f) izvješće društva Accuracy.
- (170) Društvo So.Ge.A.AL dalje podsjeća da je usklađenost injekcija kapitala s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu već utvrđena u izvješću Ecorys, izvješću društva Accuracy i Roland Bergerovom planu.
- (171) Komisija ne bi primjereno uzela u obzir posebne značajke sektora zračnog prometa u Italiji u svjetlu primjenjivog talijanskog zakonodavstva. Pri ocjenjivanju situacije prije i nakon dodjele opće koncesije društvu So.Ge.A.AL, Komisija je trebala uzeti u obzir činjenicu da su dokapitalizacije bile posljedica pravne obveze čije neispunjenje bi uzrokovalo oduzimanje koncesije. Dioničari društva So.Ge.A.AL stoga su izabrali najekonomičniju mogućnost kada su odlučivali o dokapitalizaciji društva.
- (172) Društvo So.Ge.A.AL smatra da su javni dioničari kada su provodili injekcije kapitala postupali onako kako bi postupio subjekt u tržišnom gospodarstvu u sličnim okolnostima jer je injekcijama kapitala javnim ulagačima srednjoročno ili dugoročno zajamčen pozitivan povrat. Prema društvu So.Ge.A.AL, djelatnostima zračnih luka stvara se poredni prihod u iznosu koji je veći od iznosa odobrenog javnog financiranja.

- (173) Društvo So.Ge.A.AL također tvrdi da se injekcijama kapitala upravitelju zračne luke ne bi osigurala gospodarska prednost u smislu sudske prakse iz predmeta *Altmark* ⁽⁴⁰⁾, Općenito upravljanje zračnom lukom moglo bi se smatrati uslugom od općeg gospodarskog interesa (dalje u tekstu „SGEI”) zbog potrebe za jamčenjem dostupnosti otoka i stoga bi predmetne injekcije kapitala činile naknadu zračnoj luci za pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa.
- (174) Društvu So.Ge.A.AL Konvencijom bi se povjerilo pružanje SGEI-a. Djelomične koncesije dodijeljene društvu So. Ge.A.AL prije 2007. mogu se jednako smatrati aktima o ovlaštenju. Stoga društvo So.Ge.A.AL dalje primjećuje da iz strogo pravne perspektive upravitelji zračnih luka moraju poštovati određene obveze u pogledu upravljanja zračnim lukama, kojima se neizbježno uzima u obzir javni interes. Te se obveze odnose na jamstvo dovoljne kvalitete usluga, poštovanje standarda sigurnosti, kontinuitet i redovitost usluga.
- (175) Drugi i treći uvjeti koji proizlaze iz presude *Altmark* bili bi ispunjeni budući da je društvo So.Ge.A.AL primilo naknadu do razine potrebne za pokrivanje gubitaka, odnosno do razine potrebne za ponovno usklađivanje kapitala s pravnim zahtjevima nakon pokrivanja tih gubitaka. Društvo So.Ge.A.AL dalje dodaje da upravitelji zračnih luka moraju u skladu sa zakonom voditi odvojeno računovodstvo između osnovnih i dodatnih djelatnosti.
- (176) Naposljetku, društvo So.Ge.A.AL tvrdi da bi bio ispunjen i četvrti kriteriji iz presude *Altmark*, ali ne dostavlja materijalne dokaze o tome.

iv. O spojivosti

- (177) Društvo So.Ge.A.AL tvrdi da bi Komisija trebala ocijeniti spojivost potencijalne potpore zračnoj luci u skladu sa:
- (a) Smjernicama za regionalne potpore;
 - (b) Smjernicama za sanaciju i restrukturiranje;
 - (c) člankom 106. stavkom 2. Ugovora;
 - (d) Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014.
- (178) Prvo, društvo So.Ge.A.AL tvrdi da su predmetne mjere odobrene zračnoj luci Alghero kao nadoknada za nepovoljan položaj koji je posljedica izoliranosti Sardinije. Na temelju toga Komisija bi trebala potporu proglasiti spojivom s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (a) Ugovora.
- (179) Drugo, društvo So.Ge.A.AL tvrdi da su sve predmetne mjere odobrene kako bi se omogućilo restrukturiranje društva So.Ge.A.AL kako bi se osigurala obnova njegove održivosti. U tom je smislu društvo So.Ge.A.AL tvrdilo da je, u pogledu injekcija kapitala za 2009. i 2010., društvo So.Ge.A.AL pripremlilo plan restrukturiranja, odnosno, plan reorganizacije i restrukturiranja za 2010., u kojem su utvrđeni čimbenici koji su imali negativan učinak na trgovačko društvo i u kojima su predložene korektivne mjere u cilju smanjenja troškova i revizije poslovne politike. U tom je planu predviđen znatan vlastiti doprinos društva So.Ge.A.AL restrukturiranju.
- (180) Treće, u odnosu na spojivost potpore u skladu s člankom 106. stavkom 2. Ugovora, društvo So.Ge.A.AL tvrdi da je naknada koja mu je odobrena za pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa stalno bila ispod praga propisanog u članku 2. stavku 1. točki (a) Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. ⁽⁴¹⁾, odnosno ispod 30 milijuna EUR godišnje i njegov je promet bio manji od 100 milijuna EUR. Društvo So.Ge.A. AL dodaje da je prije 2004. poštovan prag od 1 milijun putnika iz članka 2. stavka 1. točke (d) Ugovora o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. Također bi bile zadovoljene odredbe članaka 4., 5., 6. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. budući da je naknada odobrena trgovačkom društvu u vezi s točno definiranim uslugama od općeg gospodarskog interesa i povjerena je društvu So.Ge.A.AL jednim ili više akata o ovlaštenju, i budući da takva naknada nije premašivala ono što je nužno za pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa.

⁽⁴⁰⁾ Predmet C 280/00 *Altmark Trans and Regierungspräsidium Magdeburg* [2003.] ECR I 7747.

⁽⁴¹⁾ Odluka Komisije 2005/842/EZ od 28. studenoga 2005. o primjeni članka 86. stavka 2. Ugovora o EZ-u na državne potpore u obliku naknade za obavljanje javne usluge koja se dodjeljuje određenim poduzetnicima kojima je povjereno obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa (SL L 312, 29.11.2005., str. 67.).

- (181) Četvrto, društvo So.Ge.A.AL tvrdi da bi se trebalo smatrati da je potpora zračnoj luci za ulaganja u infrastrukturu, dijelove i radove spojiva na temelju Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. Predmetna infrastruktura bila bi razmjerna cilju koji se nastoji ostvariti i imala bi srednjoročne izgleda za uporabu u smislu Smjernica za zračni prijevoz iz 2004. Infrastruktura je također stavljena na raspolaganje zračnim prijevoznicima bez diskriminacije. Nadalje, nije bilo utjecaja na trgovinu u mjeri koja je protivna zajedničkom interesu i javno financiranje bilo je nužno i razmjerno.

9.1.2. Mjere u korist zračnih prijevoznika koji obavljaju usluge prijevoza u zračnoj luci

- (182) Komisija bi ispravno postupila kada bi razmatrala društva So.Ge.A.AL i RAS zajedno u svrhe primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu. Kod donošenja predmetnih mjera, društva RAS i So.Ge.A.AL postupala su na isti način na koji bi postupio subjekt u tržišnom gospodarstvu u sličnim uvjetima. Društvo So.Ge.A.AL ostvarilo bi gospodarsku prednost zahvaljujući doprinosima za marketing koje je odobrilo društvo RAS u korist zračnih prijevoznika koji obavljaju usluge prijevoza iz zračne luke Alghero. Predmetni doprinosi samo su prošli preko upravitelja zračne luke kako bi u konačnici bili dodijeljeni zračnim prijevoznicima.
- (183) Društvo So.Ge.A.AL tvrdi da bi se trebalo smatrati da je potpora zračnim prijevoznicima koji obavljaju usluge prijevoza iz zračne luke Alghero u obliku nižih pristojbi zračne luke ili doprinosa za marketing spojiva s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkama (a) ili (c) Ugovora i Smjernicama za zračnih prijevoz iz 2005.
- (184) U potporu tog zaključka društvo So.Ge.A.AL navodi da je potencijalna potpora odobrena trgovačkim društvima koja je država članica licencirala za pružanje usluga zračnog prijevoza za linije kojima se povezuje regionalna zračna luka u kategoriji C ili D koja je definirana u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. s drugom zračnom lukom u Uniji. Financiranje se nije odnosilo na linije koje podliježu obvezi pružanja javne usluge (dalje u tekstu „PSO“) u smislu Uredbe (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁴²⁾ i u ugovorima koji su sklopljeni sa zračnim prijevoznicima propisane su kazne koje će se primjenjivati ako zračni prijevoznici ne ispune obveze.
- (185) Iako priznaje da su predmetna bespovratna sredstva odobrena zračnim prijevoznicima na duže razdoblje i s većim intenzitetom od dopuštenog u skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005., društvo So.Ge.A.AL ističe da ugovori sa zračnim prijevoznicima nisu bili duljeg trajanja od tri godine i da su u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. dopuštena odstupanja u pogledu razine intenziteta u slučaju regija u nepovoljnom položaju.

9.1.3. Primjenjivost Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

- (186) U svojim primjedbama o primjenjivosti Smjernica za zračni prijevoz iz 2014., društvo So.Ge.A.AL podsjeća da niti jedna od mjera u korist zračne luke koje su predmet ocjene ne čini državnu potporu. Međutim, ako Komisija zaključi da neka od tih mjera čini operativnu potporu društvu So.Ge.A.AL, ona tvrdi da su ispunjeni svi uvjeti spojivosti propisani u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014.

10. PRIMJEDBE OSTALIH ZAINTERESIRANIH STRANAKA

- (187) Društva Ryanair, AMS i Unioncamere dostavila su svoja očitovanja tijekom istrage.

10.1. PRIMJEDBE DRUŠTVA RYANAIR

- (188) Društvo Ryanair dostavilo je 12. ožujka 2013. svoje primjedbe na odluku iz 2012. Društvo Ryanair uputilo je na svoje prethodne podneske u ovom slučaju prije donošenja odluke iz 2012. te na nekoliko podnesaka koji se odnose na broj istraga državnih potpora koje se odnose na potencijalnu potporu društvu Ryanair.
- (189) Glavne primjedbe društva Ryanair koje su rezultat tih podnesaka sažete su u uvodnim izjavama 190. do 226.

⁽⁴²⁾ Uredba (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici (SL L 293, 31.10.2008., str. 3.).

i. O društvu AMS

- (190) Društvo Ryanair odbacuje preliminarni zaključak Komisije da se društva Ryanair i AMS moraju smatrati jednim subjektom i da bi ASA-ove i ugovore o marketinškim uslugama i njihove financijske posljedice trebalo ocjenjivati zajednički u svrhe procjene gospodarske prednosti.
- (191) Taj pristup nije podržan ni vlasničkom strukturom društva AMS ni njegovom svrhom. ASA-ovi sklopljeni s društvom Ryanair i ugovori o marketinškim uslugama sklopljeni s društvom AMS bili bi zasebni i neovisni, odnosili bi se na različite usluge i ne bi se mogla između njih uspostaviti ugovorna ili neka druga veza na temelju koje bi se mogli smatrati jedinstvenim skupom mjera.
- (192) Ugovori o marketinškim uslugama koristili su društvu So.Ge.A.AL kao kupcu usluga oglašavanja. Ti ugovori činili su ulaganje u cilju jačanja trgovačke marke zračne luke i doveli bi do povećanja broja dolaznih putnika te, uslijed toga, do povećanja prihoda od nezrakoplovnih usluga. Svrha ugovora nije bila poboljšati faktor opterećenja ili prinosa na linijama društva Ryanair niti se temeljilo na pretpostavljenoj koristi koju bi zračna luka imala od takvog oglašavanja na Ryanair.com.
- (193) Nadalje, sklapanje ugovora o marketingu s društvom AMS nije uvjet da društvo Ryanair može obavljati prijevoz na linijama prema zračnoj luci i iz nje. Mnoge zračne luke koje opslužuje društvo Ryanair nisu sklopile ugovore s društvom AMS. Općenito potreba za određenim marketingom u svrhu jačanja trgovačke marke zračne luke i utjecaja na udio dolaznih putnika nastaje na manje poznatim zračnim lukama čija trgovačka marka nije vidljiva i u kojima je potrebno poticati dolazni promet.
- (194) Stoga bi bilo potpuno razumno da takva zračna luka potroši sredstva u takvu svrhu i činjenica da bi društvo Ryanair moglo ili ne imati koristi od tog oglašavanja bila bi gospodarski nevažna za zračnu luku. Ulagač u tržišnom gospodarstvu neće se suzdržati od ulaganja samo što što bi druge stranke isto mogle imati koristi od povećanja njegovog poslovanja.
- (195) Ugovori društva Ryanair s društvom So.Ge.A.AL bili su uobičajeni tržišni ugovori koji su u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu, a isto vrijedi i za ugovore društva AMS s društvom So.Ge.A.AL jer društvo AMS sklapa ugovore o marketingu po istim stopama i u odnosu na usporedive količine prometa s javnim i privatnim zračnim lukama, turističkim tijelima, grupama za iznajmljivanje automobila, web-mjestima za rezervaciju hotela, osiguravajućim društvima, pružateljima telekomunikacijskih usluga ⁽⁴³⁾.
- (196) Ovaj pristup u skladu je s pristupom društva Ryanair u drugim podnescima koji su poslani Komisiji tijekom istrage. U tim drugim podnescima društvo Ryanair protivi se ocjeni Komisije da su plaćanja društvu AMS troškovi zračne luke. Društvo Ryanair tvrdi da bi se tim pristupom zanemarila vrijednost usluga AMS-a zračnoj luci ⁽⁴⁴⁾. Kupnjom oglasnog prostora zračne luke mogu povećati udio dolaznih putnika na letovima Ryanaira, koji troše više od odlaznih putnika na nezrakoplovnu robu i usluge. To ima komercijalnog smisla za zračne luke ⁽⁴⁵⁾. Društvo Ryanair vjeruje da bi kupnju marketinških usluga po tržišnim cijenama trebalo odvojiti od drugih ugovora između zračne luke i zračnog prijevoznika u svrhe ocjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu. Ako Komisija bude insistirala da se ugovori AMS-a i ugovori o uslugama zračnih luka društva Ryanair uključe u zajednički test subjekta u tržišnom gospodarstvu, ne treba zanemariti vrijednost usluga AMS-a za zračnu luku.

ii. O odgovornosti države/državnim sredstvima

- (197) Društvo Ryanair smatra da Komisija nije dostavila dokaze za svoje stajalište da su javna tijela bila uključena u donošenje predmetnih mjera koje se odnose na društva Ryanair i AMS. Nije se moglo pretpostaviti – i još mora biti dokazano – da su javna tijela stvarno sudjelovala u donošenju mjera.

⁽⁴³⁾ Dopis društva Ryanair od 22. srpnja 2011.

⁽⁴⁴⁾ Dopis društva Ryanair od 20. prosinca 2013.

⁽⁴⁵⁾ Dopis društva Ryanair od 15. rujna 2009.

- (198) Ne bi bilo dovoljno dokaza za tvrdnju da je društvo „So.Ge.A.AL u potpunom vlasništvu javnih tijela koja su utjecala na postupak donošenja odluka društva So.Ge.A.AL” ako se ona temelji samo na čistome kriteriju da članove upravnog odbora društva So.Ge.A.AL imenuju njegovi javni dioničari. Ni ugovorom iz 2002., kojim je Sardinija preuzela obvezu suradnje s društvom Ryanair u cilju razvoja turizma i povećanja stope zaposlenosti u regiji, ne može se dokazati da su javna tijela, na jedan ili drugi način, sudjelovala u donošenju mjera koje je poduzelo društvo So.Ge.A.AL prema društvima Ryanair ili AMS nakon potpisivanja tog ugovora. Nadalje, činjenicom da su društvo So.Ge.A.AL i Sardinija 2004., 2005., 2006. i 2007. potpisali naknadne ugovore o isplati zajedničkih doprinosa za marketing samo bi se podržalo stajalište da je Sardinija financirala društvo So.Ge.A.AL, ali ne i da je usmjerila djelovanje društva So.Ge.A.AL prema društvima Ryanair ili AMS.
- (199) Društvo Ryanair nije svjesno ugovora ni odgovorno za ugovore između društava So.Ge.A.AL i RAS, nije potaknulo ni tražilo sklapanje takvih ugovora i stoga ugovori između društava So.Ge.A.AL i RAS ne bi trebali utjecati na ugovore društava Ryanair i AMS s društvom So.Ge.A.AL.
- (200) Društvo Ryanair također se ne bi moglo smatrati neizravnim primateljem državnih potpora. Komisija ne može samo pretpostaviti da je zračnim prijevoznicima koji obavljaju usluge prijevoza u zračnoj luci dodijeljena državna potpora bez dokaza o stvarnom postojanju prednosti ostvarene temeljem državne potpore. Ako se uvjeti poslovnog odnosa između društva Ryanair i zračne luke mogu opravdati u okviru načela subjekta u tržišnom gospodarstvu, obveza povrata ne može se proširiti na društvo Ryanair. Društvo Ryanair kritizira mišljenje Komisije da se svaki poticaj javne zračne luke zračnom prijevozniku automatski smatra državnom potporom čak i ako je samo dio financiran iz javnih sredstava. Društvo Ryanair tvrdi da se u oklijevanjima Komisije da istraži pitanje odgovornosti države za mjere ne odražavaju Smjernice za zračni prijevoz iz 2005. u kojima je navedeno da se odluku o dodjeli javnih sredstava zračnom prijevozniku može smatrati državnom potporom ako su za nju odgovorna javna tijela ⁽⁴⁶⁾.

iii. O analizi usporedivih subjekata

- (201) Društvo Ryanair tvrdi bi u skladu sa sudskom praksom ⁽⁴⁷⁾, analiza usporedivih subjekata trebala biti prvi test za provjeru postojanja državne potpore zračnim prijevoznicima i da bi se test utemeljen na troškovima trebao upotrebljavati samo ako je nemoguće usporediti situaciju navodnog davatelja potpore sa situacijom privatne skupine poduzetnika. Društvo Ryanair dalje tvrdi da pri ocjenjivanju ugovora koje su upravitelji zračnih luka sklopili sa zračnim prijevoznicima treba uzeti u obzir i vanjske čimbenike mreže koji su rezultat ugovora. Društvo Ryanair složilo se u drugom podnesku da su metode analize usporedivosti i metode utemeljene na troškovima uobičajena poslovna praksa ⁽⁴⁸⁾.

iv. O ex ante profitabilnosti

- (202) Društvo Ryanair tvrdi da je cijelo obrazloženje Komisije u odluci iz 2012. narušeno pogrešnom primjenom testa subjekta u tržišnom gospodarstvu koja bi proizašla iz netočne pretpostavke da je potreban *ex ante* poslovni plan da bi se moglo zaključiti da je ispunjeno načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu. Poslovni planovi nisu *sine qua non* za postupanje na tržištu ulagača u tržišnom gospodarstvu ⁽⁴⁹⁾. Iako se takvim planovima može bez sumnje dokazati da je javno tijelo postupalo kao ulagač u tržišnom gospodarstvu, nepostojanje takvog plana ne može značiti da javno tijelo nije postupalo kao ulagač u tržišnom gospodarstvu.
- (203) U svakom slučaju, Komisija je u ovom slučaju već priznala u odluci iz 2012. da je zračna luka Alghero dostavila osnovnu *ex ante* analizu koja bi se trebala smatrati dovoljnom. Komisija ne može ocijeniti što se može smatrati „prihvatljivim poslovnim planom” i ne bi to trebala pokušati učiniti.
- (204) Društvo Ryanair dalje primjećuje da je Komisija pribavila analizu MEOP-a od Ecorysa, koji je zaključio da su ugovori društva Ryanair u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu i da su gubici društva So.Ge.A.AL nastali zbog značajnih i nepredvidivih kašnjenja države u pogledu dodjele „opće” koncesije. U analizi načela

⁽⁴⁶⁾ Dopis društva Ryanair od 15. prosinca 2009.

⁽⁴⁷⁾ Dopisi društva Ryanair od 12. ožujka 2013. i 15. prosinca 2009.

⁽⁴⁸⁾ *Ocjenjivanje državne potpore niskotarifnim prijevoznicima*, 26. listopada 2011. koji je za društvo Ryanair pripremio Simon Pilsbury, glavni konzultant u društvu Oxera.

⁽⁴⁹⁾ Dopis društva Ryanair od 22. srpnja 2011.

subjekta u tržišnom gospodarstvu trebale bi se neutralizirati nepredvidive neučinkovitosti i kašnjenja jer se privatne zračne luke mogu s njima suočiti i tijekom uobičajenog poslovanja zbog grešaka države ili zbog postupaka privatnih poduzetnika na koje se oslanja zračna luka.

- (205) Nadalje, društvo Ryanair dostavilo je niz napomena koje je pripremio društvo Oxera i analizu profesora Damiena P. McLoughlina.

Napomena društva Oxera br. 1. – Utvrđivanje tržišne referentne točke u analizi usporedivih subjekata za testove subjekta u tržišnom gospodarstvu Predmeti državnih potpora društvu Ryanair, pripremila Oxera za društvo Ryanair, 9. travnja 2013.

- (206) Društvo Oxera smatralo je manjkavim pristup Komisije kojim se prihvaćaju samo usporedive zračne luke u istom prihvatnom području u kojem se nalazi zračna luka koje je predmet istrage.

- (207) Društvo Oxera tvrdilo je da referentne tržišne cijene iz usporedivih zračnih luka nisu onečišćene državnim potporama dodijeljenim okolnim zračnim lukama. Stoga je moguće dobro procijeniti tržišne referentne točke za testove subjekta u tržišnom gospodarstvu

- (208) Razlog tomu je sljedeći:

- (a) analize usporedivih subjekata u velikoj se mjeri upotrebljavaju za testove subjekta u tržišnom gospodarstvu u području državnih potpora;
- (b) trgovačka društva utječu na odluke o cijenama drugih trgovačkih društava ako su njihovi proizvodi zamjenjivi ili se međusobno nadopunjavaju;
- (c) zračne luke u istom prihvatnom području ne natječu se nužno jedna s drugom na tržištu i usporedive zračne luke upotrijebljene u podnesenim izvješćima suočavaju se s ograničenim tržišnim natjecanjem javnih zračnih luka u njihovom prihvatnom području (< 1/3 komercijalnih zračnih luka u prihvatnom području usporedivih zračnih luka u potpunom je državnom vlasništvu i niti jedna od zračnih luka u istom prihvatnom području nije predmet tekućih istraga u pogledu državnih potpora (od travnja 2013.);
- (d) čak i kada se usporedive zračne luke suočavaju s tržišnim natjecanjem državnih zračnih luka u istom prihvatnom području, ima razloga vjerovati da je njihovo ponašanje u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu (na primjer, ako postoji veliki udio privatnog vlasništva ili ako zračnom lukom upravlja privatnih);
- (e) Zračne luke subjekti u tržišnom gospodarstvu neće odrediti cijene ispod dodatnih troškova.

Napomena društva Oxera br. 2 – Načela na kojima se temelji analiza profitabilnosti za testove subjekta u tržišnom gospodarstvu Predmeti državnih potpora društvu Ryanair, pripremila Oxera za društvo Ryanair, 9. travnja 2013.

- (209) Društvo Oxera tvrdilo je da se analiza profitabilnosti koju je poduzelo društvo Oxera u svojim izvješćima podnesenima Komisiji temelji na načelima koja bi prihvatio razumni ulagač u tržišnom gospodarstvu i u njemu se održava pristup koji je razvidan iz pretpostavki Komisije.

- (210) Analiza profitabilnosti temelji se na sljedećim načelima:

- (a) ocjena se provodi na dodatnoj osnovi;
- (b) *ex ante* poslovni plan nije nužno potreban;
- (c) za zračnu luku koja nije zagušena primjerena metodologija određivanja cijena jest sustav naplate s jednom blagajnom;

- (d) treba uzeti u obzir samo prihode povezane s gospodarskom djelatnošću upravljanja zračnom lukom;
- (e) treba uzeti u obzir cijelo trajanje ugovora, uključujući produljenja;
- (f) treba diskontirati buduće financijske tokove kako bi se mogla ocijeniti profitabilnost ugovora;
- (g) dodatnu profitabilnost ugovora društva Ryanair sa zračnim lukama trebalo bi ocijeniti na temelju procjena unutarnje stope povrata ili neto sadašnje vrijednosti (NPV).

Analiza profesora Damiena P. McLoughlina – izgradnja trgovačke marke: zašto i kako bi male trgovačke marke trebale ulagati u marketing, pripremljena za društvo Ryanair, 10. travnja 2013.

- (211) Cilj je dokumenta utvrditi tržišnu logiku na kojoj se zasnivaju odluke regionalnih zračnih luka o kupnji oglasnog prostora na *web*-mjestu Ryanair.com od društva AMS.
- (212) U dokumentu se tvrdilo da je postoji velik broj snažnih, poznatih zračnih luka koje se obično upotrebljavaju. Da bi mogli razviti svoje poslovanje, slabiji konkurenti moraju prevladati statičko kupovno ponašanje potrošača. Manje regionalne zračne luke moraju pronaći način za dosljedno prenošenje poruke o svojoj trgovačkoj marki što široj publici. Tradicionalni oblici marketinške komunikacije donose troškove koji premašuju njihove resurse.

Bilješke br. 3 i 4. društva Oxera – Kako treba postupati s ugovorima društva AMS u okviru analize profitabilnosti kao dijela testa subjekta u tržišnom gospodarstvu? 17. i 31. siječnja 2014.

- (213) Društvo Ryanair dostavilo je daljnja izvješća svog konzultanta društva Oxera. U tim izvješćima društvo Oxera razmatralo je načela za koja zračni prijevoznik tvrdi da bi se trebala uzeti u obzir u analizi profitabilnosti ASA-ova između društva Ryanair i zračnih luka, s jedne strane, ugovora o marketingu između društva AMS i istih zračnih luka, s druge strane, kao dio testa subjekta u tržišnom gospodarstvu⁽⁵⁰⁾. Društvo Ryanair naglasilo je da se tim izvješćima ni na koji način ne mijenja njegovo stajalište koje je prethodno opisano da bi ASA-ove i ugovore o marketingu trebalo analizirati u okviru zasebnih testova subjekata u tržišnom gospodarstvu.
- (214) U izvješćima je navedeno da bi dobit društva AMS trebala biti uključena kao prihod u zajedničku analizu profitabilnosti, a troškovi društva AMS trebali bi biti uključeni u troškove. U izvješćima je navedeno da bi to trebalo učiniti primjenom metodologije utemeljene na tijeku novca na zajedničku analizu profitabilnosti, što znači da bi se troškovi zračnih luka za AMS trebali smatrati dodatnim troškovima poslovanja.
- (215) U izvješćima se ističe da se marketinškim aktivnostima pridonosi stvaranju i podupiranju vrijednosti trgovačke marke, čime se mogu stvarati učinci i koristi, ne samo za vrijeme trajanja ugovora sa zračnim prijevoznikom već i nakon njihova raskida. To bi posebno bilo tako ako bi, zbog toga što je društvo Ryanair sklopilo ugovor sa zračnom lukom, drugi zračni prijevoznici uspostavili sjedište u toj zračnoj luci čime bi se privuklo više trgovina i ostvarili veći prihodi od neizrakoplovnih usluga u zračnoj luci. Društvo Ryanair tvrdi da će, ako Komisija provede zajedničku analizu profitabilnosti, te koristi trebati uzeti u obzir na način da se troškovi društva AMS smatraju dodatnim operativnim troškovima, bez plaćanja AMS-a.
- (216) Nadalje, društvo Ryanair smatralo je da bi terminalnu vrijednost trebalo uključiti u predviđenu dodatnu dobit u trenutku isteka ugovora o uslugama zračnih luka kako bi se uzela u obzir vrijednost stvorena nakon raskida ugovora. Terminalna vrijednost može se prilagoditi na temelju vjerojatnosti „obnove” mjerenjem očekivanja da će se ostvarivanje dobiti nastaviti nakon raskida ugovora s društvom Ryanair ili ako se dogovore slični uvjeti s drugim zračnim prijevoznicima. Društvo Ryanair smatralo je da bi tada bilo moguće izračunati nižu razinu koristi koja zajednički nastaje na temelju ugovora s društvom AMS i ugovora o uslugama zračnih luka, čime se odražavaju nesigurnosti dodatne dobiti nakon raskida ugovora o uslugama zračnih luka.

⁽⁵⁰⁾ Dokument društva Oxera „Kako treba postupati s ugovorima društva AMS u okviru analize profitabilnosti kao dijela teksta subjekta u tržišnom gospodarstvu”, pripremljen za društvo Ryanair, 17. siječnja 2014.

- (217) Kao potpora tom pristupu u izvješćima je prikazana sinteza rezultata studija o utjecaju marketinga na vrijednost trgovačke marke. U tim se studijama priznaje da se marketingom može podržati vrijednost trgovačke marke i pomoći u izgradnji baze korisnika. U izvješćima je navedeno da se marketingom zračne luke na *web*-mjestu Ryanair.com posebno povećava vidljivost trgovačke marke zračne luke. Nadalje, u izvješćima je navedeno da bi manje regionalne zračne luke koje žele povećati svoj zračni promet posebno mogle povećati vrijednost svoje trgovačke marke sklapanjem ugovora o marketingu s društvom AMS.
- (218) U izvješćima je naposljetku navedeno da prednost treba dati pristupu utemeljenom na tijeku novca umjesto pristupu kapitalizacije u kojem bi se troškovi društva AMS smatrali kapitalnim rashodima nematerijalne imovine (odnosno, vrijednosti trgovačke marke) ⁽⁵¹⁾. Pristupom kapitalizacije uzeo bi se u obzir samo udio rashoda za marketing koji se može pripisati nematerijalnoj imovini zračne luke. Rashodi za marketing smatrali bi se nematerijalnom imovinom i zatim bi se amortizirali za vrijeme trajanja ugovora uzimajući u obzir preostalu vrijednost u trenutku predviđenog raskida ASA-a. Tim se pristupom ne bi uzela u obzir dodatna dobit nastala sklapanjem ASA-a s društvom Ryanair. Također je teško izračunati vrijednost nematerijalne imovine zbog troškova trgovačke marke i razdoblja uporabe imovine. Metoda novčanog toga primjerenija je od pristupa kapitalizacije jer se potonjim ne bi obuhvatile pozitivne koristi za zračnu luku za koje se očekuje da će nastati kao rezultat potpisivanja ASA-a s društvom Ryanair.

v. Izvješća o načelu subjekta u tržišnom gospodarstvu iz 2011. i 2013.

- (219) Društvo Ryanair zatražilo je od društva Oxera da provede test utemeljen na načelu subjekta u tržišnom gospodarstvu koji je dostavljen Komisiji u ime društva Ryanair u srpnju 2011. (dalje u tekstu: „izvješće o MEOP-u iz 2011.”) ⁽⁵²⁾. U izvješću o MEOP-u iz 2011. predstavljeni su rezultati analize profitabilnosti ASA-ova iz 2000. i 2010. između društava So.Ge.A.AL i Ryanair na temelju informacija koje bi, kako tvrdi društvo Ryanair, bile dostupne društvu So.Ge.A.AL u trenutku sklapanja tih ugovora. Izvješće o MEOP-u iz 2011. nije sadržavalo analizu očekivane profitabilnosti ASA-ova iz 2002., 2003. i 2006.
- (220) Kao nastavak izvješća o MEOP-u iz 2011., Komisiji je u ožujku 2013. dostavljeno ažurirano izvješće (dalje u tekstu: „Izvješće o MEOP-u iz 2013.”) ⁽⁵³⁾ u kojem se procjenjuje očekivana profitabilnost ASA-ova koji nisu uključeni u izvješće o MEOP-u iz 2011. (odnosno, ASA-ova iz 2002., 2003. i 2006.).
- (221) Društvo Ryanair tvrdi da bi se na temelju *ex ante* procjene profitabilnosti ASA-ova iz 2000., 2002., 2003., 2006. i 2010. moglo zaključiti da se očekivalo da će svi ti ugovori biti profitabilni za zračnu luku u trenutku kada su potpisani. Procijenjena je očekivana profitabilnost svakog ugovora između društava So.Ge.A.AL i Ryanair uzimajući u obzir očekivane dodatne troškove i predviđanja dodatnih prihoda, uključujući prihode od zrakoplovnih i nezaoplovnih djelatnosti i troškove financijskih poticaja koji su ponuđeni društvu Ryanair. Činjenica da su svi posljedični NPV-ovi pozitivni vjerojatno bi potvrdila da je razumno sklopiti ugovore s društvom Ryanair.
- (222) U okviru primjene testa subjekta u tržišnom gospodarstvu na ASA-ove, u izvješćima o MEOP-u iz 2011. i 2013. ne uzimaju se u obzir ugovori između društava So.Ge.A.AL i AMS za pružanje marketinških usluga. Društvo Ryanair tvrdi da su ugovori s društvom AMS odvojeni od ASA-ova sa zračnom lukom jer se prethodni odnose na pružanje marketinških usluga zračnim lukama (a ne letovima/putnicima) po tržišnoj cijeni i stoga ih ne treba uzeti u obzir.

vi. O neselektivnosti pristojbi zračne luke naplaćenih društvu Ryanair

- (223) Društvo Ryanair odbacuje stajalište Komisije da bi se svaki popust odobren zračnoj luci Alghero trebao smatrati državnim potporom, čak i kada bi koristi od popusta mogli imati svi zračni prijevoznici. Prvo, društvo Ryanair tvrdi da bi, u slučaju kada bi svim zračnim prijevoznicima bio odobren popust, odgovarajuća protučinjenična cijena mogla biti najniža razina popusta, a ne objavljene pristojbe. Drugo, tim se pristupom ne uzimaju u obzir elementi različitih troškova i koristi pružanja usluga različitim zračnim lukama. Procjena održavanja troškova nužan je korak u ocjenjivanju čini li popust određenom zračnom prijevozniku državnu potporu. Relativno niske

⁽⁵¹⁾ Dokument društva Oxera „Kako treba postupiti s ugovorima društva AMS u okviru analize profitabilnosti kao dijela teksta subjekta u tržišnom gospodarstvu? – Praktična primjena” pripremljeno za društvo Ryanair, 31. siječnja 2014.

⁽⁵²⁾ Izvješće društva Oxera „Gospodarska ocjena MEOP-a, zračna luka Alghero”, pripremljeno za društvo Ryanair, 22. srpnja 2011.

⁽⁵³⁾ Izvješće društva Oxera „Gospodarska ocjena MEOP-a: ažurirana analiza profitabilnosti – zračna luka Alghero”, pripremljeno za društvo Ryanair, 12. ožujka 2013.

pristojbe same po sebi ne čine nužno državnu potporu i, u skladu s nalazima društva Ecorys, niže pristojbe odražavaju niže razine usluge koju je tražilo društvo Ryanair.

- (224) U tom su slučaju popusti koje je dobilo društvo Ryanair ponuđeni kao priznanje znatnog tržišnog rizika koji je preuzelo društvo Ryanair kada je uspostavilo redovne godišnje linije u zračnoj luci koja je u to vrijeme bila nepoznata. ⁽⁵⁴⁾

vii. O narušavanju tržišnog natjecanja

- (225) Čini se da Komisija ne isključuje tržišno natjecanje između zračnih luka Alghero i Cagliari ili Olbia, unatoč tome što te zračne luke razdvaja 235, odnosno, 128 kilometara planinskog reljefa i što u Sardiniji nema autocesta. Društvo Ryanair tvrdi da nije sigurno bi li se državnom potporom zračnoj luci Alghero narušilo tržišno natjecanje te nije jasno koji bi, prema mišljenju Komisije, bio opseg tog narušavanja.

viii. O spojivosti

- (226) Društvo Ryanair smatra da ugovori između društva Ryanair i zračne luke nisu uključivali državnu potporu. U tom smislu društvo Ryanair smatra da moguća primjenjivost Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. u ovom slučaju nije relevantna.

10.2. PRIMJEDBE DRUŠTVA AMS

i. O društvu AMS i web-mjestu društva Ryanair

- (227) Društvo AMS podržava primjedbe koje je društvo Ryanair dostavilo u pogledu društva AMS. Neispravna je pretpostavka Komisije da naknade za marketing isplaćene društvu AMS za marketinške usluge čine državnu potporu (društvu Ryanair) kao i njezino postupanje prema društvima AMS i Ryanair kao prema jednom korisniku državne potpore. Društvo AMS nudi marketinške usluge koje su opravdane svojom odvojenom svrhom i čija je cijena određena prema njihovoj tržišnoj vrijednosti.
- (228) Nadalje, odluka društva Ryanair da angažira posrednika za prodaju oglasnog prostora na svom web-mjestu nije neuobičajena. Društvo AMS uspješno je promoviralo i prodavalo oglasni prostor brojnim javnim i privatnim trgovačkim društvima diljem Europe.
- (229) Web-mjesto zračne luke Ryanair ima posebno poželjna obilježja za marketing: jedno je od najpopularnijih web-mjesta za putovanja na svijetu; prosječno trajanje svakog posjeta web-mjestu društva Ryanair iznimno je dugačko; oglašavanjem zračne luke na web-mjestu društva Ryanair jedinstveno se obraća mogućim putnicima na toj zračnoj luci čime se omogućuje učinkovito korištenje sredstava za marketing, za razliku od oglašavanja u novinama, na radiju, TV-u i drugim manje usmjerenim medijima namijenjenima široj publici.

ii. O nepostojanju prednosti društvima AMS ili Ryanair

- (230) Društvo AMS sklapa ugovore o marketingu s javnim i privatnim zračnim lukama, turističkim agencijama, grupama za iznajmljivanje automobila, web-mjestima za rezervaciju hotela, osiguravajućim društvima, pružateljima telekomunikacijskih usluga.
- (231) Stopama pod kojima društvo AMS osigurava oglasni prostor i količinom tog oglasnog prostora ne diskriminira se između javnih i privatnih oglašivača. Društva Ryanair i AMS ne prisiljavaju zračne luke da kupuju marketinške usluge i mnoge zračne luke zapravo odlučuju da neće oglašavati na web-mjestu društva Ryanair. Ugovori društva AMS s javnim zračnim lukama i njihovim upraviteljima, kao što je društvo So.Ge.A.AL, ne čine državnu potporu jer bi društvo AMS moglo prodati prostor na web-mjestu i privatnom trgovačkom društvu po usporedivoj cijeni.

⁽⁵⁴⁾ Dopis društva Ryanair od 22. srpnja 2011.

- (232) Društvo AMS navelo je nekoliko razloga kojima bi se mogla opravdati kupnja marketinških usluga od društva AMS za oglašavanje na *web*-mjestu Ryanair.com i oni su sažeti u nastavku.
- (233) Prvo, oglašavanje na *web*-mjestu društva Ryanair ulaganje je u prepoznatljivost trgovačke marke. Upravitelji zračnih luka u sporednim zračnim lukama nailaze na poteškoće kada pokušavaju ostvariti prepoznatljivost svoje trgovačke marke kod putnika, zračnih prijevoznika i komercijalnih upravitelja izvan sektora zrakoplovstva, od kojih su svi mogući izvor prihoda zračnih luka. Većom prepoznatljivošću trgovačke marke može se koristiti zračnim lukama na niz uzajamno uključivih i komplementarnih načina, u prvom redu mogu se privlačiti i. dolazni putnici zračnog prijevoznika na čijem *web*-mjestu oglašava zračna luka; ii. mogući korisnici koji pregledavaju *web*-mjesto jednog zračnog prijevoznika na kojem zračna luka oglašava linije drugog zračnog prijevoznika prema toj zračnoj luci; iii. drugi zračni prijevoznik da leti u tu zračnu luku i iv. komercijalni upravitelji (kao što su maloprodajni lanci u zračnim lukama).
- (234) Drugo, oglašavanjem na *web*-mjestu društva Ryanair povećava se udio dolaznih putnika. Među zračnim lukama postoji trend prema ostvarivanju gotovo polovice prihoda od neizrakoplovnih usluga. Iz perspektive regionalne zračne luke, dolazni putnici koji dolaze u zračnu luku i zatim odlaze iz nje vjerojatnije će stvarati prihod od neizrakoplovnih usluga u zračnoj luci od lokalnih putnika koji iz zračne luke lete na odredišta u inozemstvu.
- (235) Treće, marketing i oglašavanje na *web*-mjestu svih zračnih prijevoznika postali su uobičajena praksa. *Web*-mjesto društva Ryanair ima iznimnu vrijednost kao marketinško mjesto za velik broj proizvoda i usluga povezanih s putovanjima. Opća je praksa zračnih luka obavljati dio promidžbe svoje trgovačke marke na *web*-mjestima zračnih prijevoznika. U ovom slučaju čini se da je zračna luka Alghero kupila usluge oglašavanja ne samo od društva AMS već i od društava Meridiana i Alitalia.
- (236) Četvrto, cijene usluga AMS-a određene su prema tržišnoj vrijednosti. Niz privatnih korisnika iz raznih industrija koje nisu povezane sa zračnim lukama kupuju marketinške usluge od društva AMS. Tim se korisnicima ne nude linije Ryanaira, ali oni su ih voljni pogledati u zamjenu za usluge društva AMS-a. Ti privatni korisnici, koji postupaju kao ulagači u tržišnom gospodarstvu, očito pridaju tržišnu vrijednost uslugama društva AMS kao zasebnim uslugama, kao i javne i privatne zračne luke diljem Unije. Ti privatni usporedni elementi bili bi sami po sebi dovoljni kao dokaz da su cijene AMS-a stvarne tržišne cijene.

iii. O financiranju koje je Sardinija pružila društvu So.Ge.A.AL

- (237) Komisija smatra da je društvo So.Ge.A.AL samo kanal kojim su regionalna sredstva dostavljena društvima Ryanair/AMS za uporabu u svrhe marketinga. Međutim, društvo AMS tvrdi da Komisija nije dostavila dokaze da društvo So.Ge.A.AL nije bilo neovisno u pogledu uporabe sredstava koja joj je dao na raspolaganje RAS i stoga ih nije moglo upotrijebiti u druge svrhe.
- (238) Čini se da je društvo So.Ge.A.AL državi plaćalo fiksnu naknadu za koncesiju i nije dijelilo svoje prihode s državom. Vlasnik društva So.Ge.A.AL, društvo RAS, ima izravni interes za povećanje dugoročne profitabilnosti društva So.Ge.A.AL primjerice pružanjem financijske potpore njegovim marketinškim naporima u cilju jačanja imidža trgovačke marke. Takvo ponašanje bilo bi u skladu s testom subjekta u tržišnom gospodarstvu i koristilo bi društvu RAS.
- (239) Društvo AMS dodaje da bi se dio financiranja društva So.Ge.A.AL mogao smatrati naknadom za pružanje SGEL-ja. Zračna luka Alghero olakšava pružanje usluga zračnog prijevoza u regiji koja je izolirana i koja je inače teško dostupna.

iv. Zaključak

- (240) Društvo AMS zaključilo je da ono nije bilo korisnik državne potpore i da su društva So.Ge.A.AL i RAS postupila prema društvu AMS u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

10.3. PRIMJEDBE SINDIKATA UNIONCAMERE

- (241) Unioncamere ističe da se, ne dovodeći u pitanje pojam gospodarske djelatnosti u sudskoj praksi Suda EU-a, za djelatnost koja je *sama po sebi* gospodarske prirode ne može uvijek smatrati da se pruža na tržištu u smislu da se takva djelatnost pruža ili bi se mogla pružati u kontekstu tržišnog natjecanja s ostalim subjektima.
- (242) Unioncamere priznaje da ulagač u tržišnom gospodarstvu u sličnim okolnostima vjerojatno ne bi poduzeo predmetne mjere u korist zračne luke. Međutim, Komisija bi svejedno trebala uzeti u obzir činjenicu da je javno ulaganje u zračnu luku često utemeljeno na razlozima koji nisu slični razlozima ulagača u tržišnom gospodarstvu. Javni ulagač ima očekivanja koja se razlikuju od onih povezanih s profitabilnošću ulaganja i istodobno nastoji ostvariti ciljeve općenite prirode, kao što je zaštita gospodarstva i regionalnog razvoja. Priznajući da se na temelju sudske prakse Suda takvi razlozi ne mogu uzeti u obzir u svrhe analize načela subjekta u tržišnom gospodarstvu, Unioncamere tvrdi da svrha javnog financiranja zračne luke Alghero nije bila održati poduzeće koje inače ne bi bilo konkurentno već podržati regionalni razvoj. S obzirom na posebnu zemljopisnu strukturu Sardinije, postojanje posebne zračne luke javna tijela smatraju prioritetom.
- (243) Unioncamere zaključuje da bi Komisija trebala primijeniti načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu uzimajući u obzir cilj mjeru podržavanja regionalnog i gospodarskog razvoja, „drugim riječima, trebala bi uzeti u obzir mjere koje su poduzete pri izvršavanju javnih ovlasti”.
- (244) Unioncamere smatra da bi spojivost predmetnih mjera u korist društva So.Ge.A.AL trebalo ocijeniti u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora.

11. PRIMJEDBE ITALIJE NA PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANAKA

- (245) Italija je iznijela primjedbe samo na primjedbe društva Ryanair i Unioncamere.

11.1. NA PRIMJEDBE DRUŠTVA RYANAIR

- (246) U pogledu mjera u korist zračne luke Alghero, Italija je tvrdila da zračna luka posluje u udaljenoj regiji i stoga se „ne može isključiti” opća misija usluga od općeg gospodarskog interesa za zračnu luku.
- (247) Italija podržava tvrdnju društva Ryanair da manje zračne luke nemaju izbora nego moraju ulagati u svoj imidž kako bi osigurale održivost. U tom je smislu oglašavanje na *web*-mjestima niskotarifnih prijevoznika uobičajena praksa. Italija također ističe da je zračna luka kupila slične usluge od drugih zračnih prijevoznika, kao što su Germanwings, Volare, Meridiana i Alitalia.
- (248) Italija potvrđuje da su cijene usluga društva AMS određene na tržišnoj razini. Cijene su dostupne na *web*-mjestu društva AMS i cijene koje je plaćalo društvo So.Ge.A.AL bile su u skladu s objavljenim cijenama.
- (249) Italija zaključuje da društvo AMS nije bilo korisnik državne potpore i da su stoga društva So.Ge.A.AL i RAS postupila u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

11.2. O PRIMJEDBAMA UNIONCAMEREA

- (250) Italija se slaže da je javno ulaganje u zračnu luku često opravdano razlozima koji nisu slični razlozima privatnog ulagača jer javni ulagači također nastoje ostvariti ciljeve općenitije prirode, kao što su gospodarski i regionalni razvoj.

12. Ocjena

12.1. MJERE U KORIST DRUŠTVA So.Ge.A.AL

12.1.1. Postojanje potpore u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora

- (251) U skladu s člankom 107. stavkom 1. Ugovora, „svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku kojim se narušava ili prijeti da će se narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj, nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama”.
- (252) Kriteriji utvrđeni u članku 107. stavku 1. kumulativni su. Stoga, kako bi se odredilo čine li predmetne mjere državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1., moraju biti ispunjeni svi uvjeti navedeni u uvodnoj izjavi 251. Drugim riječima, financijska potpora trebala bi:
- (a) biti dodijeljena od strane države ili iz državnih sredstava;
 - (b) njome bi se određenog poduzetnika ili proizvodnju određene robe trebalo stavljati u povoljniji položaj;
 - (c) narušavati ili prijetiti da će narušiti tržišno natjecanje; i
 - (d) utjecati na trgovinu između država članica.

12.1.1.1. Gospodarska djelatnost i pojam poduzetnika

- (253) U skladu s utvrđenom sudskom praksom, Komisija mora prvo utvrditi je li društvo So.Ge.A.AL poduzetnik u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora. Pojmom poduzetnik obuhvaćen je svaki subjekt koji obavlja gospodarsku djelatnost, bez obzira na njegov pravni položaj subjekta i način njegovoga financiranja ⁽⁵⁵⁾. Sve djelatnosti koje se sastoje od ponude robe ili usluga na tržištu gospodarske su djelatnosti.
- (254) U svojoj presudi o „Zračnoj luci Leipzig-Halle” Sud Europske unije potvrdio je da upravljanje zračnom lukom u komercijalne svrhe i izgradnja infrastrukture zračne luke čine gospodarsku djelatnost ⁽⁵⁶⁾. Kada se upravitelj zračne luke bavi gospodarskom djelatnošću ponude usluga zračne luke uz naknadu, bez obzira na njegov pravni položaj ili način financiranja, on je poduzetnik u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora i pravila državnim potporama iz Ugovora primjenjuju se na prednosti koje tom upravitelju zračne luke dobiva odobrava država ili se odobravaju iz državnih sredstava ⁽⁵⁷⁾.
- (255) U odnosu na trenutak u vremenu od kojeg je izgradnja i upravljanje zračnom lukom postalo gospodarska djelatnost, Komisija podsjeća da zbog postupnog razvoja tržišnih snaga u sektoru zračne luke nije moguće utvrditi točan datum. Međutim, Europski sudovi priznali su razvoj prirode djelatnosti zračne luke i Opći sud smatrao je u svojoj presudi o *zračnoj luci Leipzig/Halle*, da se od datuma donošenja presude u predmetu *Aéroports de Pariz* (12. prosinca 2000.) primjena pravila o državnim potporama na financiranje infrastrukture zračnih luka ne može više isključiti. Stoga se od 12. prosinca 2000. na dalje upravljanje zračnom lukom i izgradnja zračne luke moraju smatrati djelatnošću koja je unutar područja primjene kontrole državnih potpora. Slijedi da Komisija ne može sada na osnovi pravila o državnim potporama dovesti u pitanje financijske mjere odobrene upraviteljima zračnih luka prije 12. prosinca 2000. ⁽⁵⁸⁾.
- (256) Komisija stoga smatra da je od 12. prosinca 2000. na dalje, društvo So.Ge.A.AL obavljalo gospodarsku djelatnost i da je ono poduzetnik u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora. Stoga Komisija u nastavku ocjenjuje mogu li se mjere smatrati državnim potporom i, u pogledu onih koje se mogu smatrati državnim potporom, spojivost mjera odobrenih nakon 12. prosinca 2000. s unutarnjim tržištem. Međutim, Komisija neće dovesti u pitanje mjere o kojima je donesena odluka prije 12. prosinca 2000. i stoga u ovoj odluci ne mora ocjenjivati te mjere.

⁽⁵⁵⁾ Predmet C-41/90 *Höfner and Elser* [1991.] ECR I-1979, stavak 21.; C-160/91 *Poucet i Pistre protiv AGF-a i Cancava* [1993.] ECR I-637, stavak 17.; Predmet C-35/96 *Komisija protiv Italije* [1998.] ECR I-3851, stavak 36.

⁽⁵⁶⁾ Predmet C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen i Flughafen Leipzig-Halle protiv Komisije* [2012.] nije prijavljeno; vidjeti isto Predmet T-128/89 *Aéroports de Pariz protiv Komisije* [2000.] ECR II-3929, potvrđeno predmetom C-82/01P *Aéroports de Pariz protiv Komisije* [2002.] ECR I-9297 i predmet T-196/04 *Ryanair protiv Komisije* [2008.] ECR II-3643.

⁽⁵⁷⁾ Predmeti C-159/91 i C-160/91, *Poucet protiv AGV-a i Pistre protiv Cancavea* [1993.] ECR I-637.

⁽⁵⁸⁾ Smjernice o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima iz 2014., stavak 29.

(257) Italija je dostavila podatke o kapitalnim rashodima (uključujući financiranje infrastrukture, opreme i „dijelova i radova” nastalima prije 12. prosinca 2000. (vidjeti uvodnu izjavu 84.). Na osnovu toga Komisija zaključuje da nema pravo preispitivati i dovesti u pitanje iznos od 25 431 706,16 EUR kojem je donesena odluka prije toga datuma.

12.1.1.2. Nadležnost javne politike

(258) Iako se društvo So.Ge.A.AL mora smatrati poduzetnikom u svrhe članka 107. stavka 1. Ugovora najkasnije od 12. prosinca 2000., treba podsjetiti da sve aktivnosti vlasnika i upravitelja zračne luke nisu nužno gospodarske prirode ⁽⁵⁹⁾.

(259) Sud je smatrao da djelatnosti za koje je obično odgovorna država kada izvršava svoje službene ovlasti kao javno tijelo nisu gospodarske naravi i na njih se ne primjenjuju pravila o državnim potporama.

(260) Stoga financiranje djelatnosti u okviru nadležnosti javne politike ili infrastrukture koja je izravno povezana s tim djelatnostima u načelu ne čini državnu potporu ⁽⁶⁰⁾. Djelatnosti zračne luke poput kontrole zračnog prometa, policije, carine, vatrogasaca i djelatnosti nužne za zaštitu civilnog zrakoplovstva od nezakonitih radnji te ulaganja povezana s infrastrukturom i opremom potrebnom za provođenje tih aktivnosti općenito se smatraju negospodarskim djelatnostima ⁽⁶¹⁾.

(261) Međutim, javnim financiranjem negospodarskih djelatnosti ne smije se uzrokovati nepravedna diskriminacija između zračnih prijevoznika i upravitelja zračnih luka. Prihvaćena je sudska praksa da postoji prednost kada javna tijela oslobode poduzeća troškova koji su svojstveni njihovim gospodarskim djelatnostima ⁽⁶²⁾. Stoga, ako je u određenom pravnom sustavu uobičajeno da zračni prijevoznici ili upravitelji zračnih luka snose troškove određenih usluga, a neki zračni prijevoznici ili upravitelji zračnih usluga koji obavljaju iste usluge u ime istih javnih tijela ne moraju snositi te troškove, potonji prijevoznici mogu uživati pogodnosti, čak i ako se te usluge same po sebi smatraju negospodarskima ⁽⁶³⁾.

(262) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 49., u dopisu od 10. lipnja 2014. Italija je tvrdila da je društvo So.Ge.A.AL obavljalo određene djelatnosti koje su u nadležnosti javne politike. Italija je posebno tvrdila da se smatra da su troškovi (troškovi ulaganja ili operativni troškovi) koji nastaju iz obveze zračnih luka da stave na raspolaganje prostorije zračnih luka društvu ENAC ili drugim javnim tijelima (granična policija, carinska uprava, crveni križ, vatrogasci, policija) i da snose administrativne troškove i troškove održavanja tih prostorija u nadležnosti javne politike. Takva je obveza propisana u nacionalnom zakonodavstvu i primjenjuje se na sve upravitelje zračnih luka u Italiji. Italija tvrdi da su ukupni operativni troškovi društva So.Ge.A.AL za održavanje tih prostorija u razdoblju 2000. – 2010. iznosili 2 776 073 EUR ⁽⁶⁴⁾.

(263) Komisija smatra da se u načelu može smatrati da su ti troškovi povezani s djelatnostima koje su u nadležnosti javne politike. Međutim, Komisija u ovom slučaju napominje da u nacionalnom zakonodavstvu nije propisano pravo upravitelja zračnih luka na naknadu troškova nastalih obavljanjem tih djelatnosti. Stoga, u skladu s primjenjivim pravnim sustavom, talijanske začne luke u načelu moraju relevantne troškove snositi same. Stoga bi se trebalo smatrati da troškovi povezani s pružanjem i održavanjem prostora i prostorija nužnih za obavljanje djelatnosti iz uvodne izjave 262. čine uobičajene troškove poslovanja upravitelja zračnih luka ⁽⁶⁵⁾. Stoga troškovi poslovanja (iz uvodne izjave 48. i troškovi ulaganja (iz uvodne izjave 49.) koji se odnose na pružanje i održavanje prostorija rezerviranih za djelatnosti iz uvodne izjave 262. nisu troškovi u nadležnosti javne politike i ako javna tijela financiraju te troškove to bi se moglo smatrati državnom potporom društvu So.Ge.A.AL.

⁽⁵⁹⁾ Predmet C-364/92 SAT *Fluggesellschaft protiv Eurocontrola* [1994.] ECR I-43; 2014 Smjernice za zračni prijevoz, točka 34.

⁽⁶⁰⁾ Odluka Komisije od 19. ožujka 2003. u predmetu N309/202, citirana.

⁽⁶¹⁾ Vidjeti, posebno, predmet C-364/92 SAT *Fluggesellschaft protiv Eurocontrola* [1994.] ECR I-43, stavak 30. i predmet C-113/07 P *Selex Sistemi Integrati protiv Komisije* [2009.] ECR I-2207, stavak 71.; Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točka 35.

⁽⁶²⁾ Vidjeti Predmet C-172/03 *Wolfgang Heiser protiv Finanzamt Innsbruck* [2005.] ECR I-01627, stavak 36., i navedenu sudsku praksu.

⁽⁶³⁾ Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točka 37.

⁽⁶⁴⁾ Dopis Italije od 10. lipnja 2014., Prilog 22.

⁽⁶⁵⁾ Vidjeti Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točka 37.

12.1.1.3. Državna sredstva i odgovornost države

- (264) Kako je Sud utvrdio u svojoj presudi *Stardust Marine* pojam državnih potpora primjenjuje se na svaku prednost koju država odobrava sama iz državnih sredstava ili ju odobrava neko posredničko tijelo koje djeluje u skladu s ovlastima koje su na njega prenesene ⁽⁶⁶⁾. U svrhe primjene članka 107. Ugovora, sredstva državnih tijela (decentraliziranih, saveznih, regionalnih, lokalnih i ostalih) država članica smatraju se državnim sredstvima ⁽⁶⁷⁾. Osim toga, na mjere koje su donijela takva tijela, bez obzira na njihov pravni položaj i opis, primjenjuje se članak 107. jednako kao i na mjere koje je poduzelo središnje tijelo ⁽⁶⁸⁾.
- (265) U tom slučaju, subvencije društva RAS za „dijelove i radove” (mjera 2.) odobrene su društvu So.Ge.A.AL izravno iz regionalnog proračuna i stoga čine državna sredstva i mogu se pripisati državi. Slično tome, sufinanciranje infrastrukture zračne luke koje je obavila država i opreme u zračnoj luci Alghero koje je obavilo društvo RAS (mjera 3.) financirali su se izravno državnim sredstvima.
- (266) Za pet injekcija kapitala uplaćenih u razdoblju između 2000. – 2010. u ukupnom iznosu od 31 086 398 EUR (mjera 1.), budući da su ih izvršili i financirali javni dioničari društva So.Ge.A.AL, odnosno Trgovačka komora općine Sassari, pokrajina Sassari, općina Sassari, općina Alghero, RAS i SFIRS, trebalo bi se smatrati da su financirane iz državnih sredstava.
- (267) Zasebno pitanje koje treba istražiti jest je li država odgovorna za te prijenose državnih sredstava. Za odluke koje su donijele Trgovačka komora općine Sassari, pokrajina Sassari, općina Sassari, općina Alghero i RAS – kao javna tijela ili lokalna neovisna javna tijela na koja se primjenjuje javno pravo u skladu s kojim su one dio javne uprave, i kojima su povjerene zadaće javne politike (kao što je Trgovačka komora općine Sassari,) – odgovorna je država.
- (268) U pogledu društva SFIRS, utvrđena je sudska praksa da se na temelju „organskih” ili „strukturnih” pokazatelja ili naznaka o sudjelovanju države može utvrditi odgovornost države za mjeru koju je poduzelo javno tijelo. Sud je uspostavio otvoren skup mogućih pokazatelja koji su važni za pitanje odgovornosti države, kao što su sljedeći ⁽⁶⁹⁾:
- (a) činjenica da je poduzeće putem čijeg posrednika je odobrena država moralo uzeti u obzir upute državnih tijela;
 - (b) integracija javnog poduzetnika u strukturu javne uprave;
 - (c) priroda aktivnosti javnih tijela i izvršavanje tih aktivnosti na tržištu u uobičajenim uvjetima tržišnog natjecanja s privatnim subjektima;
 - (d) pravni položaj poduzetnika (javno pravo ili pravo trgovačkih društava);
 - (e) stupanj nadzora koji tijela javne vlasti izvršavaju u odnosu na upravljanje poduzetnikom;
 - (f) drugi pokazatelji koji upućuju, u određenom slučaju, na sudjelovanje javnih tijela u donošenju mjere ili na to da postoji mala vjerojatnost da javna tijela nisu u tome sudjelovala, uzimajući u obzir opseg mjere, njezin sadržaj ili njezine uvjete.
- (269) U ovom je slučaju istragom potvrđena početna ocjena Komisije da se injekcije kapitala trebaju smatrati rezultatom postupanja koje se može pripisati državi i da društvo SFIRS nije sudjelovalo u predmetnim injekcijama kapitala samo u svrhe ostvarenja najveće moguće dobiti.
- (270) Društvo SFIRS osnovano je kao investicijsko trgovačko društvo društva RAS sa zadaćom izrade planova i nacрта smjernica umjerenih na gospodarski i društveni razvoj regije. Glavni cilj SFIRS-a stoga nije ostvariti najveću moguću dobit već djelovati kao instrument društva RAS za poticanje gospodarskog razvoja Sardinije. Osim toga, na sastanku skupštine dioničara društva So.Ge.A.AL od 30. travnja 2004., predstavnik društva RAS odbacio je operativni gubitak upravitelja zračne luke ostvaren 2003. u svjetlu „strateške uloge koju je preuzela zračna luka

⁽⁶⁶⁾ Predmet C-482/99 *Francuska protiv Komisije („Stardust Marine”)* [2002.] ECR I-4397.

⁽⁶⁷⁾ Spojeni predmeti T-267/08 i T-279/08, *Nord-Pas-de-Calais*, [2011], još nije objavljeno, stavak 108.

⁽⁶⁸⁾ Presuda Suda od 6. ožujka 2002., spojeni predmeti T-127/99, T-129/99, T-140/99 *Diputación Foral de Álava i ostali protiv Komisije*, Rec 2002., str. II-1330, stavak 142.

⁽⁶⁹⁾ Presuda *Stardust Marine*, citirana.

na regionalnoj razini" ⁽⁷⁰⁾. To upućuje na činjenicu da je društvo RAS pridalo posebnu važnost razvoju zračne luke, cilju koji je ostvarivalo putem svog sredstva ulaganja društva SFIRS zajedno s ostalim javnim dioničarima društva So.Ge.A.AL. Osim toga, intervencija društva SFIRS provedena je zajedno s intervencijama drugih javnih dioničara.

- (271) Komisija stoga zaključuje da injekcije kapitala uključuju državna sredstva i da je za njih odgovorna država. Komisija također napominje da Italija nije tijekom istrage osporila taj nalaz.

12.1.1.4. Gospodarska prednost

- (272) Prednost, u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora svaka je gospodarska korist koju poduzetnik ne bi ostvario u uobičajenima tržišnim uvjetima, odnosno bez intervencije države ⁽⁷¹⁾. U tom pogledu, financiranjem troškova koji su nastali pružanjem usluga od općeg gospodarskog interesa ne osigurava se gospodarska prednost primatelju u mjeri u kojoj su ispunjeni uvjeti koje je propisao Sud u predmetu Altmark ⁽⁷²⁾ (vidjeti uvodne izjave 273. – 278.). Važan je jedino učinak mjere na poduzetnika, a ne uzrok i cilj intervencije države ⁽⁷³⁾. Komisija u nastavku prvo ocjenjuje jesu li predmetne mjere (mjere 1., 2. i 3.) u skladu s uvjetima iz presude Altmark i drugo, analizira jesu li odobrene u uobičajenim tržišnim uvjetima u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

12.1.1.4.1. Neispunjenje kriterija iz presude Altmark

- (273) Društvo So.Ge.A.AL tvrdilo je za vrijeme istrage da mu je povjerenu pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa (SGEI). Društvo So.Ge.A.AL tvrdi da je obavljalo usluge od općeg gospodarskog interesa utvrđene u Konvenciji (vidjeti uvodne izjave 173. – 176.).
- (274) S druge strane, u svojim očitovanjima na odluku iz 2012. Italija nije tvrdila da bi se opće upravljanje zračnom lukom, ili dio djelatnosti zračne luke, mogli smatrati uslugom od općeg gospodarskog interesa i da bi stoga predmetne mjere činile naknadu za obvezu obavljanja javne usluge. Kao odgovor na očitovanja podnesena tijekom istrage društva Ryanair, Italija je jednostavno potvrdila da „se ne može isključiti mogućnost da je upravitelj zračne luke pružao javnu uslugu” (vidjeti uvodnu izjavu 246.). Kasnije u istražnom postupku, kao odgovor na zahtjev za informacije od Komisije, Italija je – u ime društva RAS – izjavila da bi društvo So.Ge.A.AL zapravo pružalo usluge od općeg gospodarskog interesa koje bi mu bile povjerene:
- (a) u pogledu upravljanja zračnom lukom putem različitih Konvencija koje je potpisalo društvo So.Ge.A.AL s državom;
 - (b) u pogledu infrastrukture zračne luke putem različitih akata u kojima je propisano financiranje javnim sredstvima.
- (275) U slučaju poduzetnika kojima je povjereno pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa, kako bi zaključila čine li predmetne mjere prednost u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora, Komisija mora ispitati poštovanje uvjeta koje je sud utvrdio u svojoj presudi u predmetu Altmark. Ti se uvjeti mogu sažeti kako slijedi:
- (a) poduzetniku koji prima naknadu moraju zaista biti povjerene obveze pružanja javnih usluga i te obveze moraju biti jasno određene (Altmark kriterij br. 1);
 - (b) parametri na temelju kojih se izračunava naknada moraju biti utvrđeni unaprijed, na objektivan i transparentan način. (Altmark kriterij br. 2);
 - (c) naknada ne smije premašiti iznos nužan za pokrivanje svih troškova ili dijela troškova koji su nastali pri obavljanju obveze javne usluge, uzimajući u obzir odgovarajuće prihode i razumnu dobit za ispunjenje tih obveza (Altmark kriterij br. 3);

⁽⁷⁰⁾ Dopis Italije od 18. veljače 2014., Prilog 17.

⁽⁷¹⁾ Predmet C-39/94 *Syndicat français de l'Express international (SFEI) i ostali protiv La Poste i ostalih* [1996.] ECR I-3547, stavak 60. i predmet C-342/96 *Kraljevina Španjolska protiv Komisije Europskih zajednica* [1999.] ECR I-2459, stavak 41.

⁽⁷²⁾ Presuda Altmark citirana.

⁽⁷³⁾ Predmet 173/73 *Talijanska Republika protiv Komisije Europskih zajednica* [1974.] ECR 709, stavak 13.

- (d) ako obveza pružanja javne usluge nije povjerena poduzetniku u postupku javne nabave, razina potrebne naknade mora biti određena na osnovi analize troškova koje bi tipični poduzetnik kojim se dobro upravlja i koje ima dovoljna sredstva za ispunjavanje nužnih zahtjeva javne usluge imao pri izvršavanju tih obveza, vodeći računa o odgovarajućim prihodima i razumnoj dobiti za izvršavanje tih obveza (Altmark kriterij br. 4).
- (276) Komisija prvo ocjenjuje poštovanje Altmark kriterija br. 2. Budući da Altmark kriteriji moraju biti kumulativno ispunjeni, u slučaju neispunjenja bilo kojeg od tih uvjeta donosi se zaključak da se na temelju tog testa ne može isključiti postojanje prednosti, čak i ako bi se usluge koje pruža društvo So.Ge.A.AL mogle smatrati uslugama od općeg gospodarskog interesa.
- (277) U tom slučaju nisu unaprijed utvrđeni parametri za izračun naknade upravitelju zračne luke za obavljanje usluge od općeg gospodarskog interesa. Zapravo se u Konvenciji ne spominje izričito naknada koju će država dodijeliti upravitelju zračne luke za pružanje usluga zračne luke. Samo na temelju toga može se zaključiti da u ovom slučaju nije ispunjen Altmark kriterij br. 2.
- (278) Budući da u ovom slučaju nisu kumulativno ispunjena četiri uvjeta iz presude Altmark, Komisija zaključuje da se na temelju tog testa ne može isključiti postojanje prednosti, čak i ako bi se usluge koje pruža društvo So.Ge.A.AL mogle smatrati uslugama od općeg gospodarskog interesa.

12.1.1.4.2. Usklađenost s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu

- (279) Komisija dalje podsjeća da se „kapital koji je država izravno ili neizravno stavila na raspolaganje poduzetniku u okolnostima koje odgovaraju uobičajenim tržišnim uvjetima ne može smatrati državnom potporom” (74).
- (280) U ovom slučaju, kako bi utvrdila ostvaruje li društvo So.Ge.A.AL javnim financiranjem zračne luke Alghero prednost koju ne bi ostvarilo u uobičajenim tržišnim uvjetima, Komisija mora usporediti postupanje javnih tijela koja pružaju predmetna financijska sredstva s postupanjem subjekta u tržišnom gospodarstvu koji postupa u skladu s izglecima profitabilnosti (75).
- (281) U postupku ocjenjivanja trebalo bi zanemariti pozitivne posljedice na gospodarstvo regije u kojoj se nalazi zračna luka, osim onih koje utječu na dobit koju očekuju javna tijela koja odobravaju mjere. Sud je objasnio da je relevantno pitanje za primjenu načela subjekta u tržišnom gospodarstvu „bi li privatni dioničar upisao predmetni kapital u sličnim okolnostima, uzimajući u obzir predvidljivost ostvarivanja povrata i ako se zanemare sva socijalna pitanja, pitanja regionalne politike i sektorska pitanja” (76).
- (282) U presudi *Stardust Marine* Sud je naveo da, „[...] kako bi se moglo utvrditi je li država usvojila ponašanje razumnog ulagača koji posluje u tržišnom gospodarstvu, potrebno je staviti se u kontekst razdoblja tijekom kojeg su bile poduzete mjere financijske potpore kako bi se procijenila ekonomska opravdanost ponašanja države te se suzdržati od bilo kakve procjene na temelju kasnijeg stanja” (77).
- (283) Nadalje, u predmetu EDF sud je izjavio sljedeće „[...] u svrhu dokazivanja da je država članica, prije ili istodobno s davanjem prednosti, donijela tu odluku kao dioničar, nije dovoljno osloniti se na gospodarske ocjene provedene nakon davanja prednosti, na retrospektivni nalaz da je ulaganje predmetne države članice bilo profitabilno ili na naknadna obrazloženja o odabranom tijeku postupaka” (78).
- (284) Da bi mogla primijeniti načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu, Komisija se stoga mora vratiti u vrijeme kada su donesene pojedinačne odluke o javnom financiranju društva So.Ge.A.AL. Komisija bi također trebala u načelu

(74) Presuda *Stardust Marine*, stavak 69.

(75) Predmet C-305/89 *Italija protiv Komisije* („Alfa Romeo”) [1991.] ECR I-1603, stavak 23.; predmet T-296/97 *Alitalia protiv Komisije* [2000.] ECR II-03871, stavak 84.

(76) Predmet 40/85 *Belgija protiv Komisije* [1986.] ECR I-2321.

(77) Presuda *Stardust Marine*, stavak 71.

(78) Predmet C-124/10P *Europska komisija protiv Électricité de France (EDF)* [2012.], nije još objavljeno, stavak 85.

temeljiti svoju ocjenu utemeljenosti odluka o ulaganju na dobiti na informacijama i pretpostavkama koje su bile na raspolaganju javnim tijelima u trenutku kada su donesene odluke o financiranju društva So.Ge.A.AL. U točki 63. Smjernica za zračni prijevoz propisano je da se dogovori sklopljeni između zračnih prijevoznika i zračne luke mogu smatrati usklađenima s testom STG-a kada, sa stajališta *ex ante*, dodatno pridonose profitabilnosti zračne luke. Iako se u tom kriteriju odražava logika testa subjekta u tržišnom gospodarstvu, on je tek nedavno izražen i odnosi se na pojedinačne dogovore, a ne na opće poslovanje, što je češće slučaj kod primjene testa subjekta u tržišnom gospodarstvu. Komisija stoga priznaje da bi relevantnoj državi članici i predmetnim operatorima moglo biti teško dostaviti potpune istovremene dokaze o dogovorima koji su sklopljeni prije mnogo godina i to će uzeti u obzir kod primjene predmetnog kriterija na ovaj slučaj.

i. Financiranje infrastrukture zračne luke (uključujući „dijelove i radove“) i opreme

- (285) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 81., u okviru ocjenjivanja provedenog u ovoj Odluci Komisija je zajedno analizirala subvencije za infrastrukturu i opremu (Mjera 3.) i financiranje „dijelova i radova“ (Mjera 2.) kao niz mjera za financiranje stvaranja i nadogradnje infrastrukture i opreme.
- (286) Troškove povezane sa izgradnjom i radom zračne luke, uključujući troškove ulaganja, obično snosi upravitelj zračne luke pa se stoga pokrivanjem dijela tih troškova on oslobađa opterećenja koje bi obično morao snositi.
- (287) Treba utvrditi mogu li javna tijela, kada osiguravaju bespovratna investicijska sredstva za financiranje infrastrukture, opreme, dijelova i radova u zračnoj luci Alghero, razumno očekivati povrat na ulaganja u bilo kojem obliku i u mjeri u kojoj bi im njihova ulaganja bila profitabilna.
- (288) Italija nije izričito tvrdila da su bespovratna sredstva za ulaganja u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Italija nije predstavila ni poslovni plan s izračunima očekivane profitabilnosti bespovratnih sredstava za ulaganja, bez obzira je li izrađen *ex ante* ili rekonstruiran na temelju dostupnih informacija i predvidljivog razvoja u tom trenutku.
- (289) U odnosu na bespovratna sredstva koja je osigurala država, treba napomenuti da u zamjenu za pravo upravljanja infrastrukturom zračne luke društvo So.Ge.A.AL državi plaća naknadu za koncesiju. Italija je tvrdila da se naknade za koncesiju koje plaćaju upravitelji zračnih luka utvrđuju u odnosu na količine prometa i stoga im nije cilj nadoknaditi ulaganja države u infrastrukturu zračne luke. Nema naznaka da bi država, kada financira određena ulaganja u zračnu luku Alghero, mogla očekivati povećanje prometa i povezano povećanje naknada za koncesiju koje bi bile dovoljno velike da bi njezini troškovi bili isplativi.
- (290) Komisija smatra da, s obzirom na svojstvene i znatne nesigurnosti povezane s infrastrukturnim projektima, državna bespovratna sredstva nisu u skladu s vrstom analize koju bi razumni ulagač poduzeo za takve projekte. Budući da nema naznaka da se očekivalo da će se predmetnim financiranjem ostvariti uobičajen povrat, Komisija smatra da financiranje koje je država odobrila nakon 12. prosinca 2000. nije bilo u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu i da se njime dodijelila prednost upravitelju zračne luke.
- (291) Javno financiranje opreme isto tako nije u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu zato što nije bilo *ex ante* poslovnog plana niti analize osjetljivosti osnovnih pretpostavki profitabilnosti koje pokazuju kakav bi financijski povrat društvo RAS moglo razumno očekivati od subvencija za ulaganja koje je odobrilo društvu So. Ge.A.AL. Čak nije jasno da bi društvo RAS moglo očekivati ikakav povrat jer, za razliku od države, ne dobiva naknadu za koncesiju od društva So.Ge.A.AL.
- (292) Nadalje, čak i kada bi poduzetnik pretpostavio da bi se dividende koje bi mogao dobiti i moguće povećanje vrijednosti dionica koje posjeduje u društvu So.Ge.A.AL, kao njegov glavni dioničar, mogle smatrati mogućim izvorom financijskog povrata koji se može uzeti u obzir kod primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu u ovom kontekstu ⁽⁷⁹⁾, dovoljno je napomenuti da je društvo So.Ge.A.AL ostvarilo znatne gubitke svake godine u

⁽⁷⁹⁾ Komisija nije zauzela definitivno stajalište o tome u ovoj Odluci.

razdoblju koje je predmet istrage (počevši od 2000.). Stoga država i društvo RAS nisu mogli razumno očekivati da će se njihovim financiranjem infrastrukture ili opreme u zračnoj luci Alghero u tom razdoblju poboljšati financijska situacija društva So.Ge.A.AL u mjeri u kojoj bi ono platilo dovoljne dividende ili da bi se vrijednost društva So.Ge.A.AL povećala kao rezultat tog financiranja u mjeri u kojoj bi javno financiranje bilo „profitabilno”. Italija i treće stranke nisu dostavile elemente na temelju kojih bi se moglo zaključiti da je tako.

- (293) Stoga mjera 2. i mjera 3. nisu u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu i njima je dodijeljena gospodarska prednost društvu So.Ge.A.AL.

ii. Injekcije kapitala između 2000. i 2010.

- (294) Italija i društvo So.Ge.A.AL tvrdili su da bi injekcije kapitala koje su proveli javni dioničari društva So.Ge.A.AL u razdoblju 2000. – 2010. bile u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Iako je upravitelj zračne luke stalno bilježio gubitke od 2000., bilo bi legitimno pretpostaviti da će se djelatnošću ostvariti povrat, posebno s obzirom na neposrednu dodjelu „opće” koncesije društvu So.Ge.A.AL. Donoseći svaku od predmetnih mjera, javni dioničari djelovali bi kao razumni ulagači u tržišnom gospodarstvu.
- (295) Budući da je u vrijeme kada su donesene odluke o injkcijama kapitala financijska situacija društva So.Ge.A.AL bila nestabilna, Komisija je u odluci iz 2012. zauzela preliminarni stav da bi ulagač u tržišnom gospodarstvu tražio provedbu plana za obnovu održivosti trgovačkog društva. Komisija je smatrala da bi ulagač u tržišnom gospodarstvu uložio svježi kapital u ono trgovačko društvo čiji je kapital pao ispod zakonom propisane razine, kao što je bilo slučaj s društvom So.Ge.A.AL, samo ako je mogao očekivati da će trgovačko društvo ponovno postati održivo u razumnom vremenskom roku. Komisiji u tom trenutku nije dostavljen niti jedan takav plan i, kako je objašnjeno u uvodnim izjavama 301. do 311., različiti poslovni planovi koje je izradilo društvo So.Ge.A. AL, ili su izrađeni za njega, u razdoblju kada su provedene injekcije kapitala nisu činili čvrstu osnovu koju bi dioničari predvođeni izgledima profitabilnosti smatrali dovoljnom da bi mogli očekivati razumni povrat.
- (296) Tijekom istrage Italija je dostavila Komisiji nekoliko dokumenata za koje je tvrdila da se trebaju smatrati poslovnim planovima na kojima su utemeljene odluke o dokapitalizaciji društva So.Ge.A.AL. Italija je također tvrdila da bi iz perspektive privatnog ulagača nadoknada gubitaka društva So.Ge.A.AL mogla biti valjano opravdana ne samo postojanjem strateškog programa restrukturiranja s dugoročnim izgledima ostvarivanja dobiti, već i razlozima koji ne uključuju čistu financijsku profitabilnost, posebno općenitijim ciljevima općeg interesa kao što je regionalni razvoj. Poslovni planovi koje je dostavila Italija detaljno su opisani u uvodnim izjavama 59. – 75.
- (297) U tom pogledu mjere koje su proveli država, RAS i SFIRS nisu u skladu s postupanjem ulagača u tržišnom gospodarstvu predvođenog izgledima profitabilnosti. U razdoblju od 2000. do 2010., država, društvo RAS i SFIRS stalno su pružali financijsku potporu koja je bila potrebna za održavanje društva So.Ge.A.AL na životu. Komisija smatra da je financijska situacija društva So.Ge.A.AL bila takva da niti jedan subjekt u tržišnom gospodarstvu ne bi pokrивao njegove gubitke u tako dugom razdoblju bez vjerodostojne i realistične prethodne procjene kojom se pokazuje da bi bilo učinkovitije nastaviti pokrивati gubitke nego restrukturirati trgovačko društvo.
- (298) Komisija ne može prihvatiti tvrdnju Italije da bi se u ocjeni poslovne logičke osnove javnog ulagača trebali uzeti ciljevi od javnog interesa. Na temelju utvrđene sudske prakse, da su javni ulagači postupali kao ulagač u tržišnom gospodarstvu, oni se ne bi predvodili ciljevima javnog interesa i ulaganje bi moralo biti samo po sebi profitabilno.
- (299) Budući da je tijekom istrage društvo So.Ge.A.AL tvrdilo da bi gospodarsku osnovu mjera trebalo ocjenjivati zasebno prije i nakon dodjele opće koncesije 2007., Komisija jedne za drugima ocjenjuje injekcije kapitala provedene u razdoblju 2000. – 2007. i 2008. – 2010.

Injekcije kapitala u razdoblju 2000. – 2007.

- (300) Društvo So.Ge.A.AL izjavilo je da su se dokapitalizacije provedene prije 2007. temeljile na potrebi zaštite poslovanja trgovačkog društva, posebno s obzirom na neposrednu dodjelu opće koncesije. Na temelju informacija dostupnih u trenutku kada su donesene odluke o injekcijama kapitala u trgovačko društvo, izgledi da će biti dodijeljena opća koncesija bili su od ključne važnosti za dioničare društva So.Ge.A.AL.
- (301) U tom smislu Komisija smatra da se poslovni planovi društva So.Ge.A.AL ne mogu smatrati realističnom osnovom za predviđanje buduće uspješnosti trgovačkog društva u razdoblju 2000. – 2010. U tim se planovima zasebno spominju injekcije kapitala koje bi bile potrebne za usklađivanje kapitala sa zakonskim zahtjevima. Osim toga, u njima nema naznaka da su, u vrijeme kada se odlučivalo o predmetnim injekcijama kapitala, javni dioničari društva So.Ge.A.AL očekivali su da će trgovačko društvo ponovno postati profitabilno i da će oni ostvariti povrat na ulaganje (u smislu isplaćenih dividendi ili povećanja vrijednosti dionica trgovačkog društva) koji bi prevagnuo u odnosu na iznos kapitala uloženog u trgovačko društvo. Planovi ne sadržavaju analizu alternativnih scenarija koje bi tražio razuman ulagač u tržišnom gospodarstvu prije poduzimanja tako velikih injekcija kapitala u trgovačko društvo.
- (302) Komisija napominje da samo jedan od dokumenata za koje Italija navodi da su poslovni planovi prethodi datumu prve odluke o injekciji kapitala. Iako je u poslovnom planu iz 1999. navedeno je potrebna dokapitalizacija društva So.Ge.A.AL, u njemu nije predviđena procjena iz koje je razvidno da bi dioničarima trgovačkog društva bilo povoljnije pokriti gubitke upravitelja zračne luke umjesto donošenja mjera restrukturiranja usmjerenih na povećanje učinkovitosti upravitelja zračne luke u roku koji je prihvatljiv ulagaču u tržišnom gospodarstvu. Osim toga, u poslovnom planu iz 1999. nije navedeno da će društvo So.Ge.A.AL postati profitabilno nakon injekcija kapitala.
- (303) Osim toga, poslovni plan iz 1999. temelji se na pretpostavci da će društvu So.Ge.A.AL iste godine biti dodijeljena opća koncesija. Komisija smatra da bi razumni ulagač u tržišnom gospodarstvu ponovno ocijenio strategiju i razmotrio mogućnosti restrukturiranja kada je postalo očito da će dodjela koncesije biti odgođena i da neće biti ostvaren cilj ponove profitabilnosti.
- (304) Ni u Roland Bergerovom planu nisu predložene mjere za restrukturiranje društva So.Ge.A.AL, a to je bio jedini poslovni plan u kojem je ocijenjena financijska situacija društva So.Ge.A.AL u dva scenarija – „opće” i „privremene” koncesije. U Roland Bergerovom planu zaključeno je da će društvo So.Ge.A.AL nastaviti bilježiti gubitke u scenariju privremene koncesije, ali nisu predložene korektivne mjere. Takav manjak informacija obeshrabrio bi svakog ulagača u tržišnom gospodarstvu od provedbe predmetne strategije, posebno s obzirom na to da nije bio siguran stvarni datum dodjele opće koncesije društvu So.Ge.A.AL. Komisija također napominje da je samo društvo So.Ge.A.AL smatralo da je Roland Bergerov plan bio dovoljno pouzdan (vidjeti uvodnu izjavu 57.).
- (305) Poslovni plan iz 2005. izrađen je s obzirom na dodjelu opće koncesije. Iako su u njemu predviđeni prihodi i troškovi četrdesetogodišnje koncesije za upravljanje zračnom lukom, pod pretpostavkom da će koncesija biti dodijeljena društvu So.Ge.A.AL 2006., u planu nisu predložene mjere za uklanjanje nedostataka neuspješne djelatnosti zemaljskih usluga, za koje se smatralo u Roland Bergerovom planu iz 2004. da su ispod prosjeka sektora i očekivalo se da će srednjoročno nastaviti ostvarivati gubitke.
- (306) S obzirom na to, Komisija smatra da razumni ulagač u tržišnom gospodarstvu ne bi smatrao niti jedan od navedenih planova pouzdanom osnovom za provođenje predmetnih ulaganja.

Injekcije kapitala u razdoblju 2008. – 2010.

- (307) Ulagač u tržišnom gospodarstvu u svakom bi slučaju ponovno ocijenio strategiju u poslovnom planu iz 2010., posebno budući da je u skladu s člankom 14.bis Konvencije, koncesija trebala biti ukinuta ako društvo So.Ge.A.AL ne postane profitabilno u roku od četiri godine od datuma kada je takva koncesija stupila na snagu, odnosno do 2011. U planu iz 2010. međutim predviđena je obnova profitabilnosti trgovačkog društva samo godinu dana nakon 2011., odnosno 2012., uzimajući u obzir dokapitalizaciju trgovačkog društva predviđenu za 2010.

- (308) Odluka dioničara da nastave pokrivati gubitke društva So.Ge.A.AL bez programa restrukturiranja, čak i kada su gospodarski rezultati nakon dodjele opće koncesije pokazali da nije vjerojatno da će se profitabilnost povećati unutar rokova određenih Konvencijom, ne može se smatrati postupanjem ulagača u tržišnom gospodarstvu.
- (309) Nadalje, društvo So.Ge.A.AL izjavilo je da su na njegove rezultate nakon 2007. utjecali nepredviđeni događaji i posebno je spomenulo učinak gospodarske krize na njegov promet zbog čega je trgovačko društvo zabilježilo smanjenje putničkog prometa za 1,8 %. Osim toga, društvo So.Ge.A.AL tvrdilo je da promet nije rastao kako je predviđeno zbog kašnjenja u provođenju infrastrukturnih radova u zračnoj luci i zbog toga što ENAC nije revidirao pristojbe zračne luke.
- (310) U tom pogledu Komisija napominje da Italija nije osigurala ocjenjivanje učinaka predmetnih nepredviđenih događaja. Nema dokaza da bi se pad prometa od 1,8 % pomogao pripisati gospodarskoj krizi.
- (311) S obzirom na to, čini se da odluke o dokapitalizaciji društva So.Ge.A.AL nisu bile utemeljene na gospodarskim ocjenama koje su usporedive s kojima koje bi, u odgovarajućim okolnostima, ulagač u tržišnom gospodarstvu provodio u sličnoj situaciji, prije ulaganja, kako bi utvrdio njihovu buduću profitabilnost.
- (312) Komisija također napominje da su Italija i društvo So.Ge.A.AL potvrdili da su injekcije kapitala u prvom redu dogovorene kako bi se zadovoljili regulatorni zahtjevi. Međutim, Komisija smatra da se ulaganje dodatnog kapitala u trgovačko društvo ne može opravdati usklađivanjem sa zakonskim zahtjevima u pogledu kapitala. Ulagачi često imaju zakonsku obvezu pridonijeti dodatni vlasnički kapital u trgovačka društva čija je baza kapitala nagrižena trajnim gubicima do unaprijed utvrđene razine. Ulagачi u tržišnom gospodarstvu koji se nalaze u takvoj situaciji razmotrili bi sve druge mogućnosti – uključujući likvidaciju ili zatvaranje⁽⁸⁰⁾ – i izabrali onu koja je financijski najpovoljnija.
- (313) Komisija stoga zaključuje da odluke o injekcijama kapitala u društvo So.Ge.A.AL nisu bile u skladu s načelom ulagača u tržišno gospodarstvo i stoga je njima društvu So.Ge.A.AL osigurana gospodarska prednost.

12.1.1.5. *Selektivnost*

- (314) Na mjeru državne potpore primjenjuje se članak 107. stavka 1. UFEU-a ako se njome „određene poduzetnike ili proizvodnju određene robe” stavlja u povoljniji položaj. Stoga se državnim potporama mogu smatrati samo one mjere kojima se poduzetnici na selektivan način stavljaju u povoljniji položaj.
- (315) U predmetnom slučaju Komisija napominje da su mjere 1., 2. i 3. pružene samo društvu So.Ge.A.AL i stoga su selektivne u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

12.1.1.6. *Utjecaj na trgovinu i narušavanje tržišnog natjecanja*

- (316) Da bi se mogla smatrati državnom potporom, financijska mjera mora utjecati na trgovinu između država članica i narušavati ili prijetiti da će narušiti tržišno natjecanje. Kada ocjenjuje navedena dva uvjeta, Komisije ne mora utvrditi da potpora ima stvarni učinak na trgovinu između država članica i da se stvarno narušava tržišno natjecanje, već samo ispitati može li potpora, s obzirom na okolnosti, utjecati na trgovinu i narušavati tržišno natjecanje⁽⁸¹⁾. Kada se potporom koju dodjeljuje država članica jača položaj poduzetnika u usporedbi s ostalim poduzetnicima koji se natječu u trgovini unutar EU-a, mora se smatrati da potpora na potonje utječe.
- (317) U skladu s ocjenom u uvodnim izjavama 253. – 257., upravljanje zračnom lukom gospodarska je djelatnost. S jedne strane natječu se zračne luke kako bi privukle zračne prijevoznike i s njima povezani zračni prijevoz (putnički i teretni), a s druge strane, natječu se i upravitelji zračnih luka kako bi im se povjerilo upravljanje određenom zračnom lukom. Komisija ističe da se zračne luke koje se ne nalaze u istom prihvatnom području i pa čak u različitim državama članicama također mogu natjecati u cilju privlačenja niskobudžetnih zračnih i čarter prijevoznika.

⁽⁸⁰⁾ Vidjeti Komunikaciju Komisije državama članicama (SL C 307, 31.11.1993., str. 3.), stavak 36.

⁽⁸¹⁾ Vidjeti, primjerice, predmet C-372/97 *Italija protiv Komisije* [2004.] ECR I-3679, stavak 44.

- (318) Kako je navedeno u točki 40. Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. i ponovno potvrđeno u točki 45. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014., nije moguće isključiti čak ni manje zračne luke iz područja primjene članka 107. stavka 1. Ugovora na osnovu toga da javna tijela njihovim financiranjem ne bi mogla narušiti tržišno natjecanje ili utjecati na trgovinu između država članica. Nadalje, u točki 45. Smjernica o zračnom prijevozu iz 2014. izričito je navedeno da „relativno malo poduzeće koje dobiva javna sredstva kao takvo ne isključuje mogućnost utjecaja na trgovinu između država članica”.
- (319) Zračna luka Alghero opslužuje otprilike 1,5 milijuna putnika godišnje. U poslovnom planu iz 2005. koji je dostavila Italija predviđeno stabilno povećanje broja putnika za 4,5 % do 2010., 2,6 % od 2011. do 2025. i 3,78 % u razdoblju 2006. – 2025. do oko 2 800 000 milijuna putnika do 2045. Nadalje, zračna luka Alghero od 2000. pruža usluge prijevoza na niz međunarodnih odredišta. S obzirom na te činjenice, mora se smatrati da se gospodarskom prednošću koja je pružena društvu So.Ge.A.AL različitim predmetnim mjerama narušilo ili prijetilo da će se narušiti tržišno natjecanje i da su one, u najmanju ruku, mogle utjecati na trgovinu između država članica.

12.1.1.7. Zaključak o postojanju potpore

- (320) Komisija stoga smatra da injekcije kapitala i javno financiranje infrastrukture, uključujući „dijelova i radova” i opreme čini državnu potporu društvu So.Ge.A.AL.

12.1.2. Zakonitost potpora

- (321) U skladu s člankom 108. stavkom 3. Ugovora, države članice moraju prijaviti planove za dodjelu ili izmjenu potpora i ne smiju primjenjivati predložene mjere dok postupak prijave ne okonča konačnom odlukom.
- (322) Sve su predmetne mjere provedene bez odobrenja Komisije. Nadalje, na temelju ocjene u uvodnim izjavama 323. i 327., mjere potpore u korist društva So.Ge.A.AL koje su predmet istrage ne mogu se smatrati izuzetima od zahtjeva obavješćivanja na temelju Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. koja se primjenjuje na potporu dodijelenu prije 31. siječnja 2012.
- (323) Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. državne potpore u obliku naknade za javnu uslugu dodijeljene poduzetnicima u vezi s uslugom od općeg gospodarskog interesa koje su usklađene s uvjetima propisanim u toj odluci oslobođene su zahtjeva obavješćivanja. U Odluci o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. posebno je proglašena spojivom potpora u obliku naknade za obavljanje javne usluge zračnim lukama i. čiji godišnji promet ne premašuje 1 000 000 putnika, ii. čiji je godišnji promet prije poreza manji od 100 milijuna u dvije financijske godine prije dodjele usluge od općeg gospodarskog interesa i koje primaju godišnju naknadu nižu od 30 milijuna EUR.
- (324) Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. primjenjivala se samo na potporu u obliku naknade za javnu uslugu za stvarne usluge od općeg gospodarskog interesa. Kako bi se na nju primjenjivalo izuzeće, naknada za javnu uslugu za obavljanje usluge od općeg gospodarskog interesa morala je također biti u skladu s uvjetima utvrđenima u člancima 4., 5. i 6. Odluke.
- (325) U članku 4. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. propisano je da se obavljanje usluge od općeg gospodarskog interesa povjerava poduzetniku na temelju jednog ili više pravnih akata u kojima su propisani, između ostalog, sadržaj i trajanje obveza pružanja javne usluge, parametri za izračun, kontrolu i reviziju naknade i mjere za izbjegavanje i povrat moguće prekomjerne naknade. U članku 5. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. propisano je da iznos naknade ne smije premašiti iznos koji je neophodan za pokrivanje neto troškova koji su nastali prilikom izvršavanja obveze pružanja javnih usluga, uključujući odgovarajuće primitke i razumnu dobit. Naposljetku, u članku 6. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. propisano je da države članice moraju provoditi redovne provjere kako bi osigurale da poduzetnici ne primaju naknadu veću od iznosa utvrđenog u skladu s člankom 5.

- (326) Italija i društvo So.Ge.A.AL tvrde da se u ovom slučaju na temelju Konvencije treba utvrditi može li se upravljanje zračnom lukom Alghero smatrati obavljanjem usluge od općeg gospodarskog interesa. Međutim, u Konvenciji nije propisana izričita definicija navodne misije obavljanja obveze od općeg gospodarskog interesa koja je povjerena društvu So.Ge.A.AL niti pravila koja se primjenjuju na pravo društva So.Ge.A.AL na naknadu. Društvo So.Ge.A.AL nije stavilo Komisiji na raspolaganje neki drugi dokument u kojem je opisano područje primjene navodne obveze obavljanja javne usluge koju je moralo obavljati. Stoga Komisija smatra da se navodnim aktom o ovlaštenju nije upravitelju zračne luke odredila stvarna obveza obavljanja javne usluge. Niti je propisana parametre za izračun, kontrolu i reviziju naknade i nužne mjere za izbjegavanje i povrat moguće prekomjerne naknade. Stoga nisu ispunjeni zahtjevi iz članka 4., 5. i 6. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. koji se odnose na sadržaj akata o ovlaštenju.
- (327) Komisija smatra da se na osnovu toga ne može zaključiti da je potpora društvu So.Ge.A.AL izuzeta od obveze prijave na temelju Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005.
- (328) Komisija stoga zaključuje da Italija nije ispunila obvezu čekanja propisanu člankom 108. stavkom 3. Ugovora i predmetne mjere stoga čine nezakonitu državnu potporu.

12.1.3. Spojivost državne potpore

- (329) Budući da mjere 1., 2. i 3. predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora, njihova se spojivost mora ocjenjivati u svjetlu iznimaka iz stavaka 2. i 3. tog članka i članka 106. stavka 2. Ugovora.

12.1.3.1. Primjenjivost Smjernica za zračni prijevoz

- (330) U članku 107. stavku 3. Ugovora predviđene su određene iznimke od općeg pravila iz članka 107. stavka 1. Ugovora da državna potpora nije spojiva s unutarnjim tržištem. Predmetna potpora može se ocjenjivati na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a u kojem je propisano sljedeće: „potpore za olakšavanje razvoja određenih gospodarskih djelatnosti ili određenih gospodarskih područja ako takve potpore ne utječu negativno na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu” mogu se smatrati spojivima s unutarnjim tržištem.
- (331) Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. osigurava se okvir za ocjenjivanje može li se potpora zračnim lukama proglasiti spojivom u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora.
- (332) U skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014., Komisija smatra da se „obavijest Komisije o utvrđivanju važećih pravila za procjenu nezakonitih državnih potpora”⁽⁸²⁾ primjenjuje na nezakonitu potporu za ulaganja u zračne luke. U tom smislu, ako je nezakonita potpora za ulaganja dodijeljena prije 4. travnja 2014., Komisija će primijeniti pravila spojivosti koja su na snazi u trenutku kada je odobrena nezakonita potpora za ulaganja. U skladu s time, Komisija je primijenila načela iz Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. na nezakonitu potporu za ulaganja koja je zračnim lukama dodijeljena prije 4. travnja 2014. U slučaju nezakonite potpore za ulaganje dodijeljene prije stupanja na snagu Smjernica za zračni prijevoz iz 2005., kada nisu postojali kriteriji spojivosti za potporu za ulaganja u zračne luke, Komisija mora spojivost ocijeniti izravno na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a, uzimajući u obzir i svoju praksu odlučivanja. Komisija u tom pogledu smatra da bi se, u svrhe ocjenjivanja spojivosti potpore za ulaganja odobrene društvu So.Ge.A.AL prije stupanja na snagu Smjernica za zračni prijevoz iz 2005., prema analogiji trebali primjenjivati kriteriji utvrđeni u tim smjernicama.
- (333) U skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014., Komisija smatra da se „obavijest Komisije o utvrđivanju važećih pravila za procjenu nezakonitih državnih potpora” ne bi trebala primjenjivati na tekuće slučajeve nezakonite operativne potpore zračnim lukama koja je odobrena prije 4. travnja 2014. Komisija je umjesto toga primijenila načela iz Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. na sve slučajeve koji se odnose na operativnu potporu zračnim lukama (u iščekivanju obavijesti i nezakonite potpore) čak i ako je potpora odobrena prije 4. travnja 2014.

⁽⁸²⁾ SL C 119, 22.5.2002., str. 22.

12.1.3.2. Potpora za ulaganja ili operativna potpora

- (334) U skladu s točkom 25. podtočkom (r) Smjernica za zračni promet iz 2014., potpore za ulaganja definiraju se kao „potpore za financiranje fiksne kapitalne imovine; posebno za pokrivanje manjka financijskih sredstava u kapitalnim troškovima”. U skladu s točkom 25. podtočkom (r) Smjernica, potpora za ulaganja može se odnositi na predujmove (odnosno za pokrivanje troškova ulaganja predujmom) i na potporu isplaćenu obliku periodičnih obroka (za pokrivanje kapitalnih troškova u odnosu na godišnju amortizaciju i troškove financiranja).
- (335) S druge strane, operativna potpora odnosi se na pokrivanje svih ili dijela operativnih troškova zračne luke koji su definirani kao „temeljni troškovi zračne luke povezani s pružanjem usluga zračne luke, uključujući kategorije troškova poput troškova osoblja, ugovornih usluga, komunikacija, otpada, energije, održavanja, najma i administracije, ali ne uključujući kapitalne troškove, marketinšku podršku ili druge poticaje koje zračna luka osigurava zračnim prijevoznicima te troškove u nadležnosti javne politike” ⁽⁸³⁾.
- (336) Italija je tijekom istrage ⁽⁸⁴⁾ tvrdila da se javno financiranje ulaganja u infrastrukturu zračne luke može u načelu ocijeniti na sljedeći način:
- (a) kao potpora za ulaganje na razini ukupnog iznosa sredstava dodijeljenih društvu za pokrivanje troškova ulaganja; ili
- (b) kao operativna potpora, jednaka iznosu razlike između tržišne naknade za koncesiju, ako je ima, i naknade za koncesiju koju upravitelj zračne luke stvarno duuguje za pravo upravljanja zračnom lukom.
- (337) Italija je tvrdila da se u tom slučaju predmetno javno financiranje ne može smatrati potporom za ulaganja društvu So.Ge.A.AL. To je u prvom redu zato što je država zadržala vlasništvo nad predmetnom infrastrukturom i drugo zato što prije datuma dodjele opće koncesije 2007. upravitelj zračne luke nije bio odgovoran za ulaganja u infrastrukturu u zračnoj luci Alghero već je postupao u ime države za održavanje infrastrukture zračne luke.
- (338) U svjetlu položaja koji je zauzela Italija i definicije iz Smjernica za zračni prijevoz iz 2014., može se smatrati sljedeće:
- (a) injekcije kapitala nakon 12. prosinca 2006. koje su iskorištene za pokrivanje godišnjih operativnih gubitaka društva So.Ge.A.AL čine operativnu potporu u korist društva So.Ge.A.AL;
- (b) državno financiranje infrastrukture, „dijelova i radova” i opreme do dodjele opće koncesije 2007. čini operativnu potporu u korist društva So.Ge.A.AL. Prije dodjele potpore društvo So.Ge.A.AL nije bilo dužno financirati ulaganja u zračnu luku Alghero već je to trebala činiti država kao vlasnik zračne luke. Stoga se državnim financiranjem infrastrukture, „dijelova i radova” i opreme društvo So.Ge.A.AL nije oslobodilo troškova ulaganja koje bi uobičajeno trebalo snositi. Da bi mogla djelovati u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu, država je trebala tražiti povećanje naknade za koncesiju koju duuguje društvo So.Ge.A.AL kako bi osigurala profitabilnost ulaganja. Iz toga se može zaključiti da je potpora dodijeljena u obliku naknade za koncesiju (koja za upravitelja zračna luke kao što je društvo So.Ge.A.AL predstavlja operativni trošak) koja je bila niža nego što je trebala biti. Budući da su nakon dodjele opće koncesije za upravljanje zračnom lukom, ulaganja u infrastrukturu prešla u nadležnost društva So.Ge.A.AL, javno financiranje takvog ulaganja čini potporu za ulaganja. Međutim, u svakom slučaju, Komisija je u nastavku ocijenila spojivost financiranja ulaganja u infrastrukturu u zračnoj luci Alghero s unutarnjim tržištem i. pod pretpostavkom da bi ona činila potporu za ulaganja (vidjeti uvodne izjave 339. – 367.) te ii. pod pretpostavkom da bi činila operativnu potporu (vidjeti uvodne izjave 368. – 374.). Kao dio ocjene pod ii., Komisija je analizirala spojivost injekcija kapitala, koje očito čine državnu potporu, s unutarnjim tržištem (mjera 1.).

12.1.3.3. Spojivost potpore za infrastrukture i opremu (mjere 2. i 3.) pod pretpostavkom da čine potporu za ulaganja

- (339) Komisija prvo napominje da, u skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005., prihvatljivi troškovi ulaganja u zračnu luku moraju biti ograničeni na izgradnju infrastrukture zračne luke i opreme (uzletno-slijetne staze, terminali, stajanke, kontrolni toranj) ili objekata koji im pružaju izravnu potporu (vatrogasne postaje, oprema za

⁽⁸³⁾ Točka 25.podtočka (v) Smjernica za zračni prijevoz za 2014.

⁽⁸⁴⁾ Dopis Italije od 8. svibnja 2014.

sigurnost ili zaštitu). Prihvatljivi troškovi ne smiju uključivati troškove koji nisu izravno povezani s glavnim djelatnostima zračne luke, uključujući izgradnju, financiranje, uporabu i iznajmljivanje zemljišta i zgrada, ne samo za urede i skladišta već i za hotele i industrijske pothvate u zračnoj luci te za trgovine, restorane i parkirališta.

- (340) U ovom su slučaju javna sredstva bila usmjerena na financiranje novog putničkog terminala, obnovu starog terminala, nadogradnju staze za vožnju, širenje parkirališta za zrakoplove, nadogradnju staze za vožnju, provođenje sustava kontrole prtljage i provedbu sustava kontrole zaštitne zone. Ti su troškovi prihvatljivi za financiranje u skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005.
- (341) U odnosu na spojivost predmetnog javnog financiranja s unutarnjim tržištem, u skladu s točkom 61. Smjernica za zračni prijevoz iz 2005., Komisija posebno ispituje sljedeće:
- (a) izgradnja i rad infrastrukture ispunjuju jasno definirane ciljeve od općeg interesa (regionalni razvoj, pristupačnost itd.);
 - (b) infrastruktura je nužna i razmjerna utvrđenom cilju;
 - (c) predviđanja za srednjoročnu uporabu infrastrukture zadovoljavajuća su, posebno u odnosu na uporabu postojeće infrastrukture;
 - (d) svi potencijalni korisnici infrastrukture imaju pristup infrastrukturi na jednak i nediskriminacijski način;
 - (e) na razvoj trgovine ne utječe u mjeri koja je protivna interesu Unije.
- (342) Uz zahtjev zadovoljavanja posebnih kriterija sukladnosti iz Smjernica za zračni promet iz 2005, kako bi se smatrala spojivom državnom potporom, državna potpora zračnim lukama, kao i svaka druga mjera državnih potpora, trebala bi imati poticajni učinak i trebala bi biti nužna i razmjerna u odnosu na planirani legitiman cilj ⁽⁸⁵⁾. Stoga je Komisija, pored kriterija navedenih u uvodnoj izjavi 341., ocijenila poticajni učinak i nužnost i razmjernost predmetne potpore.
- i. Jasno definirani cilju od zajedničkog interesa
- (343) Mjere koje su predmet ocjenjivanja bile su usmjerene, između ostalog, na financiranje izgradnje novog terminala kapaciteta 2 000 000 putnika jer je stari terminal (kapaciteta 800 000 putnika) bio zagušen već 2003. ⁽⁸⁶⁾. Osim toga, potpora za ulaganja upotrebljavala se za financiranje niza mjera kojima se pridonijelo prilagodbi zračne luke novim zahtjevima za sigurnost i zaštitu u cilju održavanja njihove operativnosti.
- (344) Italija tvrdi da je opći cilj financiranja infrastrukture u zračnoj luci Alghero bio razvoj sigurnih i održivih prometnih infrastrukture i regionalne povezanosti. Italija tvrdi da regionalne zračne luke imaju ključnu ulogu u promidžbi pristupačnosti prihvatnih područja i predmetnim se ulaganjima poboljšava sigurnost, zaštita i učinkovitost zračne luke i pridonosi se ostvarenju širih regionalnih razvojnih ciljeva.
- (345) Osim toga, Italija ističe da je BDP po glavi stanovnika u Sardiniji u prosjeku mnogo niži nego u Italiji i da je stopa nezaposlenosti znatno veća od talijanskog prosjeka. Na primjer, između 2003. i 2012. prosječna stopa nezaposlenosti u Sardiniji iznosila je 13,3 % u odnosu na 7,9 % u Italiji. Stoga bi se jačanjem prometnih tokova uslijed razvoja infrastrukture u zračnoj luci Alghero vjerojatno proizvele povezane društvene i gospodarske koristi za Sardiniju u smislu gospodarske i društvene kohezije i razvoja otoka.
- (346) Ti su komentari u skladu sa zaključcima u izvješću Accuracy u kojem je navedeno da je razvoj sektora zračnog prijevoza u Sardiniji posebno važan za regionalni razvoj tog područja. U izvješću društva Accuracy istaknut je primjer moguće jačine pozitivnih gospodarskih koristi razvoja zrakoplovne infrastrukture u Sardiniji. Prema studiji navedenoj u izvješću društva Accuracy, razvoj infrastrukture zračnog prometa u zračnoj luci Cagliari (koja se nalazi na Sardiniji) imao je pozitivne gospodarske učinke u iznosu od otprilike 140 milijuna EUR godišnje.

⁽⁸⁵⁾ Vidjeti, na primjer, odluku Komisije u predmetu SA.34586 – Grčka – Modernizacija zračne luke Chania, uvodna izjava 49.

⁽⁸⁶⁾ Obnova starog terminala navedena u prethodnoj tablici 5. odnosi se na širenje/izgradnju novog terminala i stoga je uključena u opis potpore za novi terminal.

- (347) Nadalje, zračni prijevoz jedini je prikladan način prijevoza iz Sardinije i u Sardiniju, osim trajekta kojim se znatno duže putuje. Na primjer, iako se do Sardinije može doći trajektnim linijama iz Španjolske i Italije, prosječno trajanje putovanja trajektom duže je od devet sati.
- (348) Razvoj infrastrukture u zračnoj luci Alghero bio je stoga dio planova Sardinije da poboljša povezanost razvojem regionalnih zračnih luka. Komisija u skladu s time može zaključiti da javno financiranje za nadogradnju infrastrukture u zračnoj luci Alghero ispunjuje jasno definirane ciljeve unaprjeđenja sigurne i održive prometne infrastrukture i regionalne pristupačnosti. Stoga je razvoj infrastrukture u zračnoj luci Alghero bio od zajedničkog interesa jer se očekivalo da će se ulaganjima stvoriti pozitivni vanjski učinci u smislu gospodarskog i društvenog razvoja.

ii. Nužnost i razmjernost infrastrukture prema utvrđenom cilju

- (349) Potpora za ulaganja može se proglasiti spojivom samo kada je nužna i razmjerna u odnosu na utvrđeni cilj od općeg interesa. To je posebno tako kada se ulaganjem ne udvostručuje postojeća infrastruktura koja nije dovoljno iskorištena.
- (350) Državna potpora za financiranje ulaganja u zračnoj luci Alghero bila je potrebna u cilju povećanja kapaciteta zračne luke i osiguranja njegove dugoročne održivosti. Prije ulaganja, kapacitet zračne luke bio je samo 800 000 putnika. Zračna luka Alghero ostvarila je ograničenja kapaciteta 2003. i 2004. i stoga su bila potrebna ulaganja kako bi mogla prihvatiti više putnika. Osim toga, provedena su određena ulaganja radi ispunjenja standarda sigurnosti, čime se olakšala bolja uporaba postojeće infrastrukture zračne luke i pridonijelo se regionalnom razvoju i povezanosti prihvatnog područja zračne luke.
- (351) Ulaganjima je povećan kapacitet zračne luke s 800 000 putnika 2003. na 2 000 000 putnika 2004. Putnički promet u zračnoj luci dostigao je 2011. otprilike 70 % kapaciteta zračne luke. Italija tvrdi da se može predvidjeti da bi putnički promet bio na višim razinama da nije bilo financijske krize.
- (352) U izvješću Ecorys potvrđeno je da je za razvoj turizma bilo potrebno širenje kapaciteta terminala zračne luke Alghero kako bi se mogao zadovoljiti predviđeni rast prometa. Kako je prethodno navedeno, prema izvješću Ecorys, prije ulaganja u zračnoj luci Alghero, razvoj turizma bio je onemogućen zbog nedovoljne međunarodne povezanosti. U poslovnom planu društva So.Ge.A.AL iz 2004. predviđeno je da će se ukupan broj putnika u zračnoj luci 2008. povećati za otprilike 30 % u usporedbi s razinama prije širenja kapaciteta zračne luke 2004. Ova se razina putničkog prometa ne bi mogla podnijeti bez ulaganja.
- (353) Osim toga, nova ulaganja nisu činila udvostručavanje postojeće neprofitabilne infrastrukture jer se tri najbliže zračne luke ne nalaze u istom prihvatnom području (vidjeti uvodnu izjavu 33.). Iako je zračna luka Alghero jedna od tri zračne luke u Sardiniji (pored zračnih luka Cagliari i Olbia) koje opslužuju komercijalne zračne prijevoznike, niti jedna od druge dvije zračne luke ne nalazi se u istom prihvatnom području. Zračne luke Olbia i Cagliari udaljene su 128 km, odnosno 235 km, od zračne luke Alghero. Komisija je u svojoj odluci iz 2007. zaključila da zračna luka Alghero nije zamjenjiva s tim drugim dvjema zračnim lukama zbog lokacije i obilježja prometne mreže u Sardiniji. Ulaganja stoga nisu činila udvostručavanje postojeće neprofitabilne infrastrukture.
- (354) Komisija stoga može zaključiti da su podržana ulaganja bila nužna i razmjerna ciljevima povezanosti i regionalnog gospodarskog razvoja čijem će se ostvarenju učinkovito pridonijeti predmetnim mjerama.

iii. Srednjoročni izgledi za uporabu, posebno u odnosu na uporabu postojeće infrastrukture;

- (355) Ulaganjima se omogućilo usklađivanje zračne luke Alghero sa sigurnosnim zahtjevima i njezina prilagodba prometnim potrebama u prihvatnom području.

- (356) Nakon dodjele „opće” koncesije za upravljanje zračnom lukom Alghero, društvo So.Ge.A.AL uvodilo je program ulaganja za prilagodbu infrastrukture zračne luke i opreme rastućem broju prevezenih putnika. Na temelju poslovnog plana iz 2005., planirana ulaganja u zračnoj luci Alghero u razdoblju trajanja koncesije iznosila su ukupno 143,3 milijuna EUR ⁽⁸⁷⁾.
- (357) U poslovnom planu društva So.Ge.A.AL iz 2004. predviđeno je da će se ukupan broj putnika u zračnoj luci 2008. povećati za otprilike 30 % u usporedbi s razinama prije širenja kapaciteta zračne luke 2004. Takva se razina putničkog prometa ne bi mogla podnijeti i bez ulaganja koja su predmet ocjenjivanja u ovom slučaju. Kasnijim se razvojem u načelu potvrđuju ta očekivanja. Društvo So.Ge.A.AL uspjelo je ostvariti znatan rast prometa u skladu s očekivanjima. Putnički promet u zračnoj luci dostigao je 2011. otprilike 70 % kapaciteta zračne luke. Italija tvrdi da bi putnički promet bio na višim razinama da nije bilo financijske krize.
- (358) Komisija stoga zaključuje da je nadograđena infrastruktura srednjoročno nudila dobre izgleda za uporabu.

iv. Jednak i nediskriminacijski pristup infrastrukturi

- (359) Prema informacijama koje je dostavila Italija, i bez obzira na opravdanu razliku u cijenama primijenjenu u pojedinačnim ugovorima sa zračnim prijevoznicima, infrastrukturu su svi mogući korisnici uvijek mogli upotrijebiti bez diskriminacije.

v. Na razvoj trgovine ne utječe u mjeri koja je protivna interesu Unije

- (360) Zračna luka Alghero bila je do 2005. razvrstana kao zračna luka kategorije D u skladu s točkom 15. Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. U Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. propisano je da je malo vjerojatno da će se financiranjem zračnih luka kategorije D naručiti tržišno natjecanje ili utjecati na trgovinu u mjeri protivnoj zajedničkom interesu. Na osnovu toga Komisija je u odluci iz 2012. smatrala da prije 2005. potpora nije utjecala na trgovinu u mjeri protivnoj zajedničkom interesu. Italija i zainteresirane stranke nisu tijekom istrage osporile taj preliminarni nalaz.
- (361) Osim toga, u istom prihvatnom području nema niti jedne druge zračne luke. Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 33., najbliža zračna luka nalazi se više od 120 km dalje u regiji u kojoj je cestovna povezanost osrednja čime se potvrđuje zaključak da zračna luka Alghero iz perspektive putnika nije zamjenjiva u značajnoj mjeri s drugim zračnim lukama na Sardiniji.
- (362) Komisija stoga zaključuje da se odobrenim financiranjem za nadogradnju infrastrukture (uključujući „dijelove i radove”) i opreme u zračnoj luci Alghero nije narušilo tržišno natjecanje u mjeri protivnoj interesima Unije.

vi. Poticajni učinak, nužnost i razmjernost potpore

- (363) Komisija mora utvrditi i je li se kao posljedica državne potpore dodijeljene zračnoj luci Alghero promijenilo ponašanje poduzetnika korisnika na način da se on bavi djelatnošću kojom se pridonosi ostvarenju cilja od javnog interesa i koju i. ne bi obavljao bez potpore ili ii. bi ju obavljao na ograničen ili različit način. Osim toga, potpora se smatra razmjernom samo ako se isti rezultat ne bi mogao postići s manjim iznosom potpore i s manje narušavanja. To znači da iznos i intenzitet potpore moraju biti ograničeni na minimum potreban za obavljanje djelatnosti kojoj je potpora dodijeljena.
- (364) U tom su se slučaju bespovratna sredstva za ulaganja uglavnom odnosila na nadogradnju stajanki, uzletno-slijetne staze i staze za vožnju, kao i terminala. Duga razdoblja povrata na ulaganja u slučaju ulaganja u infrastrukturu, u kombinaciji sa znatnim složenosti i rizicima povezanima s velikim projektima, upućuju na to da bi moglo biti poteškoća s privlačenjem privatnog kapitala. Manje zračne luke, kao što je zračna luka Alghero, mogu imati posebnih poteškoća s privlačenjem privatnog kapitala po odgovarajućoj cijeni da bi mogle provoditi nužne infrastrukturne projekte.

⁽⁸⁷⁾ Kako je propisano u „Programma di Intervento ‚Investimenti’ of the Programma di sviluppo per l’affidamento della gestione quarantennale” koji je odobren u rujnu 2005.

- (365) Prema informacijama koje je dostavila Italija, ulaganje se ne bi moglo ostvariti bez potpore. S obzirom na financijsku situaciju društva So.Ge.A.AL, koje je nakupilo gubitke u razdoblju 2000. – 2010. koje je predmet istrage u mjeri koja je zahtijevala niz injekcija kapitala javnih tijela, jasno je da društvo So.Ge.A.AL ne može znatno više pridonijeti financiranju tih ulaganja nego što već jest i nije moglo ostvariti vanjsko financiranje na tržištu. Stoga se može smatrati da su predmetne mjere potpore bile nužne i razmjerne potrebi zadovoljavanja očekivanja potražnje zračnih prijevoznika i putnika u prihvatnom području.
- (366) Komisija stoga smatra da je operativna potpora bila ograničena na nužni minimum za obavljanje potpomognute djelatnosti.

vii. Zaključak

- (367) Komisija smatra da su predmetne mjere kojima se osigurava javna potpora za infrastrukturna ulaganja u zračnoj luci Alghero spojive s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora smatrale potporom za ulaganja ako se mogu smatrati potporom za ulaganja.

12.1.3.4. *Spojivost potpora društvu So.Ge.A.AL (mjere 1., 2. i 3.) pod pretpostavkom da čine operativnu potporu*

- (368) Operativna potpora dodijeljena prije stupanja na snagu Smjernica za zračni prijevoz iz 2014., odnosno prije 4. travnja 2014., može se proglasiti spojivom pod uvjetom da su ispunjeni sljedeći uvjeti:
- (a) doprinos dobro definiranom cilju od zajedničkog interesa: ovaj je uvjet ispunjen, ako se, između ostalog, potporom povećava mobilnost građana unutar Unije i povezanost regija ili se olakšava regionalni razvoj ⁽⁸⁸⁾;
 - (b) prikladnost državnih potpora kao instrumenta politike: Države članice moraju pokazati da je potpora odgovarajuća za postizanje zacrtanog cilja ili rješavanje problema koje se namjeravalo riješiti potporom ⁽⁸⁹⁾;
 - (c) Potreba za intervencijom države: državne potpore trebale bi biti usmjerene prema situacijama u kojima mogu dovesti do znatnog poboljšanja koje tržište samo ne može ostvariti ⁽⁹⁰⁾;
 - (d) postojanje učinka poticaja: ovaj je uvjet ispunjen ako postoji vjerojatnost da bi, u nedostatku operativnih potpora i uzimajući u obzir moguću prisutnost potpore za ulaganje i razinu prometa, razina gospodarske aktivnosti predmetne zračne luke bila značajno smanjena ⁽⁹¹⁾;
 - (e) razmjernost iznosa potpore (potpora ograničena na nužni minimum): kako bi bile razmjerne, operativne potpore zračnim lukama moraju se ograničiti na minimum nužan za obavljanje aktivnosti za koju se potpora odobrava ⁽⁹²⁾;
 - (f) izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu ⁽⁹³⁾.
- (369) Različitim operativnim mjerama odobrenima društvu So.Ge.A.AL koje su posebno uključivale nekoliko injekcija kapitala, nastojalo se osigurati dovoljno kapitala za nastavak održivog rada, s gospodarskog i zakonskog stajališta. Odlukama javnih tijela o financiranju određenih ulaganja bez potrebe za odgovarajućim povećanjem naknada za koncesiju koje je platilo društvo So.Ge.A.AL također se pridonijelo održavanju poslovanja trgovačkog društva jer bi veće naknade za koncesiju uzrokovale veće operativne troškove čime bi se dodatno pogoršala financijska situacija trgovačkog društva. Stoga se svim tim mjerama pridonijelo održanju rada zračne luke Alghero. S obzirom na ulogu koju je imala zračna luka u pogledu pristupačnosti regije i regionalnog gospodarskog razvoja, kako je objašnjeno u uvodnim izjavama 343. – 348., Komisija smatra da se operativnom potporom društvu So. Ge.A.AL pridonijelo ostvarenju cilja od zajedničkog interesa.

⁽⁸⁸⁾ Točke 137. i 113. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

⁽⁸⁹⁾ Točke 137. i 120. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

⁽⁹⁰⁾ Točke 137. i 116. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

⁽⁹¹⁾ Točke 137. i 124. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

⁽⁹²⁾ Točke 137. i 125. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

⁽⁹³⁾ Točke 137. i 131. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

- (370) Budući da je zračna luka Alghero u razdoblju koje je predmet istrage ostvarivala gubitke (vidjeti Tablicu 3.), operativnom potporom omogućilo se zračnoj luci da nastavi s radom osiguravajući povezanost regije Sardinija. Stoga Komisija smatra da je operativna potpora dodijeljena zračnoj luci Alghero bila primjeren instrument za ostvarivanje cilja od zajedničkog interesa.
- (371) U pogledu nužnosti, u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. propisano je da se operativnom potporom mora ostvariti materijalno poboljšanje koje tržište ne može samo ostvariti. Komisija smatra da je tako jer bi društvo So. Ge.A.AL, bez predmetne potpore, vjerojatno moralo napustiti tržište i time lišiti Sardiniju prometne infrastrukture koja ima važnu ulogu u njezinoj pristupačnosti i razvoju (turizam).
- (372) Nadalje, bez potpore, aktivnosti korisnika znatno bi se smanjile, ako ne i potpuno obustavile. Mjere koje su predmet istrage bile su ograničene na nužan minimum za pokrivanje gubitaka i njima se omogućilo društvu So. Ge.A.AL da ispuni zahtjeve kapitala i nastavi održivo poslovati. Takve su mjere bile nužne za održanje poslovanja trgovačkog društva čak i kada se uzmu u obzir učinci svih ostalih potpora (operativne i potpore za ulaganja) koje su predmet istrage. Stoga Komisija smatra da je operativna potpora društvu So.Ge.A.AL bila nužna i ograničena na nužni minimum ostvarenje potpomognute aktivnosti.
- (373) Kako je prethodno navedeno, u istom prihvatnom području nema niti jedne druge zračne luke. Nadalje, Italija je potvrdila da se infrastruktura zračne luke stavlja na raspolaganje svim prijevoznicima pod nediskriminacijskim uvjetima.
- (374) Na osnovu toga, Komisija zaključuje da su ispunjeni uvjeti spojivosti utvrđeni u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. i stoga su mjere spojive s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c).

12.2. MJERE U KORIST ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA KOJI OBAVLJAJU USLUGE PRIJEVOZA U ZRAČNOJ LUCI

12.2.1. Postojanje potpore u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora

- (375) U ovom odjeljku Komisija ocjenjuje čine li razni ugovori između društva So.Ge.A.AL i nekoliko zračnih prijevoznika koji su unutar područja primjene istrage državnu potporu zračnim prijevoznicima u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

12.2.1.1. Državna sredstva i odgovornost države

- (376) Gospodarsku prednost koja proizlazi iz ugovornih odnosa sa zračnim prijevoznicima koji obavljaju usluge prijevoza iz zračne luke Alghero nije dodijelila izravno država već upravitelj zračne luke So.Ge.A.AL koji je u državnom vlasništvu. Pod pretpostavkom da takva gospodarska prednost postoji u bilo kojem ugovoru koji je predmet istrage, nužno je utvrditi je li se ta prednost financirala iz državnih sredstava i može li se pripisati državi.
- (377) Prema utvrđenoj sudskoj praksi, sredstva javnih tijela (odnosno, poduzetnika nad kojima javna tijela mogu ostvarivati, izravno ili neizravno, dominantni utjecaj) također se smatraju državnim sredstvima jer su ta sredstva „stalno pod državnom kontrolom i stoga su dostupna nadležnim javnim tijelima”⁽⁹⁴⁾. U skladu s tom sudskom praksom, budući da je društvo So.Ge.A.AL javni poduzetnik, njegova se sredstva moraju smatrati državnim sredstvima u svrhe članka 107. stavka 1. Ugovora. U skladu s člankom 2. Direktive o transparentnosti, dominantni utjecaj javnih tijela pretpostavlja se kada javna tijela posjeduju veći dio vlasničkog kapitala trgovačkog društva, kontroliraju većinu glasova na temelju dionica društva ili mogu imenovati više od polovice članova administrativnog, upravnog ili nadzornog odbora poduzetnika. U slučaju društva So.Ge.A.AL, čini se da su ispunjena sva tri navedena nekumulativna kriterija za pretpostavljanje dominantnog utjecaja države.
- (378) Društva So.Ge.A.AL i Ryanair osporavaju da se ugovori sa zračnim lukama mogu pripisati državi, a Italija i Unioncamere to potvrđuju.

⁽⁹⁴⁾ Vidjeti primjere predmet C-278/00 *Grčka protiv Komisije* [2004.] I-03997, C-482/99 *Francuska protiv Komisije* [2002.] I-04397 i spojeni predmeti C-328/99 i C-399/00 *Italija i SIM 2 Multimedia protiv Komisije* [2003.] I-04035, stavak 33.

- (379) Društva So.Ge.A.AL i Ryanair tvrdila su tijekom istrage da bi se ugovori sklopljeni sa zračnom lukom Alghero mogli pripisati državi samo kada bi se moglo objektivno utvrditi da je država utjecala na odluku društva So.Ge.A.AL da sklopi ugovore kako bi ih utvrdila ili na njih utjecala, u smislu da bi društvo So.Ge.A.AL drugačije postupalo da je moglo donijeti neovisnu odluku; osporili su da to nije bilo slučaj niti za jednog od javnih dioničara društva So.Ge.A.AL. Na temelju sudske prakse, može se smatrati da ugovori koje je sklopilo društvo So.Ge.A.AL sa zračnim prijevoznicima koji obavljaju zračni promet u zračnoj luci sadržavaju državne potpore u skladu s člankom 107. stavkom 1. Ugovora samo ako je država mogla kontrolirati društvo So.Ge.A.AL i ako su javna tijela „na neki način sudjelovala u donošenju tih mjera”. Međutim, „ne može se tražiti da treba dokazati detaljnom istragom da su u određenom slučaju javna tijela posebno poticala javno tijelo da poduzme predmetne mjere potpore”⁽⁹⁵⁾. Kako bi mogla zaključiti može li se određena mjera pripisati državi, Komisija može svoje obrazloženje temeljiti na svakom drugom pokazatelju koji upućuje, u određenom slučaju, na sudjelovanje države u donošenju mjere ili na vjerojatnost da ona nije sudjelovala⁽⁹⁶⁾.
- (380) Kako je sud utvrdio u predmetu *Stardust Marine*, na temelju „organskih” ili „strukturnih” pokazatelja ili naznaka o sudjelovanju države, ili vjerojatnosti da nije sudjelovala, u donošenju odluke o predmetnoj mjeri, može se utvrditi može li se mjera pripisati državi. Sud je u istoj presudi utvrdio otvoren skup mogućih pokazatelja koji su važni za pitanje odgovornosti države za mjeru, kako je opisano u uvodnoj izjavi 268.: činjenica da je poduzetnik čijim posredovanjem je dodijeljena potpora morao uzeti u obzir upute državnih tijela; integracija javnog poduzetnika u strukture javne uprave; priroda djelatnosti poduzetnika i obavljanje tih djelatnosti na tržištu u uobičajenim uvjetima tržišnog natjecanja s privatnim subjektima; pravni položaj trgovačkog društva; intenzitet nadzora koji vrše javna tijela nad upravljanjem trgovačkim poduzetnikom i svi ostali pokazatelji koji upućuju, u određenom slučaju, na sudjelovanje javnih tijela u donošenju mjere ili na vjerojatnost da javna tijela nisu u tome sudjelovala, uzimajući u obzir opseg mjere, njezin sadržaj, ili uvjete koje sadržava.
- (381) U ovom je slučaju istraga potvrdila da se sklapanje ugovora sa zračnim prijevoznicima može pripisati državi.
- (382) Prvo, činjenica da je društvo So.Ge.A.AL u državnom vlasništvu, što znači da država ima sve glasove u skupštini dioničara i upravnom odboru, upućuje da se mora smatrati da država utječe na postupak odlučivanja i da sudjeluje u odluke koje je donijelo trgovačko društvo. S obzirom na sudjelovanje u društvu So.Ge.A.AL, Sardinia, ima većinu glasova u skupštini dioničara. Prema statutu društva So.Ge.A.AL, svakom nominalnom dionicom dobiva se pravo na jedan glas u skupštini dioničara. Članovi upravnog odbora imenuju se kako bi razmjerno bili zastupljeni glasovi većinskih i manjinskih dioničara.
- (383) Drugo, Komisija napominje da Italija nije niti u jednom trenutku tvrdila da je društvo So.Ge.A.AL samostalno donijelo odluku o sklapanju ugovora sa zračnim prijevoznicima bez sudjelovanja njegovih dioničara. Čak naprotiv, u dopisu od 18. veljače 2014. Italija je izjavila sljedeće:
- o ugovorima sa zračnim prijevoznicima pregovarao se glavni direktor društva So.Ge.A.AL,
 - glavni direktor obavijestio je upravni odbor o stanju pregovora, sadržaju ugovora i izgledima za razvoj predmetnih ugovora,
 - upravni odbor jednoglasno je odobrio uvjete ugovora sa zračnim prijevoznicima prije nego što su potpisani.
- (384) Nadalje, Italija je pojasnila da je sklapanje ugovora sa zračnim prijevoznicima koji obavljaju usluge prijevoza iz zračne luke u svrhu promidžbe ili pokretanja novih linija iz Alghera izvršeno u dogovoru sa Sardinijom i bilo je sastavni dio strategije Sardinije za povećanje turističkih tokova prema otoku i s otoka⁽⁹⁷⁾. Nadalje, Komisija smatra da je priroda djelatnosti društva So.Ge.A.AL (upravljanje zračnom lukom) još jedan pokazatelj da se predmetne mjere mogu pripisati državi budući da lokalna i regionalna tijela često promatraju regionalne zračne luke kao važan alat za promicanje lokalnog gospodarskog razvoja.
- (385) Treće, Komisija u nastavku pokazuje da postoje dovoljne naznake da su regionalna tijela potaknula sklapanje predmetnih ugovora, posebno, ali ne samo, ugovora s glavnim prijevoznikom koji obavlja usluge iz zračne luke, društvom Ryanair. Te su naznake dokaz da se potpora može pripisati državi u smislu sudske prakse iz predmeta *Stardust Marine*⁽⁹⁸⁾.

⁽⁹⁵⁾ Presuda *Stardust Marine*, citirana, stavci 52. i 53.

⁽⁹⁶⁾ Presuda *Stardust Marine*, stavak 56.

⁽⁹⁷⁾ Dopis Italije od 18. veljače 2014., Prilog A.

⁽⁹⁸⁾ Predmet C-482/99 *Francuska protiv Komisije*, citirano.

- i. Regionalna nadležna tijela obaviještena su i od njih se očekivalo da će pridonijeti troškovima koji su rezultat ugovora sa zračnim prijevoznicima.
- (386) U zapisniku sa sastanka upravnog odbora koji je dostavila Italija tijekom istrage navedeno je da je Sardinija obaviještena i da se s njome savjetovalo o pregovorima te da je dogovoreno sklapanje ugovora sa zračnim prijevoznicima koji obavljaju usluge prijevoza iz zračne luke Alghero.
- (387) Na primjer, u zapisniku sa sastanka upravnog odbora od 9. ožujka 2000. navedeno je da je upravni odbor jednoglasno odobrio ugovore sa zračnim prijevoznicima koje je predložilo društvo So.Ge.A.AL. Društvo So.Ge.A. AL izvijestilo je posebno o pregovorima s društvima Volare, Ryanair, Itair, Alpi Eagles, Air Dolomiti, Azzura i Gandalf Air. U odnosu na društvo Volare, obaviješteno je da je u novom ugovoru koji je predmet pregovora utvrđena fiksna uplata od 4 550 000 po kretanjima u zračnom prometu (ATM) i 3 000 EUR po putniku za faktor opterećenja od 60 %. U zapisniku upravnog odbora od 18. prosinca 2006. navedeno je da je upravni odbor obaviješten o napretku pregovora o ugovoru s društvom Germanwings iz 2007.
- (388) Savjetovanja i dogovor s javnim tijelima o ugovorima koji se sklapaju sa zračnim prijevoznicima koji obavljaju usluge prijevoza iz zračne luke nisu stoga ograničeni na društvo Rynair. Na primjer, na temelju zapisnika sa sastanka upravnog odbora od 10. veljače 2002., o otvaranju nove linije do Pariza francuskog prijevoznika Aurisa odlučeno je podložno izričitoj suglasnosti dioničara i njihovom preuzimanju obveze pokrivanja financijskih obveza.
- (389) Sudjelovanje javnih tijela u postupku donošenja odluke o sklapanju ugovora o radu raznih prijevoznika u zračnoj luci Alghero, kako je detaljno opisano u uvodnim izjavama 382. do 388., snažna je naznaka da su javna tijela u načelu sudjelovala u sklapanju takvih ugovora, čak i s prijevoznicima koji nisu spomenuti u dokazima opisanima u uvodnim izjavama 382. do 388.
- ii. Društvo So.Ge.A.AL sklapalo je ugovore sa zračnim prijevoznicima na temelju mandata javnih tijela.
- (390) Komisija smatra da postoje dovoljne naznake da je država potaknula i koordinirala sklapanje ugovora sa zračnim prijevoznicima. Na primjer, u skladu sa zapisnikom sa skupštine dioničara od 5. listopada 2001., društvo So.Ge. A.AL pregovaralo je „u dogovoru s dioničarima” o pokretanju važne linije za Sardiniju, odnosno linije Alghero – London, i privremeno je snosilo troškove „koje su trebala snositi javna tijela”.
- (391) U zapisniku sa sastanka upravnog odbora također je navedeno da je upravni odbor kod sklapanja ugovora sa zračnim prijevoznicima morao uzeti u obzir zahtjeve javnih tijela. Na primjer, na sastanku upravnog odbora od 30. srpnja 2004. predsjednik upravnog odbora obavijestio je o sastanku između dva regionalna tijela na temu mogućeg razvoja djelatnosti društva Ryanair u zračnoj luci. Od Sardinije su se tražila jamstva da u vezi s financiranjem troškova povezanih s inicijativama razvoja prometa iz regionalnih fondova.
- (392) Činjenica da je društvo So.Ge.A.AL sklopilo predmetne ugovore pod utjecajem Sardinije očita je i u ASA-u iz 2000. koji je potpisan s društvom Ryanair i u kojem je navedeno da „društvo So.Ge.A.AL, nakon što je obavijestilo državna tijela, uključujući neovisnu regionalnu vlast, i nakon izraženog interesa i suglasnosti za predmetnu inicijativu, sklapa s navedenim (tj. društvom Ryanair) ugovor o plaćanju gospodarskog doprinosa koji je dovoljan za pokrivanje cijelog pothvata iz ovog ugovora” (Preambula).
- (393) Iz zapisnika sa sastanka upravnog odbora od 17. srpnja 2009. jasno je da je društvo So.Ge.A.AL smatralo doprinose društva Ryanair za zajednički marketing rezultatom političkih odluka na regionalnoj razini. Zbog toga je društvo So.Ge.A.AL smatralo da regionalna tijela moraju osigurati potrebna financijska sredstva. Trgovačko društvo također je postavilo pitanje pregovaračke marže s prijevoznikom, ako je ima „budući da dioničari društva So.Ge.A.AL nisu odboru dali zadaću da raskine ugovor sa zračnim prijevoznikom”.

- (394) Tijekom istrage društvo Ryanair tvrdilo je da Komisija ne bi mogla dovoljno dokazati utjecaj javnih tijela u postupku donošenja odluka društva So.Ge.A.AL. Činjenicom da su društvo So.Ge.A.AL i Sardinija 2004., 2005., 2006. i 2007. potpisali naknadne ugovore o isplati zajedničkih doprinosa za marketing samo bi se podržalo stajalište da je Sardinija financirala društvo So.Ge.A.AL, ali ne i da je usmjerila djelovanje društva So.Ge.A.AL prema društvima Ryanair ili AMS.
- (395) Komisija ne može prihvatiti tvrdnju društva Ryanair. Prvo, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 384., Italija je tijekom istrage izričito potvrdila da je sklapanje ugovora sa zračnim lukama sastavni dio strategije Sardinije za povećanje turističkih tokova prema otoku i s otoka. Upućivanja na rasprave između društva So.Ge.A.AL i njegovih javnih dioničara o cilju regionalnog i gospodarskog razvoja koji nastoji ostvariti društvo RAS u pogledu ugovora koje je društvo So.Ge.A.AL sklopilo s prijevoznicima koji obavljaju usluge prijevoza iz zračne luke Alghero pokazuju da je društvo So.Ge.A.AL, provodilo regionalne politike u skladu s uputama i smjernicama dobivenima od javnih tijela.
- (396) Komisija stoga zaključuje da se ugovori koje su sklopili društvo So.Ge.A.AL i različiti prijevoznici koji obavljaju usluge prijevoza iz zračne luke Alghero i koji su predmet formalne istrage mogu pripisati državi.

12.2.1.2. *Gospodarska prednost*

- (397) Italija je tijekom istrage tvrdila da je društvo So.Ge.A.AL kod sklapanja ugovora sa zračnim prijevoznicima koji su predmet ove istrage postupalo kako bi postupio razumi subjekt u tržišnom gospodarstvu vođen izgledima profitabilnosti u sličnoj situaciji pa se stoga mjerama koje su predmet istrage ne dodjeljuje gospodarska prednost koju zračni prijevoznici ne bi ostvarili u uobičajenim tržišnim uvjetima.

12.2.1.2.1. *Opća razmatranja*

- (398) Prema Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014., u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu, potpora zračnom prijevozniku koji se koristi zračnom lukom može biti u načelu isključena u sljedećim slučajevima:
- kada cijena naplaćena za usluge zračne luke odgovara tržišnoj cijeni, ili
 - *ex ante* analizom, odnosno, analizom utemeljenom na podacima koji bi bili dostupni u trenutku kada se odlučivalo o predmetnim mjerama, može se dokazati da će dogovor sa zračnom lukom/zračnim prijevoznikom dovesti do pozitivnog dodatnog doprinosa dobiti za zračnu luku ⁽⁹⁹⁾.
- (399) Osim toga, u skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014., „pri procjeni dogovora između zračne luke i zračnog prijevoznika Komisija će uzeti u obzir i opseg u kojem se procjenjivani dogovor može smatrati dijelom provedbe cjelokupne strategije zračne luke za koju se očekuje da bi barem dugoročno trebala dovesti do profitabilnosti.” (točka 66. Smjernica) ⁽¹⁰⁰⁾.
- (400) U pogledu prvog pristupa iz uvodne izjave 398. (usporedba cijene naplaćene za usluge zračnih luka s tržišnom cijenom), Komisija snažno dvoji u to da se trenutačno može odrediti odgovarajuća referentna točka radi definiranja pravih tržišnih cijena usluga koje pružaju zračne luke. Izglede *ex ante* analize dodatne profitabilnosti Komisija trenutačno smatra najrelevantnijim kriterijem za procjenu ugovora koje zračne luke sklapaju s pojedinačnim zračnim prijevoznicima ⁽¹⁰¹⁾.
- (401) U tome smislu vrijedi napomenuti da u načelu primjena načela subjekta u tržišnom gospodarstvu u odnosu na prosječnu cijenu na usporedivim tržištima može biti pouzdana u mjeri u kojoj je tržišnu cijenu moguće utvrditi ili zaključiti na temelju ostalih pokazatelja na tržištu. Međutim, taj je način u načelu nepouzdan u slučaju usluga zračnih luka. Struktura troškova i prihoda bitno se razlikuje od jedne do druge zračne luke. Ti troškovi i prihodi ovisе o razvoju zračne luke, stanju infrastrukture zračne luke, broju zračnih prijevoznika koji obavljaju usluge prijevoza u zračnoj luci, kapacitetu zračne luke, regulatornom okviru na nacionalnoj razini, koji se može razlikovati među državama članicama i deficitima i obvezama zračne luke u prošlosti.

⁽⁹⁹⁾ Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točka 53.

⁽¹⁰⁰⁾ Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točka 66.

⁽¹⁰¹⁾ Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točke 59. i 61.

- (402) Osim toga, liberalizacijom tržišta zračnog prijevoza svaka čisto usporedna analiza postaje složena. Kao što se može vidjeti u ovom slučaju, poslovne prakse između zračnih luka i zračnih prijevoznika ne temelje se uvijek isključivo na objavljenom cjeniku. Nadalje, ti poslovni odnosi različiti su. Oni uključuju podjelu rizika u odnosu na putnički promet i povezanu komercijalnu i financijsku odgovornost, standardne programe poticaja i prilagodbu raširenosti rizika za vrijeme valjanosti ugovora. Zbog toga se jedna transakcija ne može jednostavno usporediti s drugom na temelju cijene operacije prihvata i otpreme ili cijene po putniku.
- (403) Društvo Ryanair tvrdilo je tijekom istrage da se, kako bi se isključila gospodarska prednost koja ne bi bila ostvarena u uobičajenim tržišnim uvjetima, pristojbe u ugovorima za zračnim prijevoznicima koji obavljaju usluge prijevoza u zračnoj luci Alghero moraju usporediti s pristojbama koje plaća društvo Ryanair u sličnim zračnim lukama u odgovarajućem okviru. [...] Društvo Ryanair izabralo je zračne luke kao najvažnije usporedive čimbenike u svrhe ove analize ⁽¹⁰²⁾.
- (404) [...] je u vlasništvu [...], čiji su vlasnici različita lokalna tijela iz [...] područja. Društvo Ryanair napomenulo je da u godišnjim izvješćima društva [...] nema naznaka o državnom financiranju i da je zračna luka ostvarivala dobit svake godine najmanje [...]. Društvo Ryanair počelo je obavljati usluge u zračnoj luci [...] od [...]. Zračna luka stalno je bila u privatnom vlasništvu, što bi prema stajalištu društva Ryanair značilo da se zračna luka može upotrijebiti kao čimbenik usporedbe za primjenu testa subjekta u tržišnom gospodarstvu.
- (405) Društvo Ryanair tvrdi da su rezultati usporedbe podataka o pristojbama koje je društvo Ryanair platilo u zračnoj luci Alghero s pristojbama plaćenim u usporedivim zračnim lukama različiti. Uz pretpostavku da se regiji ne plaća ništa općinskog poreza, pristojbe koje je društvo Ryanair platilo u zračnoj luci Alghero u prosjeku su niže od pristojbi plaćenih u usporedivim zračnim lukama po putniku i po zrakoplovu. Međutim, ako se pretpostavi da je regiji plaćen dio općinskog poreza – odnosno 66 %, na temelju podataka koje je dostavilo društvo Ryanair – prosječne pristojbe koje je društvo Ryanair platilo u zračnoj luci Alghero više su od pristojbi plaćenih u zračnoj luci [...], ali su svejedno niže od pristojbi plaćenih u zračnoj luci [...]. Društvo Ryanair predlaže da bi se to moglo djelomično objasniti nižim BDP-om u Sardiniji, u usporedbi s BDP-om u [...] i [...].
- (406) Društvo Ryanair priznaje da su rezultati usporedbe pristojbi koje je platilo društvo Ryanair u zračnoj luci Alghero s pristojbama plaćenim u zračnim lukama [...] različiti i da razlike u rezultatima mogu biti posljedica više razloga, kao što je izbor usporedivih zračnih luka.
- (407) Komisija se slaže da se određivanje referentne točke pristojbi zračne luke ne može odmah isključiti kao mogući pristup ocjenjivanju postojanja potpore zračnim prijevoznicima. Određivanje referentne točke najprije zahtijeva mogućnost odabira dovoljnog broja usporedivih zračnih luka koje pružaju usporedive usluge pod uobičajenim tržišnim uvjetima. U skladu s točkom 54. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014., na temelju dostupnih i relevantnih tržišnih cijena može se odrediti odgovarajuća referentna točka među zračnim lukama čiji upravitelji postupaju kao subjekti u tržišnom gospodarstvu. Ovom bi se referentnom točkom trebali uzeti u obzir pokazatelji kao što su količine prometa, vrsta prometa, važnost tereta i relativna važnost prihoda od nezrakoplovnih djelatnosti, vrsta i razina pruženih usluga zračnih luka, blizina zračne luke u velikom gradu, broj stanovnika u prihvatnom području zračne luke, blagostanje u okolnom području (BDP po glavi stanovnika) i različita zemljopisna područja iz kojih bi se mogli privući putnici.
- (408) U tom pogledu Komisija primjećuje da, čak i kada su neke zračne luke u privatnom vlasništvu ili pod privatnom upravom i ne uzimaju u obzir socijalna ili regionalna pitanja, na cijene koje zaračunavaju te zračne luke snažno mogu utjecati cijene koje zaračunavaju upravitelji drugih zračnih luka koje primaju javne subvencije jer te cijene uzimaju u obzir zračni prijevoznici dok pregovaraju sa zračnim lukama u privatnom vlasništvu ili pod privatnom upravom.
- (409) U ovom slučaju, Komisija napominje da je društvo Ryanair samo smatralo da je teško naći usporedive zračne luke s gotovo jednakim značajkama budući da se zračna luka Alghero nalazi na otoku na kojem nema mnogo velikih gradova ili zračnih luka u blizini. Društvo Ryanair dalje je napomenulo da bi se različiti rezultati postupka određivanja referentne vrijednosti mogli objasniti različitim BDP-om u Sardiniji u odnosu na područja u kojima se nalaze usporedive zračne luke.

⁽¹⁰²⁾ Izvješće o MEOP-u iz 2011.

- (410) Naposljetku, Komisija napominje da čak ako su dostupne pouzdane usporedive zračne luke, postupak određivanja referentne vrijednosti svejedno u ovom slučaju ne bi bio moguć. Dogovori koji su predmet istrage uključuju ugovore o uslugama zračnih luka i marketingu u kojima su propisane različite „cijene”, odnosno različite pristojbe zračne luke, naknade za zemaljske usluge i naknade za marketing. Neke od tih naknada ovise o broju putnika, a neke o broju operacija prihvata i otpreme, a druge su fiksne. Stoga svaki od tih ugovora podrazumijeva složene financijske tokove između upravitelja zračne luke i zračnih prijevoznika (i njihovih podružnica) koji obavljaju usluge prijevoza u zračnoj luci, odnosno, pristojbe zračne luke, naknade za zemaljske usluge i naknade za marketing.
- (411) Komisija stoga smatra da se usporedbom između pristojbi zračne luke koje naplaćuje društvo So.Ge.A.AL zračnim prijevoznicima koji pružaju usluge prijevoza u zračnoj luci Alghero s pristojbama zračne luke koje se plaćaju na usporedivim zračnim lukama ne bi dobile korisne naznake u svrhe primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu. Da bi se takvim postupkom određivanja usporednih vrijednosti postigli pouzdani rezultati, nužno je da u usporedivim zračnim lukama postoje barem usporedivi dogovori, koji bi posebno trebali uključivati slična plaćanja za marketing i naknade za zemaljske usluge. S obzirom na posebnost i složenost predmetnih dogovora, Komisija smatra da se takav postupak određivanja referentnih vrijednosti ne može provoditi, posebno budući da se cijene zemaljskih i marketinških usluga rijetko objavljuju i stoga neće biti dostupne u svrhe provođenja tog postupka. Društvo Ryanair nije dostavilo takve podatke za dvije usporedive zračne luke.
- (412) U svakom slučaju, čak i kada bi se pretpostavilo da se postupak određivanja referentne vrijednosti može provoditi na temelju sličnih dogovora koji su na snazi u usporedivim zračnim lukama, na temelju čega bi Komisija mogla zaključiti jesu li predmetne „cijene” jednake „tržišnoj cijeni” ili veće od nje, Komisija ne bi mogla na osnovu toga zaključiti da su dogovori koji su predmet istrage u skladu s tržištem ako bi se pokazalo da je u trenutku kada je sklopio predmetne dogovore, upravitelj zračne luke mogao razumno očekivati da bi oni dodijeli dodatne troškove veće od dodatnih prihoda. Subjekt u tržišnom gospodarstvu ne bi imao interesa ponuditi svoju robu ili usluge po „tržišnoj cijeni” ako se očekuje da će mu time nastati dodatni gubici.
- (413) Komisija stoga smatra da dogovori zračnih prijevoznika sa zračnim lukama koje je društvo Ryanair predložilo kao relevantne usporedive elemente ne mogu činiti odgovarajuću referentnu vrijednost za utvrđivanje tržišne cijene usluga koje je pružalo društvo So.Ge.A.AL različitim zračnim prijevoznicima u zračnoj luci Alghero. Budući da ne postoji referentna vrijednost koju je lako utvrditi, Komisija smatra da je *ex ante* analiza dodatne profitabilnosti relevantni kriterijem za ocjenjivanje dogovora koje zračne luke sklapaju s pojedinačnim zračnim prijevoznicima.
- (414) U toj se analizi moraju uzeti u obzir svi relevantnih dodatni prihodi i troškovi povezani s transakcijom. Različiti elementi (popusti za pristojbe zračne luke, bespovratna sredstva za marketing, ostali financijski poticaji) ne smiju se zasebno ocjenjivati. Kako je navedeno u presudi *Charleroi*: „Kod primjene testa privatnog ulagača, nužno je zamisliti poslovnu transakciju u cjelini kako bi se moglo utvrditi jesu li javno tijelo ili tijelo kojeg ono kontrolira zajedno postupali kao razumni operateri u tržišnom gospodarstvu. Kada ocjenjuje predmetne mjere, Komisija mora preispitati sve relevantne značajke mjera i njihov kontekst [...]” ⁽¹⁰³⁾.
- (415) Očekivani dodatni prihodi moraju posebno uključivati prihod od pristojbi zračne luke uzimajući u obzir popuste i promet za koji se očekuje da će nastati na temelju ugovora i prihod od nezrakoplovnih usluga za koji se očekuje da će nastati zbog dodatnog prometa. Očekivani dodatni troškovi moraju uključivati posebno sve dodatne operativne troškove i troškove ulaganja koji ne bi nastali bez ugovora kao što su dodatni troškovi zaposlenika, opreme i ulaganja potaknuti nazočnošću zračnog prijevoznika u zračnoj luci te troškove bespovratnih sredstava za marketing i ostalih financijskih poticaja. S druge strane, troškove koje bi zračna luka morala svejedno snositi, bez obzira na dogovor sa zračnim prijevoznikom, ne treba uzeti u obzir u testu subjekta u tržišnom gospodarstvu.
- (416) Komisija također primjećuje u ovom kontekstu da je diferenciranje cijena (uključujući potporu za marketing i ostale poticaje) uobičajena poslovna praksa. Mogu postojati različiti razlozi zašto se isti uvjeti ne nude svim zračnim prijevoznicima. Posebno može biti opravdano odobriti određene financijske poticaje (i u obliku dodataka za marketing) i posebne popuste na objavljene pristojbe zračne luke zračnim prijevoznicima koji zračnoj luci

⁽¹⁰³⁾ Presuda *Charleroi*, točka 59.

donose velik broj putnika. Takvi povoljni uvjeti objektivno se mogu opravdati očekivanim dodatnim prometom zbog nezrakoplovnih djelatnosti nastalih na temelju tog dodatnog prometa⁽¹⁰⁴⁾ i zato što ta marža može biti velika u apsolutnim okvirima u odnosu na broj putnika čak i ako se marža po putniku zajamčena pristojbama zračne luke koju plaća zračni prijevoznik smanji popustima i financijskim poticajima. Kako bi se odredilo ostvaruje li se takvim popustima i financijskim poticajima gospodarska prednost, potrebno je utvrditi je li upravitelj zračne luke u trenutku donošenja odluke o ponudi popusta i poticaja nakon razumnog promišljanja mogao pretpostaviti da je ta odluka isplativa ili, drugim riječima, da ona u usporedbi s hipotetskom situacijom za posljedicu ima veću dobit (ili niže gubitke).

- (417) Osim toga, Komisija napominje da su ugovori koje je društvo So.Ge.A.AL sklopilo sa zračnim prijevoznicima koji obavljaju usluge prijevoza iz zračne luke dio dugoročne strategije zračne luke. Očito je iz poslovnih planova društva So.Ge.A.AL (vidjeti uvodne izjave 59. – 75.) da se ono oslanjalo na niskotarifne zračne prijevoznike kao glavnog pokretača rasta i da se očekivalo da će, kada mu bude dodijeljena opća koncesija za upravljanje zračnom lukom Alghero, prekinuti prethodni pad i ponovno postati održivo. Prema tome, uvjet iz uvodne izjave 399. zadovoljili su svi ugovori koji su predmet ocjenjivanja. Iz svega prethodno navedenog može se zaključiti da je svaki ugovor koji je predmet istrage, ako se može utvrditi da je u trenutku kada je on sklopljen subjekt u tržišnom gospodarstvu koji je predvođen izgledima profitabilnosti i koji djeluje umjesto društva So.Ge.A.AL mogao očekivati da će temeljem ugovora nastati budući dodatni troškovi koji će se pokriti budućim dodatnim prihodima, u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu i ne čini državnu potporu.

12.2.1.2.2. O zajedničkoj ocjeni ASA-ova s društvom Ryanair i ugovora o marketingu s društvom AMS

- (418) U odluci iz 2012. Komisija je smatrala da su se, u svrhe primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu, ASA-ovi i ugovori o marketinškim uslugama s društvima Ryanair i AMS i njihove financijske posljedice morali ocjenjivati zajedno kao jedinstvena mjera. Ryanair nije osporavao da će se ugovor o marketingu sklopljen 2002. i 2003. izravno između društava Ryanair i So.Ge.A.AL ocjenjivati zajedno s ugovorom o pristojbama zračne luke.
- (419) Međutim, društvo Ryanair odbacilo je preliminarni zaključak Komisije da se društva Ryanair i AMS moraju smatrati jednim subjektom i da bi ASA-ove i ugovore o marketinškim uslugama koje su društva So.Ge.A.AL i AMS sklopila istodobno trebalo ocjenjivati zajedno u svrhe procjene postojanja gospodarske prednosti. Društvo Ryanair tvrdi da su ASA-ovi sklopljeni s društvom Ryanair i ugovori o marketinškim uslugama sklopljeni s društvom AMS bili odvojeni i neovisni, da se odnose na različite usluge i da između njih ne postoje ugovorne ili druge veze zbog kojih bi se mogli smatrati jedinstvenim skupom mjera. To je stajalište podržalo društvo AMS.
- (420) U tom smislu komisija napominje da postoji nekoliko naznaka koje upućuju na to da ugovore treba ocjenjivati kao jednu mjeru jer su sklopljeni u okviru jedne transakcije.
- (421) Prvo, ugovore su iste stranke sklopile istodobno:
- (a) U svrhe primjene pravila o državnim potporama, društvo AMS i Ryanair smatraju se jedinstvenim poduzetnikom u smislu da društvo AMS djeluje kao posrednik i pod kontrolom društva Ryanair. U svrhe postojećih ugovora, to se također može zaključiti iz činjenice da je u preambuli ugovora o marketingu navedeno da „AMS ima isključivu licencu ponuditi marketinške usluge na web-mjestu za putovanja www.ryanair.com, koje je web-mjesto irskog niskobudžetnog zračnog prijevoznika društva Ryanair.” Stoga, ako je društvo So.Ge.A.AL planiralo promovirati određite Ryanaira i okolne regije, onda se to može učiniti samo putem društva AMS;
- (b) Odgovarajući ugovori u svim su slučajevima sklopljeni na iste datume.
- (422) Drugo, u preambulama ugovora o marketingu s društvom AMS iz 2006. i 2010. navedeno je da se na „web-mjestu www.ryanair.com pruža jedinstvena prilika za usmjeravanje na milijune mogućih putnika i da su na njemu navedene opsežne informacije o zračnim lukama, gradovima i regijama u koje leti Ryanair”. To upućuje da

⁽¹⁰⁴⁾ Time su obuhvaćeni prihodi upravitelja zračne luke na temelju dodatne poslovne djelatnosti parkirališta, trgovina, restorana i dr. koji se ostvaruju zahvaljujući dodatnom broju putnika.

svrha ugovora o marketingu nije općenito promicati Sardiniju već povećati prodaju karata za određite prijevoznika Ryanair, Alghero. U preambuli je dalje navedeno da društvo So.Ge.A.AL planira putem putnika društva Ryanair promicati turizam i poslovne mogućnosti u regiji, a posebno zračnu luku Alghero kao određite.

- (423) Treće, u ugovorima o marketingu s društvom AMS navedeno je u prvom odjeljku pod nazivom „Svrha ugovora” da su „ukorijenjeni u obvezi društva Ryanair da obavlja usluge prijevoza na linijama između Alghera i određita EU-a” (u ugovoru iz 2006. spominju se London-Stansted, Barcelona Gerona, Frankfurt Hahn, Pisa, Liverpool i Rim). Tom je formulacijom uspostavljena jasna veza između ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o marketingu u smislu da jedan ne bi bilo sklopljen bez drugoga. Ugovori o marketingu temelje se na sklapanju ugovora o uslugama zračne luke i o uslugama koje pruža društvo Ryanair.
- (424) Četvrto, u preambuli ugovora o marketingu navedeno je da je društvo So.Ge.A.AL odlučilo „aktivno promicati grad Alghero i regiju kao turističko određite za međunarodne putnike u zračnom prijevozu i kao privlačno poslovno središte.” To je znak da je glavna i posebna svrha sklapanja ugovora o marketingu promicati posebno zračnu luku Alghero i okolnu regiju i stoga je on povezan sa sklapanjem ugovora o uslugama zračne luke s društvom Ryanair.
- (425) Peto, društvo So.Ge.A.AL može odmah raskinuti ugovore o marketingu ako društvo Ryanair prestane obavljati usluge prijevoza na navedenim linijama. To opet pokazuje da su ugovori o marketingu i ASA-ovi nerazdvojno povezani.
- (426) Naposljetku, Komisija napominje da je jasno iz analize godišnjeg izvješća društva So.Ge.A.AL iz 2000. da je društvo Ryanair tražilo marketinšku potporu kao uvjet za obavljanje usluga na liniji prema Londonu u trenutku kada je sklopljen ASA iz 2000. To je tumačenje potvrđeno činjenicom da je društvo So.Ge.A.AL smatralo troškove marketinške potpore operativnim troškovima linije Ryanaira, a ne ulaganjem u razvoj trgovačke marke, kao što su tvrdili društvo Ryanair i AMS.
- (427) Zaključno, ugovori o marketingu koje su sklopila društva So.Ge.A.AL i AMS neodvojivo su povezani s ASA-ovima koje su potpisali društva Ryanair i So.Ge.A.AL. Iz razmatranja u uvodnim izjavama 421. do 426. može se zaključiti da bez ASA-ova ugovori o marketinškim uslugama ne bi bili sklopljeni. Iz tih razloga Komisija zaključuje da su ASA-ovi i ugovori o marketinškim uslugama neodvojivi i stoga smatra nužnim analizirati svaki ugovor o marketinškim uslugama zajedno s ASA-om koji je sklopljen istodobno kako bi mogla utvrditi čini li takva transakcija državnu potporu.

12.2.1.2.3. O koristima koje bi subjekt u tržišnom gospodarstvu mogao očekivati od ugovora o marketinškim uslugama i cijeni koju bi bio voljan platiti za te usluge

- (428) U svrhe primjene testa subjekta u tržišnom gospodarstvu u ovom se slučaju postupanje društava RAS i So.Ge.A.AL mora usporediti s postupanjem razumnog subjekta u tržišnom gospodarstvu kojem je povjereno upravljanje zračnom lukom Alghero i koji postupa u skladu s izgledima profitabilnosti. U okviru procjene treba zanemariti sve pozitivne posljedice na gospodarstvo u regiji u kojoj se nalazi zračna luka jer je Sud objasnio da je relevantno pitanje za primjenu testa subjekta u tržišnom gospodarstvu „bi li privatni dioničar u sličnim okolnostima, uzimajući u obzir predvidljivost ostvarivanja povrata i ako se stave sa strane sva socijalna, regionalna i sektorska pitanja, prihvatio predmetni kapital” ⁽¹⁰⁵⁾.
- (429) Kod analize predmetnih mjera nužno je preispitati koristi koje bi od marketinških usluga mogao ostvariti taj hipotetski subjekt u tržišnom gospodarstvu potaknut izgledima za ostvarivanje dobiti. U toj bi se analizi trebao uzeti u obzir opći učinak takvih usluga na turizam i gospodarske rezultate regije. Treba uzeti u obzir samo učinak tih usluga na profitabilnost zračne luke jer bi hipotetskog subjekta u tržišnom gospodarstvu zanimalo jedino to.

⁽¹⁰⁵⁾ Predmet 40/85 Belgija protiv Komisije [1986.] ECR I-2321.

- (430) Marketinškim uslugama može se u načelu promicati putnički promet na zračnim linijama obuhvaćenim ugovorima o marketinškim uslugama i ASA-ima, jer je svrha marketinških usluga promicati te zračne linije. Iako će učinak većinom osjetiti predmetni zračni prijevoznik, mogao bi koristiti i upravitelju zračne luke. Osim toga, povećanje putničkog prometa može uzrokovati povećanje prihoda koje upravitelj zračne luke ostvaruje temeljem određenih pristojbi zračnih luka te povećanje prihoda od neizrakoplovnih usluga, posebno od parkirališta, restorana i ostalih djelatnosti koje se nalaze u zračnoj luci i čiji promet u potpunosti ili djelomično pripada upravitelju zračne luke.
- (431) Stoga, subjekt u tržišnom gospodarstvu koji bi upravljao zračnom lukom Alghero umjesto društava So.Ge.A.AL i RAS uzeo bi taj mogući učinak u obzir kada bi razmatrao mogućnost sklapanja ugovora o marketinškim uslugama i odgovarajućih ASA-ova. Subjekt u tržišnom gospodarstvu uzeo bi u obzir učinak predmetne zračne linije na buduće prihode i troškove procjenjujući, u ovom slučaju, povećanje broja putnika pomoću tih linija, u čemu bi se odrazio mogući pozitivni učinak marketinških usluga u obliku većeg očekivanog omjera opterećenja (ili faktora opterećenja) ⁽¹⁰⁶⁾ za te zračne linije. Osim toga, ovaj bi se učinak ocjenjivao za cijelo razdoblje rada predmetnih zračnih linija, kako je navedeno u ugovoru o uslugama zračne luke i u ugovoru o marketinškim uslugama.
- (432) Komisija se slaže s društvom Ryanair po tome pitanju, odnosno, da ugovorima o marketinškim uslugama ne nastaju samo troškovi za upravitelja zračne luke već se može očekivati da će donijeti i koristi.
- (433) Pored toga, mora se utvrditi mogu li se razumno očekivati i izmjeriti druge koristi kao što je imidž trgovačke marke za hipotetskog subjekta u tržišnom gospodarstvu koji obavlja usluge prijevoza u zračnoj luci Alghero, pored koristi pozitivnog učinka na putnički promet na zračnim linijama obuhvaćenim ugovorom o marketinškim uslugama tijekom pružanja tih linija, kako je utvrđeno u ugovoru o marketinškim uslugama ili u ugovoru o uslugama zračne luke.
- (434) Društvo Ryanair podržava tu tvrdnju, posebno u svojoj studiji od 17. siječnja 2014. Studija se temelji na teoriji da će se marketinškim uslugama koje je kupio upravitelj zračne luke pridonijeti poboljšanju imidža zračne luke i, uslijed toga, održivo povećati broj putnika koji upotrebljavaju tu zračnu luku, a ne sam broj putnika na zračnim linijama obuhvaćenima ugovorom o marketinškim uslugama i ugovorom o uslugama zračne luke tijekom vremena pružanja usluga utvrđenog u tim ugovorima. Društvo Ryanair posebno je tvrdilo u svojoj studiji da će te marketinške usluge imati održive pozitivne učinke na putnički promet u zračnoj luci čak i nakon isteka ugovora o marketinškim uslugama. To stajalište dijeli Italija i koristi marketinških usluga uzeti su u obzir u rekonstruiranoj *ex ante* analizi profitabilnosti ugovora s društvom Ryanair kako je sažeto u Tablici 8. u nastavku.
- (435) Prvo treba napomenuti da ništa ne upućuje na to da su, u trenutku kada su sklopljeni ugovori o marketinškim uslugama obuhvaćeni formalnim istražnim postupkom, upravitelj zračne luke ili društvo RAS ikad razmatrali, a još manje odredili, moguće korisne učinke ugovora o marketinškim uslugama na druge zračne linije pored onih obuhvaćenih ugovorima ili mogućnost da će se takvi učinci nastaviti nakon isteka ugovora.
- (436) Osim toga, održiva priroda takvih učinaka ne može se ocjenjivati na temelju dostupnih informacija. Moguće je da su se oglašavanjem zračne luke Alghero i regije Sardinije na *web*-mjestu društva Ryanair potakli ljudi koji posjećuju to *web*-mjesto da kupuju karte Ryanaira do zračne luke Alghero sve dok je oglas stajao na *web*-mjestu ili neposredno nakon toga. Međutim, ne postoji velika vjerojatnost da je učinak tog oglašavanja na posjetitelje trajao ili utjecao na kupnju zrakoplovnih karata duže od nekoliko tjedana nakon postavljanja na *web*-mjesto društva Ryanair. Veća je vjerojatnost da će promidžbena kampanja imati održivi učinak kada promidžbene aktivnosti uključuju jedan ili više medija kojima su potrošači redovito izloženi u određenom vremenskom razdoblju. Na primjer, promidžbena kampanja na općim televizijskim i radijskim postajama, popularna *web*-mjesto i/ili različiti promidžbeni plakati postavljeni izvan javnih mjesta ili u njima mogli bi imati održivi učinak ako su potrošači redovito izloženi tim medijima. Međutim, nije vjerojatno da će promidžbene aktivnosti koje su ograničene samo na *web*-mjesto društva Ryanair imati dugotrajni učinak nakon okončanja promidžbe.
- (437) Zapravo je vrlo vjerojatno da većina ljudi ne posjećuje *web*-mjesto društva Ryanair dovoljno često da bi se samo na temelju oglašavanja sjetili predmetne regije. Ta tvrdnja utemeljena je na dva čimbenika. Prvo, u skladu s

⁽¹⁰⁶⁾ Omjer opterećenja ili faktor opterećenja definirani su kao udio popunjenih mjesta u zrakoplovu koji obavlja usluge prijevoza na predmetnoj zračnoj liniji.

uvjetima ugovora o marketinškim uslugama, promidžba grada Alghero i regije Sardinije na početnoj stranici *web*-mjestu prijevoznika Ryanair bila je ograničena na jedan odlomak od 150 riječi pod „Najvažnijih pet stvari za učiniti” na stranici odredišta Alghera i na poveznicu na *web*-mjestu www.ryanair.com koja vodi na *web*-mjesto koje je pripremila društvo So.Ge.A.AL. Komisija smatra da se zbog vrste promidžbenih aktivnosti (jednostavna poveznica s ograničenom marketinškom vrijednošću) ozbiljno smanjio učinak tih aktivnosti po istek promidžbe, posebno jer su te aktivnosti bile ograničene samo na *web*-mjesto društva Ryanair i nisu ih podržavali drugi mediji. Drugo, marketinške aktivnosti utvrđene u ugovorima sklopljenima s društvom AMS većinom su se odnosile na *web*-mjesto odredišta zračne luke Alghero. Vrlo je vjerojatno da većina ljudi tu stranicu ne posjećuje često, ako i kada oni to učine, to je vjerojatno samo zato što su već zainteresirani za odredište.

- (438) Prema tome, čak i ako se marketinškim uslugama povećao putnički promet na zračnim linijama obuhvaćenima ugovorima o marketinškim uslugama tijekom razdoblja njihove provedbe, vrlo je vjerojatno da je taj učinak bio nula ili je bio zanemariv nakon tog razdoblja.
- (439) Iz studija društva Ryanair od 17. i 31. siječnja 2014. može se zaključiti da je stvaranje koristi koje nadilaze zračne linije obuhvaćene tim ugovorima ili koje traju nakon razdoblja obavljanja prijevoza na tim linijama, kako je utvrđeno u ugovorima o marketinškim uslugama i ugovorima o uslugama zračnih luka, vrlo nesigurno i da se ne može odrediti sa onim stupnjem pouzdanosti kojeg bi razumni subjekt u tržišnom gospodarstvu smatrao razumnim.
- (440) Stoga je, primjerice, prema studiji od 17. siječnja 2014. „buduća dodatna dobit nakon predviđenog isteka ugovora o usluzi zračne luke sama po sebi nesigurna”. Osim toga, u studiji su navedena dva načina ocjenjivanja *a priori* pozitivnih učinaka ugovora o marketinškim uslugama: metodologija „novčanog toka” i metodologija „kapitalizacije”.
- (441) Metodologija „novčanog toka” uključuje ocjenjivanje koristi ugovora o marketinškim uslugama i ugovora o uslugama zračne luke ocjenjivanjem budućih prihoda koje bi upravitelj zračne luke mogao stvoriti uslugama marketinga i ugovorom o usluzi zračne luke, umanjjenih za odgovarajuće troškove. U metodologiji „kapitalizacije” poboljšanje imidža trgovačke marke zračne luke putem marketinških usluga smatra se nematerijalnom imovinom koja je stečena po cijeni propisanoj u ugovorima o marketinškim uslugama.
- (442) Međutim, u studiji od 17. siječnja 2014. istaknute su glavne poteškoće prikazane pristupom „kapitalizacije” i prikazano je da rezultati proizvedeni tom metodom mogu biti nepouzdana; navodi se da bi bolji bio pristup „novčanog toka”. U studiji je posebno utvrđeno da bi se „pristupom kapitalizacije trebao uzeti u obzir samo udio rashoda za marketing koji se može pripisati osnovi nematerijalne imovine zračne luke. Međutim, moglo bi biti teško utvrditi udio rashoda za marketing usmjerenih prema stvaranju očekivanih budućih prihoda zračne luke (odnosno, ulaganje u osnovu nematerijalne imovine zračne luke) u odnosu na stvaranje tekućih prihoda zračne luke.” Također se ističe da je „u cilju provedbe pristupa utemeljenog na kapitalizaciji, nužno procijeniti prosječno vrijeme na koje će zračna luka moći zadržati korisnika zahvaljujući marketinškoj kampanji društva AMS. U praksi bi bilo teško procijeniti prosječno razdoblje zadržavanja korisnika nakon kapanje društva AMS zbog nedovoljne količine podataka.”
- (443) U studiji od 31. siječnja 2014. predlaže se praktična primjena pristupa „novčanog toka”. U skladu s tim pristupom, koristi ugovora o marketinškim uslugama i ugovora o uslugama zračnih luka koje traju čak i nakon isteka ugovora o marketinškim uslugama izražavaju se kao „terminalna vrijednost” koja se izračunava na dan isteka ugovora. Terminalna vrijednost izračunava se iz dodatne dobiti zračne luke (bez plaćanja društvu AMS) ostvarene u posljednjoj godini trajanja ASA, koja je prilagođena kako bi se uzela u obzir stopa rasta tržišta zračnog prijevoza u Europi i čimbenik vjerojatnosti čija je svrha odražavati sposobnost ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o marketingu da pridonese dobiti zračne luke nakon isteka. Isti način izračuna terminalne vrijednosti predložila je Italija u izvješću o MEOP-u iz 2014. (vidjeti uvodnu izjavu 471.).

- (444) Prema studiji od 31. siječnja 2014., sposobnost ostvarivanja dugotrajnih koristi ovisi o različitim čimbenicima, „uključujući veću uočljivost i snažniju trgovačku marku te o vanjskim čimbenicima mreže i putnicima koji se vraćaju”, iako ti čimbenici nisu opisani.
- (445) U studiji od 31. siječnja 2014. upućuje se na čimbenik vjerojatnosti od 30 %, koji se u njoj smatra razumnim. Međutim, u studiji nisu dostavljeni ozbiljni dokazi za taj čimbenik ni kvantitativno ni kvalitativno. Ona se ne temelji na činjenicama koje se odnose na aktivnosti društva Ryanair, tržišta zračnog prometa ili usluga zračne luke kojima bi se potvrdila ta stopa od 30 %. Nije utvrđena veza između te stope i čimbenika koji se usput spominju (uočljivost, snažna trgovačka marka, vanjski čimbenici mreže i putnici koji se vraćaju) i za koje se očekuje da će produljiti koristi ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o marketinškim uslugama nakon datuma isteka. Naposljetku, ona se ni na koji način ne zasniva na posebnom sadržaju marketinških usluga koje su predviđene u različitim ugovorima s društvom AMS kada se analizira u kojoj bi mjeri te usluge mogle utjecati na čimbenike navedene u uvodnoj izjavi 444.
- (446) Nadalje, njome se ne dokazuje da postoji vjerojatnost da će se dobit koju je upravitelj zračne luke ostvario temeljem tih ugovora u završnoj godini njegove primjene nastaviti u budućnosti po isteku ASA i ugovora o marketinškim uslugama. Nadalje, nisu dostavljeni dokazi da je stopa rasta tržišta zračnog prometa u Europi korisni pokazatelj za mjerenje učinka ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o marketinškim uslugama za određenu zračnu luku.
- (447) Nije vjerojatno da bi razuman subjekt u tržišnom gospodarstvu uzeo u obzir terminalnu vrijednost izračunanu metodom koju su predložili Ryanair i Italija kada bi donosio odluku o tome hoće li sklopiti ugovor. Studijom od 31. siječnja 2014. stoga je prikazano da bi pristup „novčanog toka” doveo samo do nesigurnih i nepouzdanih rezultata, kao i metoda „kapitalizacije”.
- (448) Nadalje, marketinške usluge jasno su usmjerene na osobe koje će vjerojatno upotrebljavati liniju obuhvaćenu ugovorom o marketinškim uslugama. Ako se ta linija ne obnovi nakon isteka ugovora o uslugama zračne luke, malo je vjerojatno će promidžbene usluge i dalje imati pozitivan učinak na putnički promet u zračnoj luci nakon datuma isteka. Upravitelju zračne luke teško je ocijeniti vjerojatnost hoće li zračni prijevoznik nastaviti obavljati usluge prijevoza na određenoj liniji nakon isteka razdoblja na koje se on obvezao u ugovoru o uslugama zračne luke. Niskotarifni zračni prijevoznici posebno su pokazali da, kada je riječ o otvaranju i zatvaranju linija, reagiraju na tržišne uvjete koji se često mijenjaju. Na primjer, u ovom je slučaju Italija tvrdila da je društvo Germanwings odlučilo prestati s radom iz zračne luke Alghero nakon samo godinu dana i stoga je njegov ugovor s društvom So.Ge.A.AL raskinut prije isteka (prijevoznik je sklopio trogodišnji ugovor sa zračnom lukom) jer nije moglo ostvariti dovoljno prometa za postizanje točke rentabilnosti. Iz dokumenata u spisu također se može zaključiti da je društvo Ryanair najmanje jednom (2009.) ponovno ocijenilo svoje poslovanje iz zračne luke Alghero. Prema tome, kod sklapanja transakcije kao što je ona koja se razmatra u ovom slučaju, razumni subjekt u tržišnom gospodarstvu ne bi se oslonio na zračnog prijevoznika koji produljuje obavljanje usluga prijevoza na predmetnoj liniji nakon isteka ugovora.
- (449) Na kraju, ali ne i najmanje važno, Komisija napominje da pristup utemeljen na terminalnoj vrijednosti, koji je Italija slijedila u rekonstrukciji *ex ante* analize profitabilnosti ugovora iz 2006. – 2010. Italija nije primijenila kada je razmatrala profitabilnost ugovora sklopljenih s drugim zračnim prijevoznicima u zračnoj luci, iako su sklopljeni ugovori o marketingu s upraviteljem zračne luke. Argumenti Italije u pogledu toga zasnivaju se na činjenici da je broj mogućih posjetitelja *web*-mjestima zračnih prijevoznika koji nisu Ryanair znatno niži od posjetitelja *web*-mjestu ryanair.com. S obzirom na tu daleko manju popularnost, ne bi bilo relevantno odrediti terminalnu vrijednost u analizi profitabilnosti ugovora s drugim zračnim lukama. Komisija svejedno napominje da je ugovore o marketingu iz 2006. društvo So.Ge.A.AL potpisalo s Ryanairom, a ne društvom AMS. Terminalna vrijednost nije se uzela u obzir za buduće koristi nastale nakon isteka trajanja ugovora o marketingu koje je društvo So.Ge.A.AL sklopilo s društvom Ryanair 2002. i 2003.
- (450) Zaključno, jasno je iz uvodnih izjava 428. do 449. da bi jedina korist koju bi razumni subjekt u tržišnom gospodarstvu očekivao od ugovora o marketinškim uslugama, i koje bi izmjerio kada bi donosio odluku o sklapanju takvog ugovora, zajedno s ugovorom o uslugama zračne luke, bila da bi marketinške usluge imale

pozitivan učinak na broj putnika koji se koriste linijama obuhvaćenima predmetnim ugovorima za vrijeme rada tih linija, kako je utvrđeno u ugovorima. Komisija smatra da su sve druge moguće koristi previše nesigurne da bi se mogle mjeriti i uzeti u obzir.

12.2.1.2.4. Ocjena dodatnih troškova i prihoda

- (451) U odnosu na razmatranja u uvodnim izjavama 398. do 450., u svrhe primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu, Komisija mora i. analizirati svaki ASA zasebno s govorima o marketingu, ako ih ima, uključujući kada je takav ugovor potpisan s društvom AMS i ii. utvrditi dodatne troškove i prihode koji su se mogli razumno očekivati od svake zajedničke transakcije, uzimajući u obzir učinak ugovora o marketingu na očekivanje faktore opterećenja.

Ugovori s društvom Ryanair

- (452) ASA-ovi koje je sklopilo društvo So.Ge.A.AL s društvom Ryanair prikazani su u Tablici 7.

Tablica 7.

ASA-ovi koje je sklopilo društvo So.Ge.A.AL s društvom Ryanair

Ugovor (datum potpisivanja)	Predviđeno trajanje ugovora
ASA iz 2000. (22. lipnja 2000.)	22. lipnja 2000. – 21. lipnja 2010.
ASA iz 2002. (25. siječnja 2002.)	1. siječnja 2002. – 31. prosinca 2012.
ASA iz 2003. (1. rujna 2003.)	1. rujna 2003. – 1. rujna 2014.
ASA iz 2006. (3. travnja 2006.)	1. siječnja 2006. – 31. prosinca 2010.
ASA iz 2010. (20. listopada 2010.)	1. siječnja 2010. – 31. prosinca 2013.

- (453) Italija tvrdi da je društvo So.Ge.A.AL izradilo nekoliko poslovnih planova koji se odnose na ukupni razvoj zračne luke u različitim točkama u vremenu između 2000. i 2010. Ti poslovni planovi uključuju neka predviđanja o broju putnika i prihodima te neke informacije o troškovima. Međutim, niti jedan od tih poslovnih planova nije specifičan za određeni ugovor potpisan između društva So.Ge.A.AL i zračnih prijevoznika koji obavljaju usluge prijevoza iz zračne luke Alghero ili društva AMS. Nadalje, njima nije obuhvaćeno cijelo razdoblje ugovora društva So.Ge.A.AL s tim zračnim prijevoznicima.
- (454) Kako je prethodno navedeno, Italija je izradila rekonstruirane *ex ante* analize profitabilnosti ugovora s društvom Ryanair na temelju dodatnih troškova i prihoda koji bi se mogli razumno očekivati od subjekta u tržišnom gospodarstvu koji djeluje umjesto društva So.Ge.A.AL u trenutku sklapanja svakog od tih ugovora u predmetnom razdoblju, odnosno 2000. – 2010., što je sažeto prikazano u Tablici 8. Na temelju tih analiza, društvo So.Ge.A.AL moglo bi razumno očekivati će ugovori s društvom Ryanair biti profitabilni za zračnu luku u trenutku kada su sklopljeni.
- (455) Poslovni plan društva So.Ge.A.AL iz 2000. upotrebljavao se u rekonstruiranoj analizi očekivane profitabilnosti ugovora o uslugama zračne luke 2000., 2002 i 2003., dok su se poslovni planovi iz 2004. i 2009. upotrebljavali u rekonstruiranoj analizi ASA-ova iz 2006. i 2010.

- (456) Međutim, iz poslovnih planova društva So.Ge.A.AL nije bilo moguće predvidjeti sve dodatne prihode i troškove povezane sa svakim ugovorom s društvom Ryanair. Za te kategorije prihoda i troškova koje se nisu mogle predvidjeti iz poslovnih planova, Italija je svoju analizu dodatne dobiti ugovora koje je društvo So.Ge.A.AL sklopilo s društvom Ryanair utemeljila na odredbama ASA-ova i ugovora o marketingu.
- (457) U Tablici 8. prikazani su NPV-ovi novčanih tokova koji se očekuju od ugovora s društvom Ryanair na temelju izvješća o MEOP-u iz 2014. Činjenica da su svi ti NPV-ovi pozitivni potvrdila bi da za upravitelja zračne luke bilo razumno sklopiti ugovore s društvom Ryanair.

Tablica 8.

Neto sadašnje vrijednosti novčanih tokova koji se očekuju od ugovora s društvom Ryanair – Izvješće o MEOP-u iz 2014. ⁽¹⁾

Ugovor	Neto sadašnja vrijednost tijekom trajanja ugovora (milijuni EUR) ⁽²⁾
ASA iz 2000.	[4 – 8] (*)
ASA iz 2002.	[3 – 6]
ASA iz 2003.	[9 – 12]
ASA iz 2006.	[6 – 9]
ASA iz 2010.	[9 – 12]

⁽¹⁾ Analiza uključuje terminalnu vrijednost kojom će se uzeti u obzir buduće koristi za društvo So.Ge.A.AL koje proizlaze nakon isteka ugovora iz 2006. i 2010. (vidjeti uvodnu izjavu 471.) i isključuje razdoblje ukoliko su se retrospektivno primjenjivali ugovori iz 2006. i 2010. (vidjeti uvodnu izjavu 485.).

⁽²⁾ Referentne stope Komisije primjenjivale su se na diskontiranje očekivanih novčanih tokova.

(*) Obuhvaćeno obvezom poslovne tajne.

- (458) Pretpostavke uzete u svrhe rekonstruirane analize profitabilnosti opisane su u uvodnim izjavama 459. – 471.

i. Prihod od zrakoplovnih usluga

- (459) Italija je uzela u obzir različite kategorije prihoda od zrakoplovnih usluga, posebno prihode od pristojbi kao što su pristojbe za slijetanje, zemaljske usluge i izdavanje karata. Kada je bilo moguće, upotrebljavale su se pristojbe propisane u ASA-ovima. Za te pristojbe koje nisu navedene u ASA-ovima, pretpostavke su se temeljile na podacima o računima koje je dostavilo društvo Ryanair. Međutim, Italija je objasnila da su podaci navedeni na računima društva Ryanair o pristojbama u skladu s objavljenim pristojbama društva So.Ge.A.AL za sve usluge zračne luke, osim zemaljskih usluga. Društvu Ryanair odobren je popust za pristojbe za zemaljske usluge kao odraz opsega poslovanja zračnog prijevoznika u zračnoj luci, što je uključeno u ASA-ove.
- (460) U svrhe izračuna dodatnih prihoda od zrakoplovnih usluga, društvo So.Ge.A.AL nadopunilo je podatke o putnicima i prometu društva Ryanair iz ASA-ova s podacima iz poslovnih planova.
- (461) U ASA-ovima iz 2000., 2002. i 2003. nisu navedena predviđanja prometa. Prema tome, predviđanja prometa na kojima se temelje analize ASA-ova iz 2000., 2002. i 2003. izvedene su iz poslovnog plana društva So.Ge.A.AL iz 2000. u kojem su se nalazila predviđanja prometa društva Ryanair u zračnoj luci. Iako u ASA-ovima iz 2006. i 2010. nisu predviđeni određeni ciljevi prometa za društvo Ryanair, Italija je objasnila da ti ciljevi ne odražavaju ukupni promet društva Ryanair u zračnoj luci koji je očekivalo društvo So.Ge.A.AL. Društvo So.Ge.A.AL smatralo je da ciljevi predstavljaju minimalne ugovorne obveze društva Ryanair. Stoga su se za ASA-ove za 2006.

i 2010. predviđanja prometa temeljila na poslovnim planovima društva So.Ge.A.AL u najbližoj točki u vremenu prije potpisivanja ASA-ova iz 2006. i 2010. (odnosno, projekcije prometa temeljile su se na poslovnim planovima društva So.Ge.A.AL iz 2004. i 2009.).

- (462) Budući da poslovni planovi društva So.Ge.A.AL ne obuhvaćaju cijelo trajanje njihovih ugovora sa zračnim prijevoznicima, kako bi se analiza profitabilnosti proširila na cijelo trajanje ugovora društva Ryanair, predviđanja rasta zračnog prometa (povratnih letova) i odlazaka putnika izrađena su za razdoblja koja nisu obuhvaćena poslovnim planovima u dva koraka. Prvo, broj operacija prihvata i otpreme Ryanair predviđen je ažuriranjem broja operacija prihvata i otpreme za posljednju godinu sadržanu u poslovnom planu uz pretpostavku godišnjeg rasta broja povratnih letova od 19 %. Ovaj se čimbenik rasta temelji na prosječnom očekivanom rastu iz poslovnog plana iz 2000. u razdoblju između 2004. i 2006. Drugo, broj odlaznih putnika u preostalom razdoblju izveden je iz godišnjeg kapaciteta sjedala koji se izvodi na temelju broja operacija prihvata i otpreme uz pretpostavku faktora opterećenosti od 82 %, odnosno, prosječnog faktora opterećenosti mreže Ryanaira u trenutku kada su potpisani ugovori.

ii. Prihod od neizrakoplovnih usluga

- (463) Pretpostavka o prihodima od neizrakoplovnih usluga utemeljena je na poslovnim planovima koje je izradilo društvo So.Ge.A.AL u najbližoj točki u vremenu prije potpisivanja svakog ASA, kako je navedeno u Tablici 9.

Tablica 9.

Pretpostavke o očekivanom prihodu od neizrakoplovnih usluga

Ugovor	Prihod od neizrakoplovnih usluga po odlaznom putniku (u EUR)	Izvor
ASA iz 2000.	1,96 – 2,38	Poslovni plan iz 2000.
ASA iz 2002.	2,17 – 2,38	Poslovni plan iz 2000.
ASA iz 2003.	2,17 – 2,38	Poslovni plan iz 2000.
ASA iz 2006.	4,31 – 4,64	Poslovni plan iz 2004.
ASA iz 2010.	6,02 – 6,47	Poslovni plan iz 2009.

- (464) Za razdoblje svakog ASA koji nije obuhvaćen poslovnim planovima, posljednje dostupno predviđanje prihoda od neizrakoplovnih usluga po odlaznom putniku preneseno je svake godine do isteka ugovora. Na primjer, u poslovnom planu iz 2000. posljednja godina za koju je dostupno predviđanje jest 2006. Prema poslovnom planu, prihodi od neizrakoplovnih usluga 2006. po odlaznom putniku iznosili su 2,38 EUR. Za svaku preostalu godinu iz ASA iz 2006. pretpostavljena je ista razina prihoda od neizrakoplovnih usluga po odlaznom putniku.

iii. Dodatni troškovi

- (465) Budući da nema podataka o očekivanim dodatnim troškovima povezanim s pružanjem usluga društvu Ryanair u trenutku kada je svaki od ASA-ova potpisan, Italija je procijenila dodatne troškove na temelju odnosa između operativnih troškova zračne luke i broja putnika.
- (466) Na temelju regresijske analize utvrđeno je da se operativni troškovi mijenjaju s promjenama broja putnika kako bi se mogli procijeniti dodatni troškovi koje bi društvo So.Ge.A.AL moglo razumno očekivati u trenutku potpisivanja ASA-ova s društvom Ryanair. U prvom je koraku provedena regresijska analiza kako bi se mogao

utvrditi učinak promjene u broju putnika u zračnoj luci na operativne troškove zračne luke. U drugom koraku je procjena dodatnih operativnih troškova kao rezultat ugovora s društvom Ryanair izvedena iz rezultata u prvom koraku u kombinaciji s predviđanjima broja putnika društva Ryanair.

(467) Uzete su u obzir sljedeće sastavnice troškova:

- (a) dodatni troškovi zaposlenika;
- (b) dodatni troškovi proizvoda i usluga, sigurnosti, inventara i materijala;
- (c) plaćanja poticaja za uvođenje novih linija, marketing i/ili naknade za uspjeh društvima Ryanair ili AMS;
- (d) troškovi koncesija.

(468) *Troškovi osoblja*: U poslovni planu društva So.Ge.A.AL iz 2000. uključeni su troškovi dodatnog osoblja uslijed ugovora s društvom Ryanair do 2006. Stoga, u svrhe ocjenjivanja ASA-ova iz 2000., 2002. i 2003., iz poslovnog plana društva So.Ge.A.AL iz 2000. dobiveni su dodatni troškovi zaposlenika. Međutim, u poslovnim planovima iz 2004. i 2006. nisu navedeni podaci o dodatnim troškovima. Kako bi se procijenili dodatni troškovi zaposlenika nakon 2006. u odnosu na ugovore društva Ryanair, izvršena je statistička analiza na temelju podataka o ukupnim troškovima zaposlenika zračne luke kako bi se mogao utvrditi udio troškova koji se mijenjao zajedno s promjenama broja putnika ⁽¹⁰⁷⁾. Zatim je procjena dodatnih troškova osoblja izvedena iz rezultata regresijske analize u kombinaciji s procijenjenim brojem putnika društva Ryanair.

(469) *Ostali troškovi*: Slično tome, provedena je regresijska analiza u svrhu procjene dodatnih troškova robe i materijala ⁽¹⁰⁸⁾, usluga ⁽¹⁰⁹⁾, sigurnosti, inventara jer ti troškovi nisu navedeni u poslovnim planovima. Poticaji za nove linije, marketing i/ili naknade za uspjeh koje se plaćaju društvu Ryanair uključeni su kao trošak za zračnu luku. Dodatni troškovi koncesija ⁽¹¹⁰⁾ temeljili su se na jediničnim troškovima na razini zračnog prijevoznika pomnoženima s predviđanjima prometa za društvo Ryanair.

(470) Italija tvrdi da cilj društva So.Ge.A.AL nije bio pokriti troškove novog putničkog terminala iz pristojbi koje plaća društvo Ryanair. Drugim riječima, troškovi ulaganja povezani s novim terminalom ne mogu se pripisati ugovorima društva Ryanair i stoga nisu dio dodatnih troškova.

(471) Plaćanja za marketing društvu AMS uzeta su u obzir kao troškovi zračne luke. Istodobno je kao prihod zračne luke dodana terminalna vrijednost kako bi se uzela u obzir koristi ugovora o marketinškim uslugama i ugovora o uslugama zračnih luka koje, prema mišljenju Italije, traju čak i nakon isteka ugovora o marketinškim uslugama. Terminala vrijednost izračunava se na temelju istog pristupa koji je slijedilo društvo Ryanair i koji je opisan u uvodnim izjavama 443. – 446.

(472) U tablici 10. prikazana je neto sadašnja vrijednost ⁽¹¹¹⁾ novčanih tokova koja bi se očekivala od ugovora društva Ryanair na temelju pretpostavki navedenih u uvodnim izjavama 459. do 471.

⁽¹⁰⁷⁾ Podaci o dodatnim troškovima koji su se koristili u regresijskoj analizi odnose se na razdoblje prije sklapanja ugovora iz 2006. i 2010. koji bi bili dostupni društvu So.Ge.A.AL u trenutku kada je upravitelj zračne luke sklopio predmetne ugovore. Međutim, budući da su podaci o troškovima dostupni samo za razdoblje 1998. – 2010., da se sličan pristup slijedio za ugovore iz 2000., 2002. i 2003. postojale bi samo dvije, tri ili četiri točke za provođenje regresijske analize, što je nedovoljno za ostvarivanje pouzdanih rezultata. Za te se ugovore regresijska analiza stoga temelji na podacima o troškovima za razdoblje 1998. – 2010.

⁽¹⁰⁸⁾ Troškovi materijala, oglašavanja, papira, goriva, karata za ulazak u zrakoplov, obavijesti za pomoć, oznaka za prtljagu, uniformi za zaposlenike.

⁽¹⁰⁹⁾ Troškovi osiguranja vozila, održavanja i popravka opreme i vozila, ostali troškovi vozila, radijske frekvencije, održavanje opreme za prijavu za let.

⁽¹¹⁰⁾ Od 2003. godišnje naknade za koncesije koje plaćaju upravitelji zračne luke utvrđuju se na temelju podataka o prometu koje svake godine objavljuje Ministarstvo infrastrukture i prometa – ENAC. Vidjeti u tom smislu uvodnu izjavu 156. ove Odluke.

⁽¹¹¹⁾ Neto sadašnja vrijednost očekivanih novčanih tokova (uplata i isplata) određuje se kao diskontirani zbroj pojedinačnih očekivanih novčanih tokova tijekom relevantnog razdoblja. Neto sadašnja vrijednost ekonomski je pokazatelj koji je poduzećima potreban za ocjenu održivosti projekta.

Tablica 10.

Neto sadašnje vrijednosti novčanih tokova koji se očekuju od ugovora s društvom Ryanair – Izvješće o MEOP-u iz 2014.

Ugovor (datum potpisivanja)	Predviđeno trajanje ugovora	Neto sadašnja vrijednost tijekom trajanja ugovora (mili- juni EUR) ⁽¹⁾
ASA iz 2000. (22. lipnja 2000.)	22. lipnja 2000. – 21. lipnja 2010.	[4 – 8]
ASA iz 2002. (25. siječnja 2002.)	1. siječnja 2002. – 31. prosinca 2012.	[3 – 6]
ASA iz 2003. (1. rujna 2003.)	1. rujna 2003. – 1. rujna 2014.	[9 – 12]
ASA iz 2006. (3. travnja 2006.)	1. siječnja 2006. – 31. prosinca 2010.	[6 – 9]
ASA iz 2010. (20. listopada 2010.)	1. siječnja 2010. – 31. prosinca 2013.	[9 – 12]

⁽¹⁾ Referentne stope Komisije primjenjivale su se na diskontiranje očekivanih novčanih tokova.

- (473) Komisija primjećuje da je u svrhe analize profitabilnosti ASA-ova iz 2006. i 2010. Italija uzela u obzir razdoblje od deset godina za ASA iz 2006. i razdoblje od devet godina za ASA iz 2010., a ne razdoblje tijekom kojeg se ugovor trebao izvorno primjenjivati, odnosno pet i četiri godine. Međutim, Italija je Komisiji dostavila i rezultate analize profitabilnosti uzevši u obzir izvorno trajanje ASA-ova iz 2006. i 2010. strogo definirano u tim ugovorima.
- (474) Braneci svoje stajalište, Italija je tvrdila da je u trenutku potpisivanja ugovora s društvom Ryanair društvo So.Ge.A.AL imalo razumna očekivanja da će oni biti obnovljeni pod sličnim uvjetima. Na temelju izričite odredbe u ASA-u iz 2006. da se ugovor može produjiti za dodatnih pet godina do 1. siječnja 2016., društvo So.Ge.A.AL očekivalo je da će se taj ugovor obnoviti pod sličnim uvjetima. Slično tome, očekivalo se da će ASA iz 2010. obuhvaćati razdoblje između 1. siječnja 2010. i 31. prosinca 2013. uz mogućnost produženja ASA za dodatnih pet godina do 31. prosinca 2018.
- (475) Komisija ne može prihvatiti ovu tvrdnju.
- (476) Prvo, ni u ugovoru iz 2006. niti u ugovoru iz 2010. nije predviđeno njihovo automatsko produženje po isteku cijelog trajanja ugovora.
- (477) U ASA-u iz 2006. propisano je da će društvo So.Ge.A.AL, po isteku roka trajanja ugovora, pregovarati o prikladnom paketu za usluge zračne luke s društvom Ryanair za razdoblje od dodatnih pet godina, pod uvjetom da su ispunjeni određeni uvjeti, odnosno da prijevoznik u cijelosti ispuni svoju obvezu u pogledu svojih marketinških usluga i da društvo So.Ge.A.AL dobije koncesiju za upravljanje zračnom lukom nakon 1. siječnja 2011. Komisija smatra da se samo na temelju te odredbe društvo So.Ge.A.AL nije moglo 2006. osloniti na produženje, barem ne pod sličnim uvjetima, jer je ono bilo hipotetsko i ovisilo je posebno o volji društva Ryanair da prihvati uvjete. Navedenom odredbom društvo Ryanair ne obvezuje se na sklapanje novog ugovora s upraviteljem zračne luke, niti se njome jamči da će bilo koja od stranaka poštovati predmetne uvjete, posebno s obzirom na veliku nesigurnost u pogledu dodjele opće koncesije upravitelju zračne luke u to vrijeme.

- (478) Komisija smatra da u ASA-u iz 2010. ima još manje sigurnosti u pogledu njegovog mogućeg produljenja. Članak 2. – „Trajanje” glasi: „ugovor se može produljiti na dodatnih pet godina pod uvjetima i rokovima koji su u njemu predviđeni ili u skladu s izmjenama stranaka, pod uvjetom da stranke postignu suglasnost u pisanom obliku najmanje šest mjeseci prije isteka izvornog roka. [...] O svakoj naknadnoj obnovi ugovora stanke pregovaraju najmanje šest mjeseci prije isteka dodatnog roka.” Stoga je očito da bi bilo kakvo produljenje ugovora ovisilo o pregovorima između stranaka i da društvo So.Ge.A.AL ne bi moglo predvidjeti produljenje u trenutku kada je potpisan ASA iz 2010.
- (479) Drugo, Komisija primjećuje da u spisu postoje dokazi da su 2009. zbog napetosti između društava So.Ge.A.AL i Ryanair bili ugroženi ugovorni odnosi s prijevoznikom. Društvo Ryanair u tom je trenutku uvjetovalo nastavak poslovanja u zračnoj luci Alghero sklapanjem dodatnog ugovora. Iz zapisnika sa sastanka upravnog odbora društva So.Ge.A.AL od 7. srpnja 2009., 9. rujna 2009. i 23. veljače 2010. koje je dostavila Italija očito je da upravitelj zračne luke u konačnici odlučio potpisati novi ASA s društvom Ryanair na pet godina jer u prethodnom ugovoru nisu bile propisane kazne za prijevremeni raskid ugovora. Posebno:
- društvo Ryanair pritiskalo je sklapanje dodatnog ugovora zbog kojeg će se „sigurno povećati vrijednost doprinosa za zajednički marketing.” Ako takav ugovor ne bude odmah potpisan, prijevoznik će prestati pružati sve usluge iz zračne luke Alghero ⁽¹¹²⁾,
 - raspravljalo se o dokumentu u kojem je opisan razvoj dogovora s društvom Ryanair i postojeće stanje odnosa sa zračnim prijevoznikom te je navedeno kakve će Ryanair poduzeti daljnje korake, što je uključivalo ukidanje ili smanjenje učestalosti letova unutar EU-a i njihovo zamjenjivanje nacionalnim linijama ⁽¹¹³⁾,
 - odbor je postavio pitanje pregovaračke marže s prijevoznikom, ako je ima, u odnosu na ugovorne odnose s društvom Ryanair, „budući da dioničari nisu odboru dali zadaću da raskine ugovor sa zračnim prijevoznikom” ⁽¹¹⁴⁾.
- (480) Također se može zaključiti iz zapisnika sa skupštine dioničara društva So.Ge.A.AL od 26. listopada 2001. da je trgovačko društvo razmatralo raskid ASA iz 2000. prije isteka i da su se oko toga vodile dugotrajne rasprave među dioničarima.
- (481) Komisija na osnovu toga zaključuje da u trenutku kada su sklopljeni ASA-ovi s društvom Ryanair iz 2006. i 2010. društvo So.Ge.A.AL nije moglo očekivati da će ti ugovori biti produljeni ili barem nije moglo očekivati da će biti produljeni pod istim ugovornim uvjetima.
- (482) Komisija također napominje da se na temelju podataka koje je dostavila Italija može zaključiti da ugovor s drugim zračnim prijevoznikom koji je predmet istrage, Germanwingsom, nije trajao od kraja i da je prijevoznik obavljao usluge prijevoza iz zračne luke tijekom 2007. Italija je tijekom istrage objasnila da je prijevoznik odlučio prestati obavljati usluge iz zračne luke Alghero jer nije mogao ostvariti dovoljno prometa za postizanje praga rentabilnosti iz financijske perspektive.
- (483) Komisija stoga zaključuje da bi u svrhe analize profitabilnosti ASA-ova iz 2006. i 2010. trebalo uzeti samo razdoblje propisano ASA-ovima, odnosno pet godina za ASA iz 2006. i četiri godine za ASA iz 2010. (NPV-ovi u Tablici 10. izračunati su na temelju izvornog trajanja ugovora, kako je predviđeno u ASA-ovima).
- (484) Osim toga, Komisija napominje da su se ASA-ovi iz 2006. i 2010. i ugovori o marketinškim uslugama potpisani između društva So.Ge.A.AL, Ryanair i AMS primjenjivali retroaktivno, kako slijedi:
- (a) ASA iz 2006. i ugovor o marketinškim uslugama potpisani su 3. travnja 2006., ali su se retroaktivno primjenjivali od 1. siječnja 2006.;
 - (b) ASA iz 2010. i ugovor o marketinškim uslugama potpisani su 20. listopada 2010., ali su se retroaktivno primjenjivali od 1. siječnja 2010.

⁽¹¹²⁾ Zapisnik sa sastanka upravnog odbora društva So.Ge.A.AL od 7. srpnja 2009.

⁽¹¹³⁾ Zapisnik sa sastanka upravnog odbora društva So.Ge.A.AL od 9. rujna 2009.

⁽¹¹⁴⁾ Zapisnik sa sastanka upravnog odbora društva So.Ge.A.AL od 23. veljače 2010.

- (485) Komisija isto napominje da društvo So.Ge.A.AL tvrdi da su se uvjeti ugovora o kojima se raspravljalo s društvima Ryanair i AMS u razdobljima na koja su se retroaktivno primjenjivali ugovori iz 2006. i 2010. (tj. od siječnja 2006. do travnja 2006 u slučaju ugovora iz 2006., i od siječnja 2010. do listopada 2010 u slučaju ugovora iz 2010.) bili slični uvjetima iz ugovora koji su u konačnici potpisani u travnju 2006. i listopadu 2010. Drugim riječima, ugovorima potpisanim u travnju 2006. i listopadu 2010. jednostavno su formalizirani prethodno dogovoreni uvjeti, prije razdoblja u kojem su se ti ugovori retroaktivno primjenjivali. Na osnovu toga Komisija smatra da je razmatranje svakog ugovora nakon predviđenog trajanja u skladu s *ex ante* pristupom i da bi stoga u analizi profitabilnosti ugovora iz 2006. i 2010. trebalo zanemariti razdoblje na koje su se ugovori primjenjivali retroaktivno.
- (486) Međutim, na temelju navedenih razloga, Komisija smatra da bi koristi koje bi razumni subjekt u tržišnom gospodarstvu očekivao od ugovora o marketinškim uslugama bile strogo ograničene na uvjete poslovanja prijevoznika u zračnoj luci, kako je propisano u ugovoru o uslugama zračne luke. Na osnovu toga Komisija smatra da bi iz analize trebalo isključiti terminalnu vrijednost kojom se nastoje prikazati buduće koristi od marketinških usluga nakon razdoblja primjene tih ugovora. Komisija također napominje da Italija nije uzela u obzir terminalnu vrijednost kao odraz koristi izvedenih nakon isteka roka primjene ugovora koje je sklopilo društvo So.Ge.A.AL s društvima Alitalia, Meridiana, Volare i Germanwings (vidjeti uvodnu izjavu 528.).
- (487) Nadalje, Komisija smatra da je pristup Italije procjeni broja putnika i izračunu očekivanih dodatnih zrakoplovnih i ne-zrakoplovnih prihoda (ne dovodeći u pitanje procjenu terminalne vrijednosti iz prethodne izjave) utemeljen. Iako smatra da bi se pretpostavke u vezi s predviđanjima rasta prometa u načelu trebale temeljiti isključivo na učestalosti linija i očekivanom broju putnika predviđenom u ASA-ovima i na faktoru opterećenja koji bi društvo So.Ge.A.AL moglo razumno očekivati u trenutku sklapanja ASA-ova s društvom Ryanair, budući da je u trenutku potpisivanja ASA-ova iz 2006. i 2010. društvo So.Ge.A.AL očekivalo da će promet Ryanaira premašiti minimalne ciljeve utvrđene u ugovorima, Komisija se slaže da očekivanja društva So.Ge.A.AL u trenutku kada su potpisani ugovori, kako je propisano u poslovnim planovima, predstavljaju najtočniji izvor predviđanja društva So.Ge.A.AL o rastu prometa Ryanaira u trenutku potpisivanja ASA-ova iz 2006. i 2010.
- (488) Komisija smatra da su očekivanja koja društvo So.Ge.A.AL ima o faktoru opterećenja društva Ryanair, u trenutku potpisivanja ugovora, razumna jer su bila utemeljena na njegovom iskustvu i znanju o poslovnom modelu zračnog prijevoznika.
- (489) Komisija napominje da, prema Italiji, cilj društva So.Ge.A.AL nije bio pokriti troškove novog putničkog terminala iz pristojbi koje plaća društvo Ryanair. U tom se pogledu zaista čini da je da je za razvoj turizma općenito bilo potrebno širenje kapaciteta terminala zračne luke Alghero kako bi se mogao zadovoljiti predviđeni rast prometa. Prije ulaganja u zračnu luku Alghero, unatoč znatnom potencijalu, razvoj sektora turizma onemogućen je zbog nedovoljne međunarodne povezanosti. Zračna luka Alghero ostvarila je ograničenja kapaciteta 2003. i 2004. i stoga su bila potrebna ulaganja kako bi zračna luka mogla prihvatiti više putnika. U poslovnom planu društva So. Ge.A.AL iz 2004. predviđeno je da će se ukupan broj putnika u zračnoj luci 2008. povećati za otprilike 30 % u usporedbi s razinama prije širenja kapaciteta zračne luke 2004. Iako je jasno iz poslovnih planova koje je izradilo društvo So.Ge.A.AL u različitim trenucima u razdoblju koje je predmet istrage da se upravitelj zračne luke oslanjao na niskotarifne zračne prijevoznike kao glavnog pokretača rasta (i da će trgovačko društvo ponovno postati održivo kada mu bude dodijeljena opća koncesija), taj cilj nije bio povezan s odnosom s nekim određenim zračnim prijevoznikom. Niti u jednom od ASA-ova s društvom Ryanair nisu spomenuta ulaganja koja će provoditi upravitelj zračne luke. U tom smislu Komisija napominje da je ulaganje u širenje terminala odobrio CIPE 1997. i stoga davno prije nego što je društvo Ryanair započelo s radom u zračnoj luci Alghero. Zahtjev ENAC-u za dodjelu opće koncesije bio je dio strategije društva So.Ge.A.AL u cilju jačanja sektora turizma privlačenjem niskotarifnih prijevoznika. Za provođenje te strategije bilo je potrebno širenje kapaciteta terminala kako bi se omogućio predviđeni rast prometa, „opća” koncesija za osiguranje učinkovitog i djelotvornog rada zračne luke i ugovori s niskotarifnim prijevoznicima. Na osnovu toga, Komisija prihvaća da se troškovi ulaganja povezani s novim terminalom ne mogu pripisati ugovorima društva Ryanair i stoga nisu dio dodatnih troškova.
- (490) Komisija dalje napominje da je Italija procijenila predviđene dodatne troškove nakon pristupa odozdo prema gore. Provedena je regresijska analize kako bi se moglo utvrditi mijenjaju li se operativni troškovi s promjenama broja putnika kako bi se mogli procijeniti dodatni troškovi koje bi društvo So.Ge.A.AL moglo očekivati u trenutku potpisivanja ASA-ova s društvom Ryanair. U prvom je koraku provedena regresijska analiza kako bi se

mogao utvrditi učinak promjene u broju putnika u zračnoj luci na operativne troškove zračne luke. U drugom koraku je procjena dodatnih operativnih troškova kao rezultat ugovora s društvom Ryanair izvedena iz rezultata u prvom koraku u kombinaciji s predviđanjima broja putnika društva Ryanair.

- (491) U odnosu na ASA-ove iz 2006. i 2010., podaci o dodatnim troškovima koje je Italija upotrijebila u regresijskoj analizi prethode sklapanju ugovora koji bi bili dostupni društvu So.Ge.A.AL u trenutku kada je upravitelj zračne luke sklopio predmetne ugovore. Međutim, budući da su podaci o troškovima dostupni samo za razdoblje 1998. – 2010., da se sličan pristup slijedio za ugovore iz 2000, 2002. i 2003. postojale bi samo dvije, tri ili četiri točke za provođenje regresijske analize. Komisija se slaže da to ne bi bilo dovoljno za dobivanje pouzdanih rezultata. Bez dovoljno *ex ante* podataka na temelju kojih se može obnoviti rekonstruirati profitabilnosti na temelju podataka koji bi bili dostupni društvu So.Ge.A.AL u trenutku kada su potpisani predmetni ugovori, Komisija iznimno (vidjeti uvodnu izjavu 284.) smatra da je za te ugovore regresija utemeljena na podacima o rezultatima za cijelo razdoblje 1998. – 2010. prihvatljiva zamjena za ono što bi bila razumna očekivanja subjekta u tržišnom gospodarstvu.
- (492) Na temelju prethodno opisanih pretpostavki, Komisija je rekonstruirala *ex ante* analizu profitabilnosti ugovora s društvom Ryanair na temelju dodatnih troškova i prihoda koji bi se mogli razumno očekivati od subjekta u tržišnom gospodarstvu koji djeluje umjesto društva So.Ge.A.AL u trenutku sklapanja svakog od tih ugovora u predmetnom slučaju. Jasno je iz različitih poslovnih planova koje je izradilo društvo So.Ge.A.AL da je upravitelj zračne luke predvidio rast prometa na temelju strategije jačanja sektora turizma privlačenjem međunarodnog niskotarifnog prometa, za koji se smatra da ostvaruje znatno veći promet putnika od domaćih aktivnosti ⁽¹⁵⁾.
- (493) U Tablici u nastavku prikazani su NPV-ovi novčanih tokova koji se očekuju od ugovora s društvom Ryanair na temelju prethodno opisanih pretpostavki.

Tablica 11.

Neto sadašnje vrijednosti novčanih tokova koji se očekuju od ugovora s društvom Ryanair

Ugovor	Predviđeno trajanje ugovora	Neto sadašnja vrijednost tijekom trajanja ugovora (mili-juni EUR) ⁽¹⁾
ASA iz 2000.	22. lipnja 2000. – 21. lipnja 2010.	[4 – 8]
ASA iz 2002.	1. siječnja 2002. – 31. prosinca 2012.	[3 – 6]
ASA iz 2003.	1. rujna 2003. – 1. rujna 2014.	[9 – 12]
ASA iz 2006.	1. siječnja 2006. – 31. prosinca 2010.	[3 – 6]
ASA iz 2010.	1. siječnja 2010. – 31. prosinca 2013.	[2 – 4]

⁽¹⁾ Referentne stope Komisije primjenjivale su se na diskontiranje očekivanih novčanih tokova.

- (494) Budući da je očekivani diskontirani rezultat pozitivan za svaki od ugovora s društvom Ryanair, Komisija je primila dovoljno dokaza da se za svaki od ASA-ova s društvom Ryanair očekivalo da će biti profitabilan u trenutku kada je sklopljen i stoga društvo So.Ge.A.AL sklapanjem predmetnih ugovora nije dodijelilo gospodarsku prednost društvu Ryanair i stoga oni ne čine državnu potporu.

⁽¹⁵⁾ Iako je ta strategija rodila plodom i društvo So.Ge.A.AL uspjelo je ostvariti značajan rast količine prometa u skladu sa svojim očekivanjima, upravitelj zračne luke nije uspio povezati rast prometa s povećanjem profitabilnosti unatoč financijskoj potpori javnih tijela. To je većinom bio posljedica znatnih kašnjenja u dodjeli „opće” koncesije.

Ugovori s drugim zračnim prijevoznicima pored društva Ryanair

Ugovori s društvima Alitalia, Volare, Meridiana i Germanwings

- (495) Komisija je istražila ugovore društva So.Ge.A.AL o zemaljskim uslugama i marketingu s društvima Alitalia, Volare, Meridiana i Germanwings, koji su opisani u Tablici 12.:

Tablica 12.

Ugovori s društvima Alitalia, Volare, Meridiana i Germanwings

<i>Alitalia</i>		
30.11.2010.	Ugovor o zemaljskim uslugama	1.12.2010. – 1.12.2015.
20.10.2010.	Ugovor o marketingu	7.6.2010. – 30.9.2010.
<i>Volare</i>		
29.11.2007.	Ugovor o zemaljskim uslugama	28.10.2007. – 31.10.2010.
29.11.2007.	Ugovor o marketingu	28.10.2007. – 31.10.2010.
<i>Meridiana</i>		
28.4.2010.	Ugovor o zemaljskim uslugama	4.2010 – 4.2011
20.10.2010.	Ugovor o marketingu	6.2010 – 10.2010
<i>Germanwings</i>		
19.3.2007.	Ugovor o zemaljskim uslugama	25.3.2007. – 31.10.2009.
25.3.2007.	Ugovor o marketingu	2007 – 2009

i. O zajedničkoj ocjeni ugovora o zemaljskim uslugama i ugovora o marketingu

- (496) Komisija prvo napominje da u svakom slučaju postoje snažne naznake da se o ugovorima pregovaralo i da su sklopljeni kao dio jedne transakcije i stoga će se ocjenjivati kao jedna mjera. Posebno:
- u ugovoru o marketingu s društvom Meridiana, koji se retroaktivno primjenjivao u razdoblju od lipnja – listopada 2010. propisano je u članku 1. – „Svrha ugovora” sljedeće: „Društvo Meridiana obvezuje se obavljati usluge prijevoza na navedenim linijama [Milano, Verona, Bari] u skladu s prethodno definiranim operativnim programima i stoga provoditi program za komunikacije i marketing u dogovoru s društvom So.Ge.A.AL.” Nadalje, u ugovoru je propisana mogućnost obnove ugovora ako društvo Meridiana zadovolji određene ciljeve u pogledu broja putnika;
 - u skladu s ugovorom o marketingu, koji se retroaktivno primjenjivao u razdoblju od lipnja do rujna 2010., Alitalia je trebala definirati program za komunikacije i marketing čiji je cilj bio promidžba regije, između ostalog i pokretanjem novih linija (Barcelona, Pariz i Bruxelles);
 - ugovori o zemaljskim uslugama i marketingu s društvom Volare potpisani su na isti datum. U ugovoru o marketingu s društvom Volare propisano je sljedeće: „Ovaj dodatni ugovor predstavlja znatan dio standardnog ugovora o zemaljskim uslugama. Zato će ostati na snazi do raskida standardnog ugovora o zemaljskim uslugama, iz bilo kojeg razloga, i u tom se trenutku raskida i ovaj dodatni ugovor i prestaju sva prava i obveze utvrđene ovim ugovorom.” U ugovoru o marketingu također su utvrđeni ciljevi broja putnika koje prijevoznik preuzima obvezu ostvariti;

- (d) u ugovoru o marketingu s društvom Germanwings „propisani su ciljevi koje će ostvariti društvo Germanwings u skladu sa zahtjevima AHO-a[Alghera]. Stranke potvrđuju da će parametri koji se upotrebljavaju za objektivnu izjavu o ostvarenju navedenih ciljeva biti predstavljeni godišnjim brojem putnika i letova društva koje obavlja društvo Germanwings iz AHO-a [Alghero] i prema njemu.” U ugovoru su propisane naknade za uspjeh i jednokratni doprinos koji će platiti društvo So.Ge.A.AL.
- (497) Stoga Komisija smatra da postoji jasna veza između ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o marketingu jer se potonji zasnivaju na sklapanju ugovora o uslugama zračne luke i uslugama koje pružaju prijevoznici.
- ii. O pristupu koji treba slijediti za ocjenjivanje dodatnih troškova i prihoda
- (498) Društvo So.Ge.A.AL. nije prije sklapanja tih ugovora sa zračnim prijevoznicima provelo nikakvu *ex ante* analizu njihove profitabilnosti. Kako je prethodno navedeno, Italija je dopisom od 25. ožujka 2014. dostavila Komisiji rekonstruiranu *ex ante* analizu profitabilnosti ugovora sklopljenih s društvima Air One/Alitalia, Meridiana, Volare, Germanwings utemeljenu na podacima koji bi bili dostupni subjektu u tržišnom gospodarstvu koji djeluje u ime društva So.Ge.A.AL u trenutku kada su sklopljeni predmetni ugovori i na promjenama koje su se u tom trenutku mogle predviđjeti.
- (499) Italija tvrdi da se u pristupu provedbi rekonstruirane analize odražava metodologija koju bio prihvatio subjekt u tržišnom gospodarstvu i rezultati procjene profitabilnosti tih ugovora pokazali bi da se od tih ugovora također očekuje da će biti profitabilni za društvo So.Ge.A.AL. na *ex ante* osnovi.
- (500) Analiza se temelji na pristupu koji je utvrđen u uvodnim izjavama 501. do 524.
- (501) *Dodatni prihod od zrakoplovnih usluga* dobiven je primjenom relevantnih pristojbi zračnih luka za koje se očekuje da će ih platiti svaki zračni prijevoznik, u kombinaciji s predviđanjima rasta prometa za zračnog prijevoznika za sve osim zemaljskih usluga. Prihod od zrakoplovnih zemaljskih usluga temelji se na pristojbama koje je društvo So.Ge.A.AL ispregovaralo sa svakim zračnim prijevoznikom. Predviđanja rasta prometa temelje se na razini prometa zračnog prijevoznika u godini prije potpisivanja ugovora ili na ciljevima rasta prometa predviđenima u relevantnim ugovorima.
- (502) *Dodatni prihod od nezrakoplovnih usluga* temelji se na očekivanjima društva So.Ge.A.AL u trenutku kada su potpisani ugovori iz 2007. i 2010. sa zračnim prijevoznicima u pogledu prihoda od nezrakoplovnih usluga u iznosu od otprilike 5,00 – 6,00 EUR po odlaznom putniku kao rezultat razvoja novog terminala (vidjeti isto Tablicu 9.).
- (503) *Dodatni operativni troškovi* dobiveni su uzimanjem u obzir kategorija dodatnih troškova koje je društvo So.Ge.A.AL očekivalo u trenutku potpisivanja svakog ugovora s prijevoznicima Air One/Alitalia, Volare, Meridiana i Germanwings i uključivali su sljedeće: dodatne troškove osoblja, dodatne troškove zemaljskih usluga, dodatne troškove koncesija i jednokratna plaćanja za marketing za nove linije i naknade za uspjeh.
- (504) Regresijska analiza provedena je na broju putnika i troškovima na razini zračne luke kako bi se utvrdio učinak promjene u broju putnika u zračnoj luci Alghero na ukupne troškove zračne luke.
- (505) U svrhe analize profitabilnosti ugovora s prijevoznicima Alitalia i Meridiana iz 2010., Italija je provela regresijsku analizu podataka o troškovima u razdoblju prije potpisivanja ugovora, odnosno 1998. – 2009., koja bi bila dostupna društvu So.Ge.A.AL u trenutku kada je sklopilo predmetne ugovore.
- (506) Međutim, Italija tvrdi da je broj dostupnih podatkovnih bodova prije potpisivanja ugovora iz 2007. s prijevoznicima Germanwings i Volare (1998. – 2006.) vrlo nizak. Rezultat procjena dodatnih troškova osoblja iznosi 2,7 EUR i materijala 9,3 EUR po odlaznom putniku, što se smatra neuobičajeno visokim. Dodavanje ili brisanje jednog podatkovnog boda u ovom slučaju ima veliki učinak na rezultate. Na osnovu toga analizom profitabilnosti dobiva se negativni NPV za Germanwings, a NPV ugovora s Alitaliom ostaje pozitivan. Italija tvrdi da procjene iz regresija troškova postaju stabilnije s povećanjem broja podatkovnih bodova i stoga bi ugovore s prijevoznicima Germanwings i Volare iz 2007. regresijska analiza trebala obuhvaćati cijelo razdoblje 1998. – 2010.

- (507) U drugom koraku procjene dodatnih troškova uslijed posebnih ugovora između društva So.Ge.A.AL i zračnih prijevoznika izvedene su na temelju rezultata prvog koraka u kombinaciji s predviđanjima broja putnika svakog zračnog prijevoznika.
- (a) Očekivani dodatni troškovi zemaljskih usluga, robe, usluga i materijala za vrijeme trajanja svakog ugovora temelje se na prosječnim troškovima zemaljskih usluga po ATM-u i prosječnim troškovima robe, usluga i materijala po putniku na razini zračne luke u godini neposredno prije potpisivanja ugovora. Ti jedinični troškovi povećani za iznos očekivane inflacije svake godine i pomnoženi su s odgovarajućim predviđanjima rasta prometa za svakog zračnog prijevoznika;
- (b) Troškovi koncesija razlikuju se ovisno o broju putnika. Dodatni troškovi koncesija temelje se na prosječnim troškovima koncesija po putniku na razini zračne luke tijekom godine prije potpisivanja svakog ugovora pomnoženima s predviđanjima prometa za odgovarajućeg zračnog prijevoznika i uvećanima za iznos inflacije.
- (508) Faktori opterećenja pretpostavljeni u analizi profitabilnosti ugovora sklopljenih s društvima Alitalia, Germanwings, Volare i Meridiana temelje se na prethodnom znanju i iskustvu društva So.Ge.A.AL i iskustvu rada i poslovnog odjela svakog zračnog prijevoznika ⁽¹¹⁶⁾, kako je opisano u Tablici 13.

Tablica 13.

Pretpostavke o faktorima opterećenja

Zračni prijevoznik	Faktor opterećenja
Air One/Alitalia	nije dostupno
Germanwings	60.
Volare	50.
Meridiana	65.

— Air One/Alitalia

- (509) Predviđanja rasta prometa za društvo Air One/Alitalia za vrijeme trajanja ugovora o zemaljskim uslugama izvedena su na sljedeći način:
- (a) predviđanja rasta prometa povezana s početkom tri međunarodne linije prema Barceloni, Bruxellesu i Parizu i iz tih gradova temelje se na ugovoru o marketingu. Pretpostavljao se da će Air One/Alitalia obavljati tri leta tjedno na svakoj liniji;
- (b) predviđanja rasta prometa za domaće letove temelje se na broju letova koje je obavio Air One/Alitalia 2009. uvećanom na temelju pretpostavke da će se domaći promet povećati za 1 % godišnje.

⁽¹¹⁶⁾ Za društva Germanwings i Meridiana faktor opterećenja naveden je u ugovorima s društvom So.Ge.A.AL. Za društvo Volare, faktor opterećenja temelji se na prethodnom znanju društva So.Ge.A.AL o poslovanju zračnog prijevoznika. Budući da je društvo Volare obavljalo usluge prijevoza na nizu domaćih linija, pretpostavljen je niži faktor opterećenja. U slučaju društva Alitalia, predviđanja nisu izvedena iz određene pretpostavke u pogledu faktora opterećenja jer je društvo Alitalia imalo različite modele zrakoplova (s najvećim brojem sjedala po zrakoplovu između 90 i 180) ovisno o danu u tjednu i sezoni. Predviđanja prometa izvedena su na temelju prethodnog iskustva i znanja o radu zračnih prijevoznika.

- (510) Na temelju predviđanja rasta prometa izvedeni su očekivani dodatni prihodi i očekivani dodatni troškovi. Očekivani dodatni prihodi od zrakoplovnih usluga temelje se na predviđanjima rasta prometa i objavljenim pristojbama zračnih luka za sve usluge osim zemaljskih usluga. Pristojbe za zemaljske usluge temelje se na ugovoru o zemaljskim uslugama iz 2010. Očekivani prihod od neznakoplovnih usluga dobiven je kako je opisano u uvodnoj izjavi 502.
- (511) Očekivani dodatni troškovi izvedeni su na temelju pretpostavki opisanih u uvodnim izjavama 503. – 508. i uključuju jednokratno plaćanje za marketing društva So.Ge.A.AL u cilju poticanja društva Air One/Alitalia na pokretanje međunarodnih linija iz zračne luke Alghero.
- (512) Na temelju tih pretpostavki, NPV novčanih tokova očekivanih od ugovora iz 2010. s društvima Air One/Alitalia, koji je izračunala Italija, prikazan je u Tablici 14.

Tablica 14.

Neto sadašnja vrijednost novčanih tokova koji se očekuju od ugovora s društvom Air One/Alitalia iz 2010. (milijuni EUR)

Godina	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
Dodatna dobit	[0 – 1]	[3 – 6]	[3 – 6]	[3 – 6]	[3 – 6]	[3 – 6]
Neto sadašnja vrijednost ⁽¹⁾ (tijekom trajanja ugovora)	[10 – 14]					

⁽¹⁾ Primjenom diskontirane stope od 2,45 %.

— Volare

- (513) Predviđanja rasta prometa za društvo Volare temelje se na ATM-ovima utvrđenima u ugovoru o marketingu, odnosno 28 letova 2007., 207 letova 2008. i 2009. i 180 letova 2010.
- (514) Dodatni prihod od zrakoplovnih usluga utemeljen je na objavljenim pristojbama zračnih luka i ugovoru o zemaljskim uslugama u kombinaciji s predviđanjima rasta prometa. Dodatni prihod od neznakoplovnih usluga procijenjen je u skladu s pristupom opisanim u uvodnoj izjavi 502.
- (515) Dodatni troškovi temeljili su se na prosječnim jediničnim pristojbama i predviđanjima rasta prometa na temelju pretpostavki opisanih u uvodnim izjavama 503. – 508. i uključuju jednokratnu uplatu od [...] EUR za prvu godinu rada.
- (516) U izračunu NPV-a prikazanog u Tablici 15., regresijska analiza temeljila se na podacima o troškovima koji prethode potpisivanju ugovora, odnosno 1998. – 2006.

Tablica 15.

Neto sadašnja vrijednost novčanih tokova koji se očekuju od ugovora s društvom Volare iz 2007. (tisuće EUR)

Godina	2007.	2008.	2009.	2010.
Dodatna dobit	[13 – 18]	[50 – 100]	[100 – 125]	[100 – 125]
Neto sadašnja vrijednost ⁽¹⁾ (tijekom trajanja ugovora)	[250 – 300]			

⁽¹⁾ Primjenom diskontirane stope od 6,42 %.

— Meridiana

- (517) Predviđanja rasta prometa za društvo Meridiana kojima se potvrđuju pretpostavke o očekivanim dodatnim prihodima i dodatnim troškovima temelje se na broju ATM-ova na linijama prema Milanu, Veroni i Bariju i iz tih gradova, kako je navedeno u ugovoru o marketingu iz 2010.
- (518) Dodatni prihod od zrakoplovnih usluga utemeljen je na objavljenim pristojbama zračnih luka i ugovoru o zemaljskim uslugama u kombinaciji s predviđanjima rasta prometa. Dodatni prihod od nezaplovnih usluga procijenjen je u skladu s pristupom opisanim u uvodnoj izjavi 502.
- (519) Dodatni troškovi temeljili su se na prosječnim jediničnim pristojbama i predviđanjima rasta prometa kako je opisano u uvodnim izjavama 503. – 508. i uključuju jednokratnu uplatu od [...] EUR.
- (520) Komisija napominje da se ugovor o marketingu s društvom Meridiana trebao primjenjivati godinu dana, u razdoblju između lipnja 2010. i listopada 2010. i u njemu je propisano da se može produljiti kako bi obuhvatio 2011. i 2012. godinu ako broj putnika koje je preveo zračni prijevoznik premašuje određene donje pragove. Italija je objasnila da je u trenutku potpisivanja ugovora društvo So.Ge.A.AL očekivalo da će društvo Meridiana ostvariti potrebnu najnižu razinu putničkog prometa i stoga da će obnoviti ugovor o marketingu (i zemaljskim uslugama) s društvom So.Ge.A.AL pod sličnim uvjetima.
- (521) Na temelju tih pretpostavki, NPV novčanih tokova očekivanih od ugovora iz 2010. s društvom Meridiana prikazan je u Tablici 16. Kako je prikazano u Tablici 16., u svrhe analize profitabilnosti, Italija je uzela u obzir razdoblje 2010. – 2013.

Tablica 16.

Neto sadašnja vrijednost novčanih tokova koji se očekuju od ugovora s društvom Meridiana iz 2010. za razdoblje 2010. – 2013. (tisuće EUR)

Godina	2010.	2011.	2012.	2013.
Dodatna dobit	– [150 – 200]	[400 – 450]	[400 – 450]	[400 – 450]
Neto sadašnja vrijednost ⁽¹⁾ (tijekom trajanja ugovora)	[950 – 1 100]			

⁽¹⁾ Primjenom diskontirane stope od 2,24 %.

— Germanwings

- (522) Predviđanja rasta prometa za društvo Germanwings temelje se na ciljnim ATM-ovima predviđenima u ugovoru iz 2007. i potvrđuju očekivanja društva So.Ge.A.AL u pogledu dodatnih prihoda i dodatnih troškova u trenutku potpisivanja ugovora.
- (523) Dodatni prihod od zrakoplovnih usluga utemeljen je na objavljenim pristojbama zračnih luka i ugovoru iz 2007. u kombinaciji s predviđanjima rasta prometa. Dodatni prihod od nezaplovnih usluga procijenjen je u skladu s pristupom opisanim u uvodnoj izjavi 502.
- (524) Dodatni troškovi temeljili su se na prosječnim jediničnim pristojbama i predviđanjima rasta prometa i uključuju jednokratno plaćanje u iznosu od [...] EUR u prvoj godini i naknade za uspjeh (u analizi se pretpostavlja da bi društvo Germanwings ispunilo ciljeve broja putnika). U izračunu NPV-a prikazanog u Tablici 17., regresijska analiza temeljila se na podacima o troškovima koji prethode potpisivanju ugovora, odnosno 1998. – 2006.

Tablica 17.

Neto sadašnja vrijednost novčanih tokova koji se očekuju od ugovora s društvom Germanwings iz 2007. (tisuće EUR)

Godina	2007.	2008.	2009.
Dodatna dobit	- [130 – 150]	- [20 – 30]	- [5 – 10]
Neto sadašnja vrijednost ⁽¹⁾ (tijekom trajanja ugovora)	- [150 – 200]		

⁽¹⁾ Primjenom diskontirane stope od 6,42 %.

iii. Ocjena

- (525) Komisija se slaže s pouzdanošću pristupa Italije procjeni broja putnika i izračunu očekivanih dodatnih prihoda od zrakoplovnih i nezaakoplovnih usluga.
- (526) Isto vrijedi i za izračun dodatnih troškova, koji uključuju plaćanja za marketing. Međutim, Komisija smatra da bi se regresijska analiza trebala temeljiti na podacima koji bi bili dostupni društvu So.Ge.A.AL u trenutku sklapanja ugovora i stoga bi se trebala provoditi samo za razdoblje koje prethodi potpisivanju tih ugovora, odnosno 1998. – 2006. za ugovore s društvima Germanwings i Volare te 1998. – 2009. za ugovore s društvima Alitalia i Meridiana.
- (527) Za razliku od ugovora iz 2000., 2002. i 2003. s društvom Ryanair, za koje je Komisija prihvatila da se ne može provoditi smisljena regresijska analiza na temelju *ex ante* podataka o troškovima i stoga su se podaci o troškovima za razdoblje 1998. – 2008. upotrebljavali kao približna vrijednost za ono što bi razumni subjekt u tržišnom gospodarstvu očekivao u trenutku sklapanja tih ugovora (vidjeti uvodnu izjavu 491.), u slučaju ugovora iz 2007. s društvom Germanwings i ugovora iz 2010. s društvom Meridiana, više podatkovnih bodova dostupno je za provođenje regresijske analize *ex ante* podataka o troškovima, koji bi bili dostupni društvu So.Ge.A.AL u trenutku kada je ono sklopilo predmetne ugovore. Osim toga, Komisija također napominje da je Italija zauzela sličan pristup analizi ugovora s društvom Ryanair iz 2006. koji prethode potpisivanju ugovora s društvom Germanwings iz 2007.
- (528) Nadalje, Komisija također prima na znanje da Italija nije uzela u obzir terminalnu vrijednost kako bi uzela u obzir koristi nastale nakon isteka roka primjene ugovora koje je društvo So.Ge.A.AL sklopilo s društvima Alitalia, Meridiana, Volare i Germanwings. Taj je pristup u skladu s obrazloženjem Komisije iz uvodnih izjava 445. – 450.
- (529) Komisija također napominje da su se, slično kao i ASA-ovi s društvom Ryanair iz 2006. i 2010., ugovori o marketingu s društvima Meridiana i Alitalia primjenjivali retroaktivno između lipnja 2010. i listopada 2010. Društvo So.Ge.A.AL objasnilo je da je u tom razdoblju društvo So.Ge.A.AL razgovaralo o uvjetima koji su slični ugovoru koji je kasnije potpisan s društvima Meridiana i Alitalia 20. listopada 2010. Komisija se stoga slaže da je taj pristup u skladu s pristupom subjekta u tržišnom gospodarstvu.
- (530) Naposljetku, Komisija napominje da je u ugovoru o marketingu s društvom Meridiana (koji se primjenjivao u razdoblju između lipnja 2010. i listopada 2010.) propisano da se može produljiti kako bi obuhvatio 2011. i 2012. godinu ako broj putnika koje je preveo zračni prijevoznik premašuje određene minimalne pragove predviđene u tom ugovoru. Italija je objasnila da je u trenutku potpisivanja ugovora društvo So.Ge.A.AL očekivalo da će društvo Meridiana ostvariti potrebnu najnižu razinu putničkog prometa i stoga da će obnoviti ugovor o marketingu (i zemaljskim uslugama) s društvom So.Ge.A.AL pod sličnim uvjetima.
- (531) Komisija ne može prihvatiti tu tvrdnju. Prvo, u ugovoru o zemaljskim uslugama s društvom Meridiana nije propisana posebna odredba o mogućoj obnovi. Takva je odredba uključena tek u ugovor o marketingu. Iako se Komisija slaže da bi moguće produljenje ugovora o marketingu pod pretpostavkom da je društvo Meridiana zadovoljilo ciljeve količine prometa uzrokovalo slično produljenje ugovora o zemaljskim uslugama s prijevoznikom, činjenica je da u trenutku potpisivanja ugovora o zemaljskim uslugama društvo Meridiana nije imalo pravnu obvezu nastaviti obavljati usluge prijevoza iz zračne luke po isteku izvornog trajanja ugovora, odnosno travnja 2011. Osim toga, ugovor o marketingu potpisan je 20. listopada 2010., odnosno više od šest

mjeseci nakon potpisivanja ugovora o zemaljskim uslugama. Komisija smatra da se u travnju 2010., kada je potpisan ugovor o zemaljskim uslugama, društvo So.Ge.A.AL nije moglo oslanjati na obnovu niti jednog ugovora pod sličnim uvjetima, a i sama obnova bila je hipotetska. Komisija stoga smatra da bi se u analizi profitabilnosti trebalo uzeti u obzir samo izvorno trajanje ugovora od godine dana.

- (532) Komisija istodobno prima na znanje pristup Italije kojim ona nastoji opravdati očekivanja društva So.Ge.A.AL u pogledu obnove ugovora o zemaljskim uslugama samo na temelju mogućnosti produljenja ugovora o marketinškim uslugama (radije nego ugovora o zemaljskim uslugama). Komisija smatra da je zbog tog pristupa teško prihvatiti tvrdnju društava Ryanair i AMS tijekom istrage da se ugovori o marketingu i uslugama zračnih luka mogu jednostavno odvojiti.
- (533) Komisija je rekonstruirala analizu na temelju razmatranja u uvodnim izjavama 525. do 532. Dobiveni NPV-ovi za te ugovore u trenutku kada su sklopljeni, tijekom razdoblja za koje su se trebali primjenjivati, prikazani su u Tablici 18.

Tablica 18.

Neto sadašnje vrijednosti ugovora između društva So.Ge.A.AL i društava Air One/Alitalia, Meridiana, Volare i Germanwings

Zračni prijevoznik	Predviđeno trajanje ugovora	Neto sadašnja vrijednost tijekom trajanja ugovora (tisuće EUR)
Volare	2007. – 2010.	[250 – 300]
Air One/Alitalia	2010. – 2015.	[12 500 – 13 000]
Meridiana	2010. – 2011.	– [150 – 200]
Germanwings	2007. – 2009.	– [150 – 200]

- (534) Budući da je očekivani diskontirani rezultat za ugovore s društvima Meridiana i Germanwings negativan, Komisija smatra da društvo So.Ge.A.AL nije postupalo kao subjekt u tržišnom gospodarstvu kada je sklapalo te ugovore. Upravitelj zračne luke nije mogao očekivati da će pokriti najmanje dodatne troškove uzrokovane bilo kojim od tih ugovora. Budući da društvo So.Ge.A.AL stoga nije postupalo kao subjekt u tržišnom gospodarstvu, njegovom odlukom o sklapanju ugovora pod tim uvjetima dodijeljena je gospodarska prednost društvima Germanwings i Meridiana.
- (535) Pregled dodatnih troškova i prihoda koji su se mogli očekivati u trenutku kada su sklopljeni ugovori s društvima Meridiana i Germanwings sažet je u Tablici 19.

Tablica 19.

Dodatna profitabilnost ugovora s društvima Germanwings i Meridiana

Germanwings	2007.	2008.	2009.
Očekivani broj putnika	15 000	15 000	15 000
Očekivani dodatnih prihod od zrakoplovnih usluga	[...]	[...]	[...]
Očekivani dodatnih prihod od nezaletoplovnih usluga	[...]	[...]	[...]
Očekivani dodatni troškovi	[...]	[...]	[...]
Troškovi potpore za marketing	[...]	[...]	[...]
Očekivani nominalni rezultat	– 140 482	– 24 616	– 8 745

Meridiana	2010.
Očekivani broj putnika	59 631
Očekivani dodatnih prihoda od zrakoplovnih usluga	[...]
Očekivani dodatnih prihoda od ne-zrakoplovnih usluga	[...]
Očekivani dodatni troškovi	[...]
Troškovi potpore za marketing	[...]
Očekivani nominalni rezultat	- 175 174

(536) S druge strane, očekivalo se da će se ugovorima s društvima Volare i Alitalia ostvariti pozitivan diskontirani rezultat. Stoga, sklapanjem tih ugovora, društvo So.Ge.A.AL nije dodijelilo gospodarsku prednost tim prijevoznicima.

iv. Zaključak

(537) Na temelju analize profitabilnosti ugovora koje je društvo So.Ge.A.AL sklopilo s društvima Alitalia i Volare, a koje je dostavila Italija, Komisija je zaključila da bi bilo razumno od subjekta u tržišnom gospodarstvu koji postupi u skladu s izgledima profitabilnosti da prihvati uvjete iz tih ugovora na datum kada su potpisani. Stoga ti ugovori ne uključuju potporu zračnim prijevoznicima.

(538) Međutim, na temelju ocjene u uvodnim izjavama 525. do 536., Komisija zaključuje da nije bilo razumno za društvo So.Ge.A.AL sklopiti ugovore s društvima Meridiana i Germanwings. Svaki od tih ugovora uključuje gospodarsku prednost predmetnom zračnom prijevozniku.

Ugovori s društvima bmibaby, Air Italy i Air Vallée

(539) Kako je prethodno navedeno, dopisom od 10. lipnja 2014., Italija je Komisiji dostavila *ex ante* analizu profitabilnosti ugovora koje je društvo So.Ge.A.AL sklopilo s drugim zračnim prijevoznicima koji su predmet istrage, odnosno s društvima bmibaby, Air Italy i Air Vallée.

(540) Relevantni ugovori o zemaljskim uslugama potpisani između društva So.Ge.A.AL i društava Air Italy, Air Vallée i bmibaby sažeti su u Tablici 20.:

Tablica 20.

Ugovori s društvima bmibaby, Air Italy i Air Vallée

Zračni prijevoznik	Očekivano trajanje ugovora	Pristojba za zemaljske usluge po povratnom letu
Air Italy	1. lipnja 2008. – 31. prosinca 2010.	600
Air Vallée	9. kolovoza 2010. – 30. kolovoza 2010.	300
Bmbaby	29. svibnja 2010. – 30. rujna 2010.	700

(541) Metodologija koju je Italija primijenila na ispitivanje dodatne profitabilnosti ugovora sklopljenih između društava So.Ge.A.AL i Air Italy, Air Vallée i bmibaby detaljno je opisana u uvodnim izjavama 542. do 545.

(542) Dodatni prihodi od zrakoplovnih usluga uključuju prihode od pristojbi za slijetanje, naknade za zemaljske usluge, naknade za putnike, zemaljske usluge za zrakoplove i izdavanje karata. Sve pristojbe, osim onih za zemaljske usluge, temeljile su se na objavljenom cjeniku zračne luke. Dodatni prihod od ne-zrakoplovnih usluga procijenjen je u skladu s pristupom opisanim u uvodnoj izjavi 502.

- (543) Očekivani dodatni troškovi uključuju troškove koji se odnose na osoblje ⁽¹¹⁷⁾, zemaljske usluge, robu, usluge i materijale, te dodjelu troškova koncesije društva So.Ge.A.AL. Budući da se predmetni ugovori koje je društvo So. Ge.A.AL potpisalo s društvima Air Vallée i bmibaby nisu uključivali marketinške usluge, analiza se ne odnosi na plaćanja za marketing. Provedena je regresijska analiza broja putnika i troškova na razini zračne luke na temelju *ex ante* podatka koji bi bili dostupni društvu So.Ge.A.AL u trenutku kada su sklopljeni predmetni ugovori, odnosno 1998. – 2007. za ugovor s društvom Air Italy i 1998. – 2009. za ugovore s društvima Air Vallée i bmibaby.
- (544) U Tablici 21. sažet je dodatni očekivani prihod društva So.Ge.A.AL od ugovora s društvom Air Italy. NPV dodatne dobiti koju je društvo So.Ge.A.AL moglo očekivati od ugovora s društvom Air Italy iznosi 99 330 EUR ⁽¹¹⁸⁾.

Tablica 21.

Neto sadašnja vrijednost novčanih tokova koji se očekuju od ugovora s društvom Air Italy iz 2008. (EUR)

Godina	2008	2009	2010
Dodatna dobit	[30 000 – 40 000]	[30 000 – 40 000]	[30 000 – 40 000]
Neto sadašnja vrijednost ⁽¹⁾ (tijekom trajanja ugovora)	[90 000 – 110 000]		

⁽¹⁾ Primjenom diskontirane stope od 6 %.

- (545) U Tablici 22. sažet je dodatni očekivani prihod društva So.Ge.A.AL od ugovora s društvima Air Vallée i bmibaby. NPV dodatne dobiti koju je društvo So.Ge.A.AL moglo očekivati od ugovora s društvima Air Vallée i bmibaby 3 399 i 25 330 EUR ⁽¹¹⁹⁾. Italija tvrdi da su procjene NPV-a relativno niske jer se očekivalo da će ugovori sklopljeni između društava So.Ge.A.AL, Air Vallée i bmibaby obuhvaćati razdoblje od samo godine dana (ili manje od godine dana).

Tablica 22.

Neto sadašnja vrijednost novčanih tokova koji se očekuju od ugovora s društvima Air Vallée i bmibaby (EUR)

	Air Vallée	Bmibaby
Dodatna dobit	[3 000 – 3 500]	[25 000 – 26 000]

- (546) Komisija napominje da je pristup Italije procjeni broja putnika i izračunu očekivanih dodatnih prihoda od zrakoplovnih i nezrakoplovnih usluga i dodatnih troškova ugovora koje je društvo So.Ge.A.AL sklopilo s društvima Air Italy, Air Vallée i bmibaby jednak kao pristup koji je primijenjen na ugovore s drugim zračnim prijevoznicima. Komisija stoga zaključuje da se u trenutku potpisivanja tih ugovora očekivalo da će oni biti profitabilni za društvo So.Ge.A.AL.

12.2.1.3. *Selektivnost*

- (547) Gospodarska prednost utvrđena u uvodnoj izjavi 534. dodijeljena je na selektivnoj osnovi jer su od nje imala koristi samo društva Meridiana i Germanwings. Prednost proizlazi iz ugovora o uslugama zračne luke i ugovora

⁽¹¹⁷⁾ Zbog malih obveza u pogledu prometa, nije bilo potrebno dodatno osoblje za opsluživanje društava Air Vallée ili bmibaby.

⁽¹¹⁸⁾ Primjenom diskontirane stope od 5,55 %.

⁽¹¹⁹⁾ Primjenom diskontirane stope od 2,24 %.

o marketingu koje su pojedinačno ispregovarala dva zračna prijevoznika i koji nisu sklopljeni s drugim prijevoznicima koji obavljaju usluge prijevoza u zračnoj luci pod istim uvjetima. Komisija napominje da su svi ugovori koji su predmet istrage u ovom slučaju različiti i uzrokuju drugačije novčane tokove između društva So.Ge.A.AL i prijevoznika koji obavljaju usluge prijevoza iz zračne luke Alghero.

12.2.1.4. *Narušavanje tržišnog natjecanja i utjecaj na trgovinu*

- (548) Smatra se da se mjerom koju je dodijelila država narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje ako se njome poboljšava konkurentan položaj poduzetnika u odnosu na poduzetnike s kojima se natječe⁽¹²⁰⁾. U praktične svrhe, može se pretpostaviti da je tržišno natjecanje narušeno čim država dodijeli financijsku prednost poduzetniku u liberaliziranom sektoru u kojem postoji (barem potencijalno) tržišno natjecanje. Prema ustaljenoj praksi sudova Europske unije potpore u korist poduzetnika koji djeluju na tržištu mogu utjecati na trgovinu među državama članicama⁽¹²¹⁾.
- (549) Od stupanja na snagu trećeg paketa o liberalizaciji zračnog prijevoza 1. siječnja 1993.⁽¹²²⁾ zračni prijevoznici mogu slobodno obavljati zračni prijevoz na linijama unutar Europe. Sud je primijetio sljedeće:

„ako poduzetnik posluje u sektoru u kojem [...] se natječu proizvođači iz različitih država članica, svaka potpora koju može primiti od javnih tijela mogla bi utjecati na trgovinu između država članica i narušiti tržišno natjecanje jer zbog njene trajne nazočnosti na tržištu konkurenti ne mogu povećati svoj tržišni udio i smanjuju se njihove prilike za povećanje izvoza”⁽¹²³⁾.

- (550) Komisija je utvrdila da je društvo So.Ge.A.AL dodijelilo selektivnu prednost društvima Germanwings i Meridiana. Ti su zračni prijevoznici aktivni na liberaliziranom, konkurentnom tržištu i zahvaljujući prednosti koju su dobili mogli su poboljšati svoj konkurentni položaj na tržištu usluga zračnog prijevoza iz zračne luke Alghero i prema toj zračnoj luci na štetu drugih zračnih prijevoznika u Uniji. U svjetlu toga Komisija zaključuje da se prednošću dodijeljenom društvima Germanwings i Meridiana može narušiti tržišno natjecanje i utjecati na trgovinu između država članica.

12.2.1.5. *Zaključak o ugovorima sa zračnim prijevoznicima*

- (551) Komisija stoga zaključuje da su mjere koje je donijelo društvo So.Ge.A.AL u skladu s ugovorom s društvom Meridiana iz 2010. i ugovorom s društvom Germanwings iz 2007. uključivale državnu potporu tim zračnim prijevoznicima u iznosu od otprilike 175 174 EUR i 140 482 EUR. Budući da je državna potpora iz svakog od tih ugovora provedena bez odobrenja Komisije, ona čini nezakonitu državnu potporu.

12.2.2. **Spojivost potpore zračnim prijevoznicima**

- (552) U pogledu početnih potpora u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. navedeno je sljedeće:

„Komisija će primjenjivati načela navedena u ovim smjernicama na sve prijavljene mjere početnih potpora povodom kojih je pozvana donijeti odluku od 4. travnja 2014., čak i ako su mjere prijavljene prije toga datuma U skladu s obaviješću Komisije o utvrđivanju važećih pravila za procjenu nezakonitih državnih potpora Komisija će na nezakonite početne potpore zračnim prijevoznicima primjenjivati pravila koja su na snazi u trenutku dodjele potpora. U skladu s time, Komisija će primijeniti načela iz tih smjernica u slučaju nezakonitih početnih potpora zračnim prijevoznicima koje su dodijeljene prije 4. travnja 2014.”

⁽¹²⁰⁾ Predmet 730/79 *Philip Morris Holland BV protiv Komisije Europskih zajednica* [1980.] ECR 267, stavak 11. i spojeni predmeti 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 i T-23/98 *Alzetta Mauro i ostali protiv Komisije Europskih zajednica* [2000.] ECR II-2325, stavak 80.

⁽¹²¹⁾ Predmet 730/79 *Philip Morris Holland BV protiv Komisije Europskih zajednica* [1980.], ECR 2671, stavci 11. i 12. i predmet T-214/95 *Het Vlaamse Gewest (Flemish Region) protiv Komisije Europskih zajednica* [1998.] ECR II-717, stavci 48. – 50.

⁽¹²²⁾ Uredba Vijeća (EEZ) br. 2407/92 od 23. srpnja 1992. o licenciranju zračnih prijevoznika (SL L 240, 24.8.1992., str. 1.), Uredba Vijeća (EEZ) br. 2408/92 od 23. srpnja 1992. o pristupu zračnih prijevoznika Zajednice zračnim linijama unutar Zajednice (SL L 240, 24.8.1992., str. 8.) i Uredba Vijeća (EEZ) br. 2409/92 od 23. srpnja 1992. o cijenama prijevoza putnika i robe u zračnom prometu (SL L 240, 24.8.1992., str. 15.).

⁽¹²³⁾ Predmet C-305/89 *Italija protiv Komisije* [1991.] ECR I-1603, stavak 26.

(553) S druge strane, u Smjernicama za zračnih prijevoz iz 2005. propisano je sljedeće:

„Komisija će procijeniti usklađenost svih [...] potpora za započinjanje poslovanja odobrenih bez njenog ovlaštenja i koje stoga krše članak 88. stavak 3. Ugovora [sada članak 108. stavak 3. Ugovora], na osnovi ovih smjernica ako je plaćanje potpore počelo nakon što su smjernice objavljene u *Službenom listu Europske unije*.”

(554) Ugovori s društvima Meridiana i Germanwings sklopljeni su nakon objave Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. u Službenom listu 9. prosinca 2005., te smjernice čine primjenjivu pravnu osnovu za ocjenjivanje njihove spojivosti s unutarnjim tržištem.

12.2.2.1. *Procjena spojivosti skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005.*

(555) U točki 79. Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. propisano je nekoliko uvjeta koji moraju biti zadovoljeni kako bi se početne potpore mogle smatrati spojivima s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora.

i. Potpora se plaća zračnim prijevoznicima s važećom operativnom licencom izdanom od strane države članice prema Uredbi (EEZ) br. 2407/92

(556) U tom slučaju korisnici su zračni prijevoznici definirani Uredbom (EZ) br. 1008/2008 ⁽¹²⁴⁾. Prvi uvjet naveden u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. stoga je ispunjen.

ii. Potpora se plaća za linije koje povezuju neku regionalnu zračnu luku u kategoriji C ili D s drugom zračnom lukom Europske unije

(557) Od 2005. zračna luka Alghero ispunjuje uvjete za regionalnu zračnu luku kategorije C u skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. Potpora je dodijeljena zračnim prijevoznicima koji otvaraju nove linije iz zračne luke Alghero do drugih zračnih luka u Uniji. Stoga je ispunjen drugi uvjet.

iii. Potpora će se primjenjivati samo na otvaranje novih linija ili na nove redove letenja, kako je niže definirano, što će dovesti do povećanja neto količine putnika. Ta potpora ne smije poticati promet da se jednostavno prebaci s jednog zračnog prijevoznika ili tvrtke na drugu. Osobito ne smije dovesti do premještanja prometa koje je neopravdano s obzirom na učestalost i održivost postojećih usluga koje polaze s druge zračne luke u istom gradu, istoj aglomeraciji ⁽¹²⁵⁾ ili istom sustavu zračne luke ⁽¹²⁶⁾, koje opslužuju istu ili sličnu destinaciju prema istim kriterijima

(558) Potpora je dodijeljena kako bi se potaklo zračne prijevoznike na pokretanje novih linija iz zračne luke Alghero u jedno ili više odredišta u Uniji čime bi se povećala neto količina putnika. U istom gradu ili gradskoj aglomeraciji ne postoji druga zračna luka. Osim toga, niti na jednoj od predmetnih linija nije postojala brza željeznica. Treći uvjet naveden u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. stoga je ispunjen.

iv. Linija koja prima potporu mora se u konačnici pokazati profitabilnom, odnosno mora barem pokriti svoje troškove, bez javnog financiranja. Iz tog razloga početne potpore moraju se potpuno smanjivati i moraju biti ograničenog trajanja

(559) Potpora društvima Germanwings i Meridiana bila je ograničena na trajanje ugovora sklopljenih s društvom So.Ge. A.AL, odnosno, na jednu i tri godine. Međutim, u ugovorima nije određen uvjet u skladu s kojim linije na kojima prijevoznici obavljaju usluge iz zračne luke Alghero moraju u konačnici biti profitabilne same po sebi. Komisija dalje napominje da je, iako se iznos potpore koju je dobilo društvo Germanwings potpuno smanjivao, kako je prikazano u Tablici 19., društvo Germanwings prestalo je s pružanjem usluga u zračnoj luci Alghero 2007. i stoga nikada nije obavljalo usluge bez javnog financiranja.

⁽¹²⁴⁾ Nakon stupanja na snagu Uredbe (EZ) br. 1008/2008, Uredba (EEZ) br. 2407/92 stavljena je izvan snage i, u skladu s člankom 27. Uredbe (EZ) br. 1008/2008, upućivanja na Uredbu stavljenju izvan snage tumače se kao upućivanja na Uredbu (EZ) br. 1008/2008.

⁽¹²⁵⁾ Uredba (EEZ) br. 2408/92.

⁽¹²⁶⁾ U skladu s člankom 2. točkom (m) Uredbe (EEZ) br. 2408/92.

v. Iznos potpore mora biti strogo povezan s prihvatljivim troškovima

(560) Prihvatljivi troškovi definirani su u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. kao „dodatni početni troškovi nastali pokretanjem nove linije ili učestalosti [...] koje zračni prijevoznik neće morati snositi kada se uhoda.” Italija nije tvrdila da je financiranje društava Germanwings i Meridiana bilo ograničeno na pokrivanje prihvatljivih troškova i da se neće subvencionirati redoviti operativni troškovi. Taj uvjet stoga nije ispunjen.

vi. Degresivna potpora može biti odobrena za maksimalni period od tri godine. Iznos potpore u bilo kojoj pojedinačnoj godini ne smije prelaziti 50 % ukupnih opravdanih troškova za tu godinu i ukupna potpora ne smije prelaziti prosjek od 30 % opravdanih troškova

(561) U predmetnim ugovorima sa zračnim prijevoznicima ne upućuje se na troškove zračnih prijevoznika i nije propisano da potpora mora biti ograničena na određeni postotak prihvatljivih troškova. Komisija stoga smatra da taj uvjet nije ispunjen.

vii. Razdoblje tijekom kojeg je odobrena potpora za započinjanje poslovanja nekom zračnom prijevozniku mora biti osjetno manje od razdoblja tijekom kojeg se taj zračni prijevoznik obvezao djelovati s dotične zračne luke

(562) Komisija napominje da nije određen uvjet da linije koje su otvorili prijevoznici moraju biti održive nakon isteka razdoblja na koje se financira njihovo obavljanje usluga.

viii. Plaćanja potpore moraju biti povezana s neto razvojem broja putnika koji su prevezeni

(563) Komisija napominje da postoji jasna veza između broja prevezenih putnika i iznosa potpore. U ugovorima s društvima Germanwings i Meridiana posebno su propisane naknade za uspjeh koje će platiti društvo So.Ge.A.AL ako zračni prijevoznici zadovolje predviđene ciljeve u pogledu prometa.

ix. Svako javno tijelo koje planira dodijeliti potporu za započinjanje poslovanja nekom zračnom prijevozniku za novu liniju, bilo da je to putem zračne luke ili ne, mora pravovremeno svoje planove učiniti javnim i uz odgovarajući publicitet omogućiti svim zainteresiranim zračnim prijevoznicima da ponude svoje usluge. Ta obavijest mora osobito uključivati opis linije, kao i objektivne kriterije u smislu iznosa i trajanja potpore

(564) Tijekom istrage Italija je tvrdila da je namjera zračne luke da sklopi ugovore sa zračnim prijevoznicima zainteresiranim za otvaranje novih zračnih linija iz zračne luke Alghero dovoljno oglašavana među mogućim zainteresiranim prijevoznicima. Međutim, za to nisu dostavljeni dokazi. Posebno nema naznake da je zračna luka Alghero pravovremeno i, s dovoljnim publicitetom, objavila svoju namjeru da odobri potporu zračnim prijevoznicima i uvjete odobravanja te potpore. Postupak odabira zračnih prijevoznika nije stoga bio dovoljno jasan da bi se njime moglo osigurati nediskriminacijsko postupanje prema podnositeljima zahtjeva zainteresiranih zračnih prijevoznika.

x. Kada podnosi svoj zahtjev, svaki zračni prijevoznik koji predlaže uslugu javnom tijelu koje nudi bespovratna sredstva za početak poslovanja mora dostaviti poslovni plan u kojem je prikazana održivost linije na određeno vrijeme nakon isteka potpore. Javno tijelo također bi trebalo provoditi analizu učinka nove linije na konkurentne linije prije odobravanja početnih potpora

(565) Italija i zainteresirane stranke nisu tijekom istrage dostavile dokaze da su zračni prijevoznici morali unaprijed dostaviti poslovni plan za predmetne linije kako bi dokazali održivost predmetne linije bez potpore nakon određenog razdoblja. Društvo So.Ge.A.AL nije tvrdilo da je izvršilo procjenu učinka predmetnih novih linija na druge linije. Taj uvjet stoga nije ispunjen.

xi. Države moraju osigurati da se popis linija koje primaju potporu godišnje objavi za svaku zračnu luku, s tim da se u svakom pojedinačnom slučaju naznači izvor javnog financiranja, poduzetnik primatelj, iznos plaćene potpore i broj putnika o kojima se radi

(566) Nema naznaka da je zračna luka Alghero svake godine objavljivala popis zračnih linija kojima je dodijeljeno javno financiranje navodeći izvor financiranja, zračnog prijevoznika, iznos stvarno plaćene potpore i broj prevezenih putnika. Taj uvjet stoga nije ispunjen.

- xii. Gdje je to primjenjivo, moraju se osigurati žalbeni postupci na razini države članice kako bi se osiguralo da ne bude diskriminacije kod dodjeljivanja potpore
- (567) Italija nije tvrdila da su uspostavljeni žalbeni postupci za rješavanje pritužbi u vezi s dodjelom potpore zračnim prijevoznicima koji obavljaju zračni prijevoz iz zračne luke Alghero. Taj uvjet stoga nije ispunjen.
- xiii. Moraju se primjenjivati kazneni mehanizmi u slučaju da se prijevoznik ne uspije držati obećanja koja je dao vezano uz zračnu luku kad je potpora plaćena. Sustavom povrata potpore ili naplate jamstva koje je položio prijevoznik omogućit će se zračnoj luci da osigura da zračni prijevoznik ispuni svoje obveze
- (568) Komisija napominje da je u ugovorima sa zračnim prijevoznicima propisan sustav kazni u slučajevima da zračni prijevoznici ne ispune ciljeve prometa predviđene u ugovorima. Taj je uvjet stoga ispunjen.
- xiv. Potpora za započinjanje poslovanja ne može se kombinirati s drugim tipovima potpore odobrene za vođenje linije, kao što je potpora socijalne prirode odobrena za određene kategorije putnika i naknada obavljanja javnih usluga. Osim toga, takva se potpora ne može odobriti kad se pristup liniji rezervira za jednog jedinog prijevoznika prema članku 4. Uredbe (EEZ) br. 2408/92, te osobito stavku 1. točki (d) tog članka. Isto tako, u skladu s pravilima proporcionalnosti, takva potpora ne može se kombinirati s drugom potporom odobrenom za pokrivanje istih troškova, uključujući potporu plaćenu u drugoj državi
- (569) Italija je potvrdila da predmetna potpora nije odobrena za započinjanje poslovanja linija na koje se primjenjuje obveza pružanja javne usluge u skladu s Uredbom (EZ) br. 1008/2008. Međutim, Italija nije potvrdila da se potpora nije kombinirala s drugom potporom za pokrivanje istih troškova.
- (570) Stoga se ne može zaključiti da potpora zračnim prijevoznicima čini spojivu potporu za započinjanje poslovanja u skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. Državne potpore provedene za društva Meridiana i Germanwings stoga čine nezakonitu i nespojivu državnu potporu koja mora biti vraćena.

12.3. ZAKLJUČAK

- (571) Komisija stoga zaključuje sljedeće:
- (a) Italija je provela potporu za ulaganja zračnoj luci Alghero protivno članku 108. stavku 3. Ugovora. Potpora za ulaganja spojiva je s unutarnjim tržištem u smislu članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora;
- (b) Subvencije iz uvodne izjave 257. dodijeljene upravitelju zračne luke Alghero prije 12. prosinca 2000. nisu obuhvaćene područjem primjene ove Odluke;
- (c) Italija je provela operativnu potporu zračnoj luci Alghero protivno članku 108. stavku 3. Ugovora. Operativna potpora spojiva je s unutarnjim tržištem u smislu članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora;
- (d) Ugovori o uslugama zračne luke (ili zemaljskim uslugama) i ugovori o marketingu koje je sklopilo društvo So.Ge.A.AL s društvima Ryanair, Air One/Alitalia, Volare, bmibaby, Air Vallée i Air Italy ne čine državnu potporu;
- (e) Ugovori o zemaljskim uslugama i ugovorima o marketingu koje je sklopilo društvo So.Ge.A.AL s društvima Meridiana i Germanwings čine nezakonitu i nespojivu državnu potporu.

13. POVRAT

- (572) U skladu s UFEU-om i ustaljenom sudskom praksom Suda Komisija je ovlaštena odlučiti mora li dotična država ukinuti ili izmijeniti potporu za koju je ustanovila da nije spojiva s unutarnjim tržištem⁽¹²⁷⁾. Sud je također

⁽¹²⁷⁾ Predmet C-70/72, *Komisija protiv Njemačke*, [1973.], ECR 813, stavak 13.

dosljedno smatrao da država ima obvezu ukinuti potporu koju Komisija smatra nespojivom s unutarnjim tržištem kako bi mogla ponovno uspostaviti prethodnu situaciju ⁽¹²⁸⁾. U tom kontekstu Sud je naveo da će taj cilj biti ostvaren kad primatelj vrati iznose koji su mu dodijeljeni u obliku nezakonite potpore, čime će izgubiti prednost nad konkurentima koju je uživao na tržištu te će se uspostaviti situacija koja je postojala prije dodjele potpore ⁽¹²⁹⁾.

- (573) U skladu s tom sudskom praksom, u članku 14. Uredbe (EZ) br. 659/1999 ⁽¹³⁰⁾ propisano je da „kada je donesena negativna odluka o nezakonitoj potpori, Komisija odlučuje da predmetna država članica poduzima sve nužne mjere kako bi osigurala povrat potpore od korisnika”.
- (574) Stoga je državnu potporu iz Tablice 19. koja je provedena za društva Meridiana i Germanwings, ako je isplaćena, potrebno vratiti Italiji.
- (575) U odnosu na iznose koji moraju biti vraćeni, Komisija će razmotriti *ex ante* analizu očekivanih dodatnih troškova i prihoda ugovora iz Tablice 19. sa sljedećim dodatnim razmatranjima:
- (a) Za svaki predmetni ugovor ili kombinaciju ugovora, godišnji iznos potpore koji treba vratiti odgovara godišnjem negativnom dodatnom novčanom toku u vrijeme kada je donesena odluka o potpisivanju ugovora, za svaku godinu njegove primjene. Ti negativni novčani tokovi odgovaraju iznosu financiranja koji je potreban da bi neto sadašnja vrijednost ugovora bila pozitivna, odnosno da bi ugovor bio u skladu s tržištem.
- (b) Komisija smatra da je 2007. godina vremensko razdoblje koje treba uzeti u obzir za analizu profitabilnosti društva Germanwings. Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 117., društvo Germanwings obavljalo je zračni prijevoz iz zračne luke Alghero tek 2007. Učinkovita prednost koju je ostvarilo trgovačko društvo zračnog prijevoznika ograničena je na učinkovito trajanje predmetnih ugovora jer, u trenutku kada je raskinut ugovor, društvo Germanwings nije ostvarilo veću prednost od zračne luke.
- (576) U Tablici 23. navedeni su okvirni iznosi povrata (negativni dodatni tokovi) s odgovarajućim smanjenjima za ugovor s društvom Germanwings koji nije istekao.

Tablica 23.

Informacije o okvirnim iznosima potpore koja je primljena, koju treba vratiti i koja je već vraćena

Identitet korisnika	Ukupni okvirni iznos primljene potpore (u EUR)	Ukupni okvirni iznos potpore koju treba vratiti (u EUR) (Glavnica)	Ukupan iznos koji je već vraćen (u EUR)	
			Glavna	Kamata na povrat
Germanwings	140 482	140 482		
Meridiana	175 174	175 174		

- (577) Da bi se mogla uzeti u obzir stvarna prednost koju su ostvarili zračni prijevoznici i njihova društva kćeri u skladu s ugovorima, moguće je prilagoditi iznose iz Tablice 23. u skladu s dokazima koje je dostavila Italija i koji su utemeljeni, s jedne strane, na i. razlici između stvarnih plaćanja kako su prikazana *ex post*, koja su izvršili zračni prijevoznici u pogledu pristojbi zračne luke i, s druge strane, na predviđenim novčanim tokovima (*ex ante*) u pogledu tih stavki prihoda koje su prikazane u Tablici 19. i ii. razlici između, s jedne strane, stvarnih plaćanja za marketing koja su prikazana *ex post* i plaćena zračnim prijevoznicima u skladu s ugovorima o marketingu i, s druge strane, troškovima marketinga koji su predviđeni *ex ante* i odgovaraju iznosima navedenima u Tablici 19.

⁽¹²⁸⁾ Spojeni predmeti C-278/92, C-279/92 i C-280/92 *Španjolska protiv Komisije* [1994.] ECR I-04103, stavak 75.

⁽¹²⁹⁾ Predmet C-75/97 *Belgija protiv Komisije*, [1999.] ECR I-3671, stavci 64. – 65.

⁽¹³⁰⁾ Uredba Vijeća (EZ) br. 659/1999 od 22. ožujka 1999. o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 83, 27.3.1999., str. 1.).

(578) Osim toga, Italija tom iznosu mora dodati kamate za povrat koje se računaju od datuma kada je nezakonita potpora stavljena na raspolaganje korisniku do datuma povrata ⁽¹³¹⁾, u skladu s poglavljem V. Uredbe Komisije (EZ) br. 794/2004 ⁽¹³²⁾. Budući da su, u predmetnom slučaju, novčani tokovi koji odgovaraju iznosima potpore složeni i isplaćeni su na različite datume tijekom godine i oba ugovora traju po godinu dana, Komisija smatra da je za izračun povrata kamata prihvatljivo smatrati da je vrijeme plaćanja potpore društvima Germanwings i Meridiana datum (prijevremenog) raskida predmetnih ugovora,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

1. Izravna bespovratna sredstva za infrastrukturu, dijelove i radove i opremu koja je Italija odobrila zračnoj luci Alghero čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora. Italija je dodijelila državnu potporu protivno članku 108. stavku 3. Ugovora.
2. Državna potpora iz stavka 1. spojiva je s unutarnjim tržištem u smislu članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora.

Članak 2.

1. Injekcije kapitala koje je Italija provela za zračnu luku Alghero čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora. Italija je dodijelila državnu potporu protivno članku 108. stavku 3. Ugovora.
2. Državna potpora iz stavka 1. spojiva je s unutarnjim tržištem u smislu članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora.

Članak 3.

Mjere koje je Italija provela za društva Ryanair, Air One/Alitalia, Volare, bmibaby, Air Vallée i Air Italy ne čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

Članak 4.

1. Mjere koje je Italija provela za zračne prijevoznike Meridiana i Germanwings čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora. Italija je dodijelila državnu potporu protivno članku 108. stavku 3. Ugovora.
2. Državna potpora iz stavka 1. nije spojiva s unutarnjim tržištem.

Članak 5.

1. Italija će osigurati povrat nespojive državne potpore iz članka 4. od svojih korisnika.
2. Na iznose koji se moraju vratiti obračunavaju se kamate od datuma kad su ti iznosi korisniku stavljani na raspolaganje do njihova stvarnog povrata.

⁽¹³¹⁾ Uredba (EZ) br. 659/1999, citirana, članak 14., stavak 2.

⁽¹³²⁾ Uredba Komisije (EZ) br. 794/2004 od 21. travnja 2004. o provedbi Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 93. Ugovora o EZ (SL L 140, 30.4.2004., str. 1.).

3. Kamatna stopa izračunava se na temelju složenog kamatnog računa u skladu s poglavljem V. Uredbe (EZ) br. 794/2004.
4. Italija otkazuje sva preostala plaćanja potpore iz članka 4., s učinkom od datuma donošenja ove Odluke.

Članak 6.

1. Povrat potpore iz članka 5. neposredan je i učinkovit.
2. Italija osigurava provedbu ove Odluke u roku od četiri mjeseca od datuma obavijesti.

Članak 7.

1. U roku od dva mjeseca od objave ove Odluke Italija dostavlja sljedeće podatke:
 - (a) ukupan iznos potpore koji su korisnici primili;
 - (b) ukupan iznos (glavnica i kamata na iznos povrata državne potpore) koji svaki korisnik treba vratiti;
 - (c) detaljan opis mjera koje su već poduzete ili se planiraju poduzeti u cilju usklađivanja s ovom Odlukom;
 - (d) dokumente kojima se dokazuje da je korisnicima naređeno da vrate potporu.
2. Italija redovito obavješćuje Komisiju o napretku nacionalnih mjera poduzetih za provedbu ove Odluke sve dok se ne izvrši povrat potpore iz članka 4. Na jednostavan zahtjev Komisije, ona mora odmah predočiti informacije o već poduzetim i planiranim mjerama u svrhu ispunjavanja uvjeta iz ove Odluke. Također je dužna dostaviti detaljne informacije o iznosima potpore i kamati na iznos povrata državne potpore koje je već povratila od primatelja.

Članak 8.

Ova je Odluka upućena Talijanskoj Republici.

Sastavljeno u Bruxellesu 1. listopada 2014.

Za Komisiju
Joaquín ALMUNIA
Potpredsjednik

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2015/1585**od 25. studenoga 2014.****o programu potpore SA.33995 (2013/C) (ex 2013/NN) (koji je provela Njemačka radi potpore obnovljive električne energije i velikih potrošača)***(priopćeno pod brojem dokumenta C(2014) 8786)***(Vjerodostojan je samo tekst na engleskom jeziku)****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon što je pozvala zainteresirane strane da podnesu svoje primjedbe u skladu s prethodno navedenim odredbama ⁽¹⁾ te uzimajući u obzir njihove primjedbe,

budući da:

1. POSTUPAK

- (1) Prigovorom koji je primila u prosincu 2011. Komisija je obaviještena da je Njemačka provela državnu potporu radi potpore obnovljive električne energije i velikih potrošača („EIU-i“) ograničavajući doplatu kojim se financira predmetna potpora obnovljive električne energije (*EEG-Umlage*, odnosno „*EEG doplatu*“).
- (2) Dopisom od 18. prosinca 2013. Komisija je obavijestila Njemačku da je s obzirom na tu potporu odlučila pokrenuti postupak utvrđen u članku 108. stavku 2. Ugovora („*Odluka o pokretanju postupka*“).
- (3) Odluka o pokretanju postupka objavljena je u *Službenom listu Europske unije* ⁽²⁾. Komisija je od zainteresiranih strana zatražila da dostave svoje primjedbe o potporama.
- (4) Komisija je primjedbe koje je primila od zainteresiranih strana prosljedila Njemačkoj koja je dobila priliku za odgovor. Primjedbe Njemačke primljene su u dopisima od 20. siječnja 2014. i 14. studenoga 2014.
- (5) Dopisom od 22. rujna 2014. Njemačka se odrekla svojega prava u skladu s člankom 342. Ugovora u vezi s člankom 3. Uredbe (EEZ) br. 1/1958 ⁽³⁾ da se ta Odluka donese na njemačkom i usuglasila se s time da se ta Odluka donese na engleskom.

2. DETALJNI OPIS POTPORE**2.1. EEG iz 2012.**

- (6) EEG iz 2012. (*Erneuerbare-Energien-Gesetz*) donesen je 28. srpnja 2011., a na snagu je stupio 1. siječnja 2012. ⁽⁴⁾ Znatno je izmijenjen EEG-om iz 2014. ⁽⁵⁾ Komisija je novi program potpore koji proizlazi iz te znatne izmjene odobrila 23. srpnja 2014. ⁽⁶⁾

⁽¹⁾ SL C 37, 7.2.2014., str. 73. i SL C 250, 1.8.2014., str. 15.

⁽²⁾ Vidjeti bilješku 1.

⁽³⁾ Uredba br. 1. o određivanju jezika koji se koriste u Europskoj ekonomskoj zajednici (SL serija I, svezak 1952.–1958., str. 59.).

⁽⁴⁾ Gesetz für den Vorrang Erneuerbarer Energien (Erneuerbare-Energien-Gesetz – EEG), kako je izmijenjen aktom Gesetz zur Neuregelung des Rechtsrahmens für die Förderung der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien, Bundesgesetzblatt, dio I., str. 1634., i aktom Gesetz zur Änderung des Rechtsrahmens für Strom aus solarer Strahlungsenergie und zu weiteren Änderungen im Recht der erneuerbaren Energien vom 17. August 2012, Bundesgesetzblatt, dio I., str. 1754.

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

⁽⁶⁾ Predmet o državnoj potpori SA.38632 (2014/N) – Njemačka: EEG iz 2014. – Reforma zakona o energiji iz obnovljivih izvora (nije još objavljeno u SL-u).

- (7) Na prvoj razini sustava uspostavljenog EEG-om iz 2012. mrežni operateri (u većini slučajeva to su operateri distribucijskog sustava („ODS-i”) obvezni su kupovati električnu energiju proizvedenu unutar njihova mrežnog područja iz obnovljivih izvora i iz jamskog plina po zajamčenim cijenama (električna energija proizvedena iz obnovljivih izvora i električna energija proizvedena iz jamskog plina zajednički se nazivaju „električna energija iz EEG-a”). Kupovne cijene utvrđene su zakonom („zajamčene cijene”). Umjesto da traže plaćanje prema zajamčenim cijenama, proizvođači električne energije iz obnovljivih izvora i iz jamskog plina imaju mogućnost svoju električnu energiju prodati izravno na tržištu („izravno stavljanje na tržište”). Kada tako učine, oni imaju pravo na tržišnu premiju od mrežnog operatera. Iznos te tržišne premije isto tako je utvrđen zakonom.
- (8) Na drugoj razini mrežni operateri moraju odmah prenijeti električnu energiju iz EEG-a odgovarajućim operaterima prijenosnog sustava („OPS-i”) kojih u Njemačkoj postoji četiri i koji imaju obvezu nadoknaditi mrežnim operaterima čitav trošak koji proizlazi iz zajamčenih cijena i tržišnih premija.
- (9) EEG-om iz 2012. ujedno se uspostavlja mehanizam prijeboja kojim se financijsko opterećenje proizišlo iz obveze kupnje dijeli na četiri OPS-a tako da konačno svaki OPS pokriva troškove one količine električne energije koja odgovara prosječnom udjelu električne energije iz EEG-a u ukupnoj električnoj energiji isporučenoj krajnjim potrošačima kroz usluge pojedinog OPS-a u svakom području u prethodnoj kalendarskoj godini (stavak 36. EEG-a iz 2012.). To je treća razina.
- (10) OPS-i su obvezni električnu energiju iz EEG-a prodati na promptnom tržištu. To mogu činiti zasebno ili zajedno. Ako cijena postignuta na promptnom tržištu nije dostatna za pokrivanje financijskog opterećenja koje proizlazi iz njihovih obveza plaćanja prema mrežnim operaterima, OPS-i mogu od dobavljača električne energije zahtijevati da snosi dio opterećenja razmjernog odgovarajućoj količini električne energije koju su ti dobavljači električne energije isporučili njihovim krajnjim potrošačima. Taj se udio mora odrediti na način da svaki dobavljač električne energije snosi jednake troškove za svaki kilovat sat električne energije koju je isporučio krajnjem potrošaču. Plaćanje ovoga doplatka mora se provoditi u mjesečnim predujmovima. EEG-om iz 2012. izričito se taj doplatok koji OPS dobiva od dobavljača električne energije proglašava EEG doplatkom (vidjeti članak 37. stavak 2. EEG-a iz 2012.). Ta četiri OPS-a imaju obvezu sva primljena plaćanja navesti u zajedničkom EEG izvješću i objaviti ga (članak 7. akta AusglMechV⁽⁷⁾). To je četvrta razina.
- (11) Ta četiri OPS-a zajedno moraju odrediti EEG doplatok za godinu $n + 1$ u listopadu (članak 3. stavak 2. akta AusglMechV). Metodologija kojom se moraju služiti i elementi na kojima moraju svoj izračun temeljiti utvrđeni su u aktu *Ausgleichsmechanismusverordnung* („AusglMechV”) i u aktu *Ausgleichsmechanismus-Ausführungsverordnung* („AusglMechAV”)⁽⁸⁾. Tim propisima ne ostavlja se OPS-u nikakvu diskreciju. Posebno, u članku 3. akta AusglMechV navodi se sljedeće:

„Članak 3. EEG doplatok

1. Operateri prijenosnog sustava izračunavaju EEG doplatok u skladu s člankom 37. stavkom 2. Zakona o obnovljivoj energiji (tj. EEG-a iz 2012.) na transparentni način kao:
 1. razliku između projiciranih prihoda iz stavka 3. točaka 1. i 3. za sljedeću kalendarsku godinu i prognoziranih rashoda iz stavka 4. za sljedeću kalendarsku godinu; te
 2. razliku između stvarnih prihoda iz stavka 3. i stvarnih rashoda iz stavka 4. u trenutku izračuna.
2. EEG doplatok za sljedeću kalendarsku godinu mora se objaviti u cjelovitom obliku prije 15. listopada svake kalendarske godine na mrežnim stranicama operatera prijenosnog sustava i mora biti izražen u centima po kilovat satu isporučenom potrošačima; članak 43. stavak 3. Zakona o obnovljivoj energiji primjenjuje se u skladu s time.

(7) Verordnung zur Weiterentwicklung des bundesweiten Ausgleichsmechanismus vom 17. Juli 2009, Bundesgesetzblatt, dio I., str. 2101., kako je izmijenjen člankom 2. akta Gesetz vom 17. August 2012, Bundesgesetzblatt, dio I., str. 1754.

(8) Verordnung zur Ausführung der Verordnung zur Weiterentwicklung des bundesweiten Ausgleichsmechanismus (Ausgleichsmechanismus-Ausführungsverordnung – AusglMechAV) vom 22. Februar 2010, Bundesgesetzblatt, dio I., str. 134., kako je izmijenjen aktom Zweite Verordnung zur Änderung der Ausgleichsmechanismus-Ausführungsverordnung vom 19. Februar 2013, Bundesgesetzblatt, dio I., str. 310.

3. Prihodi su:

1. prihod od unutardnevnog stavljanja na tržište i prihod od stavljanja na tržište sljedećeg dana, u skladu s člankom 2.;
2. prihod od EEG doplatka;
- 2.a prihod od plaćanja u skladu s člankom 35. stavkom 2. Zakona o obnovljivim izvorima energije, pod uvjetom da to uravnoteživanje u skladu s člankom 35. stavkom 3. Zakona o obnovljivoj energiji predstavlja pozitivnu bilancu za operatera prijenosnog sustava;
3. prihod od kamata iz stavka 5.;
4. prihod iz namira bilanciranja energije za EEG bilančnu skupinu; i
5. prihod u skladu s člankom 35. stavkom 4. ili člankom 38. Zakona o obnovljivoj energiji i stavkom 6.

4. Troškovi su:

- 1 plaćanja zajamčenih cijena i naknada u skladu s člankom 16. ili člankom 35., stavkom 1. Zakona o obnovljivoj energiji;
 - 1.a plaćanja premija u skladu s člancima 33.g ili 33.i ili člankom 35. stavkom 1.a Zakona o obnovljivoj energiji;
 - 1.b plaćanja u skladu s člankom 35. stavkom 1.b Zakona o obnovljivoj energiji;
 2. otplate u skladu sa stavkom 6.;
 - 3 plaćanja kamata iz stavka 5.;
 4. troškovi nužni za namiru unutardnevnih transakcija;
 5. troškovi nužni za namiru bilanciranja energije za EEG bilančnu skupinu;
 6. troškovi nužni za pripremu prognoza za sljedeći dan i unutardnevnih prognoza;
 7. troškovi nužni za pokretanje i vođenje registra postrojenja, pod uvjetom da su operateri prijenosnog sustava obvezni voditi takav registar na temelju uredbe donesene u skladu s člankom 64.e broj 2. Zakona o obnovljivoj energiji.
5. Na razlike između prihoda i rashoda zaračunavaju se kamate. Predmetna kamatna stopa za jedan kalendarski mjesec iznosi 0,3 postotnih bodova više od mjesečnog prosjeka europske međubankovne kamatne stope utvrđene za nabavu jednomjesečnog iznosa novaca iz prvih službenih komunikacija u zemljama koje sudjeluju u Europskoj monetarnoj uniji (EURIBOR) u razdoblju od jednoga mjeseca.
6. Ako postoje prava zbog nedosljednosti između mjesečnih plaćanja u skladu s člankom 37. stavkom 2. rečenicom 3. Zakona o obnovljivoj energiji i konačne namire u skladu s člankom 48. stavkom 2. Zakona o obnovljivoj energiji, ona se moraju kompenzirati do 30. rujna godine koja slijedi nakon predavanja energije.
7. Prilikom prognoziranja prihoda i rashoda iz stavka 1. točke 1. radi izračunavanja EEG doplatka, operateri prijenosnog sustava smiju uzeti u obzir pričuvu likvidnosti. Ona ne smije prekoračiti 10 % razlike iz stavka 1. točke 1.”

- (12) Tako ta četiri OPS-a zajedno utvrđuju EEG doplatka na temelju prognoziranih financijskih potreba za plaćanje zajamčenih cijena i premija, prognoziranih prihoda od prodaje električne energije iz EEG-a na promptnom tržištu te prognozirane potrošnje električne energije. Osim toga, u tome se izračunu u obzir mora uzeti i niz prihoda i troškova povezanih s upravljanjem EEG doplatkom. Za 2012. EEG doplatka iznosio je 3,592 ct/kWh. U 2013. iznosio je 5,277 ct/kWh. U 2014. taj je doplatka iznosio 6,240 ct/kWh.

- (13) Iz odredba opisanih u uvodnoj izjavi 11. proizlazi nadalje da se EEG doplatkom osigurava nadoknađivanje svih dodatnih troškova koje mrežni operateri i OPS-i snose zbog svojih pravnih obveza u skladu s EEG-om iz 2012. prema proizvođačima električne energije iz EEG-a odnosno prema mrežnim operaterima. Ako u nekoj danoj godini prihodi od EEG doplatka prekorače troškove, taj se višak prenosi u sljedeću godinu, a EEG doplatak se u skladu s time snižava. Ako pak EEG doplatak nije dovoljan, on se u skladu s time povećava. Te su prilagodbe automatske i ne zahtijevaju nikakve dodatne intervencije zakonodavne ni izvršne vlasti.

2.2. Povlastica za zelenu električnu energiju

- (14) U skladu s člankom 39. EEG-a iz 2012., EEG doplatak snižava se za dobavljače električne energije u dotičnoj kalendarskoj godini za 2 centa po kilovat satu (ct/kWh), pod uvjetom da ta električna energija iz EEG-a koju oni isporučuju svim svojim krajnjim korisnicima ispunjuje određene uvjete (takozvana *povlastica za zelenu električnu energiju*).
- (15) To se sniženje odobrava ako je predmetni dobavljač električnu energiju iz EEG-a nabavio izravno od nacionalnih proizvođača električne energije iz EEG-a u aranžmanima izravnog stavljanja na tržište u smislu članka 33.b br. 2. EEG-a iz 2012. (drugim riječima, u aranžmanima u kojima proizvođač električne energije iz EEG-a ne podnosi zahtjev za potporu u skladu s EEG-om iz 2012.), a količina kupljene električne energije iz EEG-a dostiže sljedeće pragove:
- (a) najmanje 50 % električne energije koju dobavljač isporučuje svim svojim krajnjim potrošačima je električna energija iz EEG-a; i
- (b) najmanje 20 % te električne energije dolazi iz vjetrove ili sunčeve energije u smislu članaka 29. do 33. EEG-a iz 2012.
- (16) Spomenuto sniženje od 2 ct/kWh primjenjuje se na čitav portfelj električne energije. To znači da ako neki dobavljač 50 % svoje električne energije dobiva iz konvencionalnih izvora, dok je druga polovina njegove električne energije električna energija iz EEG-a kupljena u aranžmanima izravnog stavljanja na tržište opisanim u uvodnoj izjavi 15., taj dobavljač prima plaćanje od 4 ct/kWh. Taj se plaćeni iznos može djelomično ili u cijelosti proslijediti na proizvođače električne energije iz EEG-a.
- (17) U tom pogledu Njemačka je objasnila da se dobavljačima električne energije koji se prijavljuju za ovu povlasticu sniženje od 2 ct/kWh na čitav svoj portfelj odobrava jedino ako je barem 50 % tog portfelja električna energija iz EEG-a. Kako bi se izbjegao ili na najmanju moguću mjeru sveo rizik od slučajnog malenog neispunjavanja 50 %-tnog cilja (u kojem slučaju za čitav portfelj vrijedi puni EEG doplatak), dobavljači električne energije kupuju električnu energiju iz EEG-a uz sigurnosni postotak, odnosno u udjelu većem od potrebnih 50 %, katkad i do 60 %. U tom slučaju, kako bi se izračunala prednost u pogledu troškova koja bi se možda mogla proslijediti na proizvođače električne energije iz EEG-a, sniženje EEG doplatka odobreno za čitav portfelj, drugim riječima 2 ct/kWh, mora se podijeliti višim udjelom električne energije iz EEG-a. Na primjer, kod udjela od 60 % iznos stvarne prednosti u pogledu troškova koja se može proslijediti ne bi bio 4 ct/kWh, nego samo 3,3 ct/kWh. U prosjeku je najveća korist koja dolazi od *povlastice za zelenu električnu energiju* bila 3,8 ct/kWh u 2012., 3,2 ct/kWh u 2013. i 3,9 ct/kWh u 2014.
- (18) Kako bi se odredio razmjer ranije potencijalne diskriminacije u skladu s člancima 30. i 110. Ugovora i u cilju pronalaženja rješenja za to, Njemačka je procijenila da su između 1. siječnja 2012. i 31. srpnja 2014. (razdoblje u kojemu je EEG iz 2012. bio na snazi) uvozi s jamstvima o podrijetlu, koja se odnose na postrojenja za proizvodnju električne energije iz EEG-a prihvatljiva za potporu u skladu s EEG-om iz 2012., iznosili 1,3 TWh.

Godina	2012.	2013.	2014.
Prihvatljivi uvozi električne energije iz EEG-a s jamstvima o podrijetlu (u GWh)	519	283	547

- (19) Njemačka navodi da bi – da se *povlastica za zelenu električnu energiju* s približno 4 ct/kWh iskoristila u odnosu na sve uvoze – ti neiskorišteni prihodi u skladu s EEG doplatkom od dobavljača električne energije koji kupuju tu struju iznosili približno 50 milijuna EUR. Njemačka se obvezala taj iznos reinvestirati u interkonektore i europske energetske projekte.

2.3. Ograničeni EEG doplatka za poduzetnike velike potrošače

- (20) EEG-om iz 2012. ne nameće se dobavljačima električne energije obveza prosljeđivanja EEG doplatka na potrošače. Međutim, EEG-om iz 2012. propisuje se način na koji – u slučaju da EEG doplatka prosljeđuje – dobavljač električne energije taj doplatka mora naznačiti na računu za potrošnju električne energije. U praksi, svi dobavljači električne energije taj EEG doplatka u cijelosti prosljeđuju.
- (21) Člankom 40. EEG-a iz 2012. ograničava se iznos toga doplatka koji dobavljači električne energije mogu prosljeđiti na EIU-e: na zahtjev, javno tijelo *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle* („BAFA“), izdaje upravni akt kojim se zabranjuje dobavljaču električne energije prosljeđivanje cjelokupnog EEG doplatka na krajnjeg korisnika koji je proizvođački poduzetnik velike potrošnje električne energije ⁽⁹⁾. Ta se odredba naziva „posebno pravilo naknade“ (*Besondere Ausgleichsregelung*, „BesAR“).
- (22) U članku 40. EEG-a iz 2012. navodi se da se tim ograničenjem namjeravaju sniziti troškovi za električnu energiju tih poduzetnika kako bi se održala njihova međunarodna konkurentnost, u onoj mjeri u kojoj je to spojivo s ciljevima EEG-a iz 2012. i u kojoj je predloženo ograničenje i dalje u skladu s interesima potrošača električne energije kao cjeline.
- (23) Člankom 41. stavkom 1. EEG-a iz 2012. za ograničenje EEG doplatka predviđaju se sljedeći uvjeti:
- (a) električna energija koja je kupljena od dobavljača električne energije i koju su u prethodnoj financijskoj godini potrošili sami dotični poduzetnici iznosila je najmanje 1 GWh;
 - (b) udjel tih troškova električne energije koje će taj poduzetnik snositi iz svoje bruto dodane vrijednosti iznosila je u prethodnoj financijskoj godini najmanje 14 %;
 - (c) taj je EEG doplatka prosljeđen na tog poduzetnika u prethodnoj financijskoj godini;
 - (d) taj je poduzetnik bio podvrgnut ovlaštenoj energetske reviziji (taj se uvjet ne primjenjuje na poduzetnike čija je potrošnja električne energije manja od 10 GWh).
- (24) Opće pravilo iz članka 41. stavka 3. br. 1. govori da se EEG doplatka za svaki EIU postupno ograničava kako slijedi:
- (a) potrošnja do 1 GWh: nema ograničenja – cijeli EEG doplatka;
 - (b) potrošnja između 1 GWh i 10 GWh: 10 % EEG doplatka;
 - (c) potrošnja između 10 GWh i 100 GWh: 1 % EEG doplatka;
 - (d) potrošnja preko 100 GWh: 0,05 ct/kWh.
- (25) Ako neki EIU ima potrošnju iznad 100 GWh i ako troškovi električne energije čine više od 20 % bruto dodane vrijednosti, ti se različiti pragovi opisani u uvodnoj izjavi 24. ne primjenjuju, a EEG doplatka ograničava se na 0,05 ct/kWh za cijelu potrošnju električne energije tog EIU-a (članak 41. stavak 3. br. 2.).
- (26) Ta je odluka BAFA-e obvezujuća ne samo za dotičnog dobavljača električne energije, nego i za OPS. To znači da kada BAFA odluči da EIU mora svojem dobavljaču električne energije platiti samo sniženi EEG doplatka, obveza dobavljača električne energije toga EIU-a da plati EEG doplatka OPS-u isto se tako u skladu s time snižava. To se uzima u obzir kada OPS utvrđuje EEG doplatka. Budući da je odluka BAFA-e upravni akt, svi sporovi o odluci BAFA-e inozne se pred upravne sudove. Stoga su te odluke ujedno i odmah izvršive.

2.4. Plan prilagodbe

- (27) Kako bi se sniženja EEG doplatka uskladila s odredbama iz točaka 196. *et seq.* Smjernica o državnim potporama za zaštitu okoliša i energiju za razdoblje 2014.–2020. ⁽¹⁰⁾ („Smjernice iz 2014.“), Njemačka je dostavila plan prilagodbe.

⁽⁹⁾ To je ograničenje dodijeljeno i željezničkim prijevoznicima. U okviru ove odluke to ograničenje nije ispitivano. Komisija zadržava pravo na ocjenjivanje članka 42. EEG-a iz 2012. u zasebnom postupku.

⁽¹⁰⁾ SL C 200, 28.6.2014., str. 1.

- (28) Za poduzetnike koji su iskoristili BesAR, ali koji su platili manje no što su trebali u skladu s pravilima utvrđenima odjeljkom 3.7.2. Smjernica iz 2014. (posebno se to odnosi na kriterije prihvatljivosti iz točaka 185., 186. i 187. te kriterije razmjernosti iz točaka 188. i 189.), prilagođeni EEG doplatka za 2013. ne smije prijeći 125 % doplatka koji su oni u stvarnosti u toj godini platili. Prilagođeni doplatka koji dopijeva za 2014. ne smije prijeći 150 % iste osnovne vrijednosti, drugim riječima, doplatka koji je u stvarnosti plaćen u 2013. Kako bi se povrat ubrzao, a zbog toga što podaci o potrošnji za dotične godine za sve poduzetnike obuhvaćene povratom još uvijek nisu dostupni, Njemačka će, kao prvi korak, za izračun privremenog iznosa povrata – koji će se radi ispunjavanja zahtjeva iz predmeta Deggendorf ⁽¹⁾ provesti odmah – uzeti podatke o potrošnji električne energije koji su dostavljeni u zahtjevima. Njemačka će, kao drugi korak, primijeniti podatke o stvarnoj potrošnji za dotične godine kako bi se utvrdili konačni iznosi povrata i poduzeti potrebne korake radi osiguravanja povrata ili otplate na temelju tih konačnih iznosa.
- (29) Od 2015. je mehanizam te prilagodbe modificiran. U skladu s člankom 103. stavkom 3. EEG-a iz 2014. ⁽²⁾ BAFA će ograničiti EEG doplatka koji će EIU-i plaćati u godinama 2015. do 2018. na način prema kojemu taj EEG doplatka za dotičnu godinu x ne smije prekoračiti dvostruki iznos EEG doplatka koji je plaćen u poslovnoj godini koja prethodi godini predaje zahtjeva ($x - 2$). Dok će se tako EEG doplatka svake godine prilagođavati na veći iznos, doplatka koji se treba platiti u 2015. bit će ograničen na dvostruki iznos doplatka iz 2013., kao i doplatci u sljedećim godinama do 2018.

2.5. Transparentnost, EEG račun i nadzor države

- (30) Određeni broj zadaća kontrola, nadzora i izvršenja povjeren je Državnoj agenciji za mreže (*Bundesnetzagentur*, „BNetzA“).
- (31) Proizvođači električne energije iz EEG-a, mrežni operateri, OPS-i i dobavljači električne energije obvezni su podatke potrebne za pravilnu provedbu EEG sustava dati na raspolaganje jedni drugima. EEG-om iz 2012. detaljno se utvrđuje koja se vrsta informacija i u kojemu dijelu godine mora sustavno prenositi drugim operaterima. Mrežni operateri, OPS-i i dobavljači električne energije mogu zahtijevati da te podatke revidira računovođa.
- (32) EEG-om iz 2012. osnovano je tijelo za rješavanje sporova kojemu je Ministarstvo zaštite okoliša i prirode i nuklearne sigurnosti povjerilo zadaću razjašnjavanja pitanja i rješavanja sporova između proizvođača električne energije iz EEG-a, mrežnih operatera, OPS-a i dobavljača električne energije (*Clearingstelle*).
- (33) Osim toga, mrežni operateri i OPS-i ujedno imaju obvezu, u skladu s EEG-om iz 2012. i provedbenim uredbama (*AusglMechV* i *AusglMechAV*), objavljivati određene podatke na svojim mrežnim stranicama (količinu i cijenu kupljene električne energije iz EEG-a). OPS-i moraju sve transakcije povezane s EEG-om iz 2012. voditi odvojeno od ostalih svojih djelatnosti. Oni moraju voditi odvojenu financijsku dokumentaciju za sve financijske tokove povezane s EEG-om iz 2012., a mora postojati i odvojen bankovni račun, kojim zajednički upravljaju ta četiri OPS-a, za sve rashode i prihode povezane s EEG-om iz 2012. (članak 5. *AusglMechAV*).
- (34) OPS-i imaju obvezu na zajedničkim mrežnim stranicama označenima s „EEG račun“ objavljivati ukupne mjesečne prihode od prodaje električne energije iz EEG-a na promptnom tržištu i od EEG doplatka te ukupne troškove (naknada mrežnim operaterima i ostali troškovi povezani s upravljanjem predmetnim sustavom). Oni isto tako imaju obvezu unaprijed objavljivati prognozirani EEG doplatka za sljedeću godinu.
- (35) EEG-om iz 2012. utvrđena je obveza da postrojenja budu registrirana kod javnog tijela. Takva je registracija uvjet za pravo na ostvarivanje zajamčenih cijena. Taj se registar nije još osnovao, no već postoji posebna obveza za registriranje solarnih postrojenja i postrojenja za tekuću biomasu radi ostvarivanja zajamčenih cijena. BNetzA vodi registar solarnih postrojenja, a *Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung* vodi registar postrojenja za tekuću biomasu.
- (36) Mrežni operateri i OPS-i moraju BNetzA-u dostaviti detaljne podatke koje prime od operatera tih postrojenja (smještaj postrojenja, proizvodni kapacitet itd.), detalje o razini mreže (distribucija ili prijenos) na kojoj su ta postrojenja priključena, o ukupnoj i pojedinačnoj zajamčenoj cijeni plaćenju postrojenjima, konačne račune poslane dobavljačima električne energije i podatke potrebne za provjeru točnosti tako dostavljenih brojčanih podataka. Dobavljači električne energije obvezni su dostaviti BNetzA-u podatke o količinama električne energije

⁽¹⁾ Predmeti T-244/93 i T-486/93, TWD Textilwerke Deggendorf protiv Komisije, ECLI:EU:T:1995:160.

⁽²⁾ Gesetz zur grundlegenden Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes und zur Änderung weiterer Bestimmungen des Energiewirtschaftsrechts vom 21. Juli 2014, Bundesgesetzblatt, dio I., str. 1066.

koju su isporučili svojim potrošačima te svoje konačne račune. BNetzA ujedno ima i revizorske ovlasti s obzirom na vlasnike postrojenja za električnu energiju iz EEG-a radi nadzora ispunjavanja obveza mrežnih operatera i OPS-a.

- (37) OPS-i moraju ujedno dostaviti BNetzA-u detaljne podatke povezane s utvrđivanjem EEG doplatka. Oni posebno moraju pružiti podatke povezane s različitim stavkama prihoda i rashoda koje su iskorištene za izračun EEG doplatka, članak 7. stavak 2. AusglMechV-a.
- (38) Oni koji iskorištavaju ograničeni EEG doplatka moraju, na zahtjev, pružiti Saveznom ministarstvu okoliša, očuvanja prirode i nuklearne sigurnosti sve potrebne informacije kako bi ono moglo ocijeniti hoće li se ispuniti ciljevi iz članka 40.
- (39) BNetzA-u je povjerena zadaća osiguravanja da:
- OPS-i prodaju na promptnom tržištu električnu energiju za koju su plaćene zajamčene cijene u skladu s primjenjivim pravilima (drugim riječima, u skladu s AusglMechV-om),
 - OPS-i ispravno odrede, utvrde i objave EEG doplatka,
 - OPS-i pravilno naplate EEG doplatka od dobavljača električne energije,
 - mrežni operateri pravilno naplate zajamčene cijene i premije od OPS-a,
 - se EEG doplatka snizi samo onim dobavljačima električne energije koji ispunjuju uvjete iz članka 39.
- (40) Kada je riječ o određivanju EEG doplatka, BNetzA ima brojne izvršne ovlasti i zadatke povezane s različitim stavkama troškova i prihoda koje OPS-i mogu uključiti u izračun EEG doplatka. Kao prvo, BNetzA ima ovlasti ustanoviti, u dogovoru s nadležnim ministarstvima ⁽¹³⁾, pravila za utvrđivanje stavaka koje se smatraju prihodom ili rashodima za određivanje EEG doplatka i primjenjive kamatne stope. Na temelju toga BNetzA je u AusglMechAV-u nadalje detaljno predvidio koje se vrste troškova mogu uzeti u obzir. Kao drugo, BNetzA-u se moraju pružiti svi važni elementi i dokumenti povezani s izračunom EEG doplatka. Kao treće, BNetzA može zatražiti dodatne informacije, uključujući i računovodstvenu dokumentaciju (članak 5. stavak 3. AusglMechAV-a). Konačno, OPS-i imaju obvezu dokazati točnost i nužnost određenih stavaka troškova prije no što se oni mogu uzeti u obzir za izračun EEG doplatka (vidjeti na primjer članak 6. stavak 2. AusglMechAV-a).
- (41) BNetzA ima ovlasti davati OPS-ima upute i sastavljati standardne obrasce za podatke koje mu OPS-i moraju proslijediti.
- (42) Također, BNetzA ima ovlasti utvrditi zahtjeve, u dogovoru sa Saveznim ministarstvom okoliša, očuvanja prirode i nuklearne sigurnosti, povezane sa OPS-ovim stavljanjem električne energije iz EEG-a na promptno tržište, kao i pokrenuti poticaje za najbolje moguće stavljanje električne energije na tržište. To se provelo na temelju AusglMechAV-a.
- (43) BNetzA ima izvršne ovlasti. On može, na primjer, izdavati naredbe kada OPS-i ne utvrde EEG doplatka u skladu s pravilima (vidjeti članak 38. br. 5. i članak 61. stavak 1. br. 2.). Također može utvrditi razinu EEG doplatka. U članku 6. stavku 3. AusglMechAV-a naznačuje se da razlika između prikupljenih iznosa EEG doplatka i razine EEG doplatka koju je odobrio BNetzA u skladu s izvršivom odlukom BNetzA-a u skladu s člankom 61. stavkom 1. br. 3. i 4. EEG-a iz 2012. ujedno čini bilo prihod ili rashod u smislu članka 3. stavka 3. i 4. AusglMechV-a. Za razliku od njemačkih tvrdnja, ovo je dokaz da BNetzA može donijeti izvršive odluke za ispravljanje razine predmetnog doplatka. Pravna osnova za to članak je 61. stavci 1. i 2., zajedno s člancima 65. *et seq.* akta *Energiewirtschaftsgesetz* (EnWG) ⁽¹⁴⁾, čijim se odredbama omogućuje BNetzA-u donošenje obvezujućih odluka koje se primjenjuju na privatne operatere. BNetzA može nametnuti i novčane kazne (vidjeti članak 62. stavak 1. i 2. EEG-a iz 2012.).
- (44) Sam BNetzA podliježe određenim obvezama izvješćivanja i mora određene podatke dostaviti Saveznom ministarstvu okoliša, očuvanja prirode i nuklearne sigurnosti i Saveznom ministarstvu gospodarstva i tehnologije radi ocjenjivanja i statističke obrade.

⁽¹³⁾ U skladu s člankom 11. AusglMechV, BNetzA može donijeti pravila u dogovoru sa Saveznim ministarstvom okoliša, očuvanja prirode i nuklearne sigurnosti (sada Savezno ministarstvo okoliša, očuvanja prirode, graditeljstva i nuklearne sigurnosti) i Saveznim ministarstvom gospodarstva i tehnologije (sada Savezno ministarstvo gospodarstva i energije).

⁽¹⁴⁾ Gesetz über die Elektrizitäts- und Gasversorgung (Energiewirtschaftsgesetz – EnWG) vom, 7. Juli 2005, Bundesgesetzblatt, dio I., str. 1970., 3621., kako je izmijenjen člankom 3. stavkom 4. akta Gesetz vom 4. Oktober 2013, Bundesgesetzblatt, dio I., str. 3746.

- (45) Savezna agencija za zaštitu okoliša (*Umweltbundesamt*, „UBA“) vodi registar jamstava o podrijetlu u skladu s člankom 15. Direktive 2009/28/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁵⁾. U tom pogledu je UBA odgovorna za izdavanje, prosljeđivanje i otkazivanje jamstava o podrijetlu.

3. ODLUKA O POKRETANJU SLUŽBENOG ISTRAŽNOG POSTUPKA

- (46) Komisija je 18. prosinca 2013. odlučila pokrenuti službeni istražni postupak jer je smatrala da je EEG iz 2012. činio državnu potporu proizvođačima električne energije iz EEG-a, dobavljačima električne energije koji su se koristili *povlasticom za zelenu električnu energiju* i EIU-ima, a i sumnjala je u spojivost te potpore s unutarnjim tržištem.
- (47) S obzirom na postojanje državne potpore, Komisija je donijela privremeni zaključak da je EEG iz 2012. uključivao davanje selektivne ekonomske prednosti i. proizvođačima električne energije iz obnovljivih izvora i jamskog plina, posebno putem zajamčenih cijena; i ii. velikim potrošačima, putem sniženja njihovih EEG doplataka.
- (48) Komisija je ujedno donijela privremeni zaključak da su te prednosti bile financirane državnim sredstvima, posebno zbog toga što i. se pokazalo da je njemački zakonodavac uveo posebnu pristojbu kojom se namjeravala financirati potpora proizvodnje električne energije iz EEG-a – EEG doplatak; ii. su njemačka zakonodavna i izvršna vlast zadužile OPS-e da zajednički primjenjuju taj doplatka u skladu s pravilima koje je država utvrdila EEG-om iz 2012. i provedbenim uredbama; te iii. su OPS-i prilikom primjene tih sredstava bili pod strogim nadzorom.
- (49) Dok je za potporu električne energije iz EEG-a utvrđeno da je spojiva s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora, Komisija je izrazila sumnje o tome može li se utvrditi da su sniženja EEG doplatka spojiva na temelju Ugovora, a posebno članka 107. stavka 3. točaka (b) i (c) Ugovora.
- (50) Konačno, Komisija je izrazila sumnje oko toga je li financiranje predmetne potpore električne energije iz EEG-a, u skladu s EEG-om iz 2012., usklađeno s člancima 30. i 110. Ugovora s obzirom na to da je EEG doplatka, iako je koristio samo proizvodnju električne energije iz EEG-a u Njemačkoj, nametnut i na potrošnju uvezene električne energije iz EEG-a čiji su proizvođači mogli biti prihvatljivi za potporu u skladu s EEG-om iz 2012. da su bili smješteni u Njemačkoj.

4. PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA

- (51) Zainteresirane strane dostavile su svoja opažanja na Odluku o pokretanju postupka i na primjenu Smjernica iz 2014. na tu Odluku u skladu s točkom 248. Smjernica iz 2014.
- (52) Većina je zainteresiranih strana tvrdila kako se ne može smatrati da se EEG-om iz 2012. uključuje državna potpora, ni na razini proizvođača električne energije iz EEG-a ni u korist EIU-a. Oni su zauzeli stajalište da je njemačka država samo organizirala jedan sustav na temelju (niza) plaćanja između privatnih operatera u kojemu se ti operateri služe svojim vlastitim financijskim sredstvima. Sama činjenica da taj sustav potječe iz državnog zakonodavstva (EEG iz 2012. i njegove provedbene odredbe), pa ni uključivanje BnetzA-a, tijela *Bundesanstalt für Ernährung und Landwirtschaft*, UBA-e i BAFA-e, čije su funkcije navodno ograničene, ne mogu – prema njihovu mišljenju – izmijeniti izvorno privatni karakter toga sustava. Ta se analiza uglavnom temelji na presudama Suda u predmetima *PreussenElektra* ⁽¹⁶⁾ i *Doux Élevage* ⁽¹⁷⁾. Ako uopće i postoji ikakva potpora, zainteresirane strane tvrde da se ona mora smatrati postojećom potporom s obzirom na Odluku Komisije o jednom ranijem njemačkom programu iz predmeta NN 27/2000 ⁽¹⁸⁾.
- (53) Osim toga, zainteresirane strane tvrdile su da su sniženja EEG doplatka spojiva s unutarnjim tržištem na temelju bilo članka 107. stavka 3. točke (b) Ugovora ili članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora. Te su strane opisale EEG iz 2012. kao akt kojim se slijedi dvostruki cilj potpore razvoja proizvodnje električne energije iz EEG-a i očuvanja industrijskih temelja Njemačke i Unije. Te su zainteresirane strane navele da je svaka potpora uključena u EEG iz 2012. odgovarajuće i razmjerno sredstvo za postizanje toga dvostrukog cilja. U svakom slučaju, one navode da Komisija ne bi trebala primijeniti Smjernice iz 2014. na ovaj predmet, jer bi takva primjena bila retroaktivna. Također bi se morala suzdržati od povrata zbog potrebe za se zaštite legitimna očekivanja korisnika da je predmetna potpora dodijeljena zakonito.

⁽¹⁵⁾ Direktiva 2009/28/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora te o izmjeni i kasnijem stavljanju izvan snage direktiva 2001/77/EZ i 2003/30/EZ (SL L 140, 5.6.2009., str. 16.).

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

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

⁽¹⁸⁾ SL C 164, 10.7.2002., str. 5.

- (54) Suprotno tome, njemačko udruženje potrošača energije (*Bund der Energieverbraucher*), koje se isprva žalilo Komisiji na EEG iz 2012., tvrdi da sniženja EEG doplatka doista čine državnu potporu, u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora, velikim potrošačima i da ona štete onim njemačkim poduzetnicima i potrošačima koji moraju plaćati viši EEG doplatak bez da iskoriste slična sniženja. To je udruženje nadalje tvrdilo da se ta sniženja ne mogu smatrati spojivima na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora. Takve je tvrdnje iznijelo i nekoliko njemačkih građana.
- (55) Tvrdnje koje su dostavile zainteresirane strane detaljnije su obrađene u odjeljku 7.

5. PRIMJEDBE IZ NJEMAČKE NA ODLUKU O POKRETANJU POSTUPKA I NA PRIMJEDBE TREĆE STRANE

- (56) Njemačka ističe da je većina sudionika u sustavu oblikovanom EEG-om iz 2012. privatnog karaktera, što je već bilo razmatrano unutar predmeta *PreussenElektra*, te da ti sudionici nisu dio javne uprave. Država je uključena jedino u donošenje predmetnog zakonodavstva i strogi nadzor njegove provedbe. Uključena javna tijela, posebno BNetzA i BAFA, navodno se strogo pridržavaju svojih ograničenih funkcija i ne upravljaju nikakvim sredstvima. Prema Njemačkoj, ta tijela nemaju nikakvu slobodu odlučivanja. Nadalje, Njemačka napominje da EEG doplatak kao takav nije propisala država, nego se temelji na mehanizmima tržišta, s obzirom na to da ovisi o prihodima od prodaje električne energije iz EEG-a na promptnom tržištu. Konačno, Njemačka ističe da se EEG-om iz 2012. ne zahtijeva od dobavljača da predmetni doplatak prosljede potrošačima, što znači da je to prosljeđivanje stvar cjenovne politike dobavljača električne energije. Osim toga, nijedan od operatera uključenih u tome sustavu nemaju posebne ovlasti temeljem javnoga prava. Umjesto toga, oni se za realizaciju zahtijeva za plaćanje koje imaju jedni spram drugih moraju osloniti na građanske sudove.
- (57) Njemačka je iznijela sljedeće pravne argumente koji su slični onima koje su dostavile zainteresirane strane, točnije:
- izostanak selektivnih ekonomskih prednosti, na temelju toga što potpora električne energije iz EEG-a ispunjuje kriterije iz predmeta *Altmark* ⁽¹⁹⁾ i toga što sniženja za velike potrošače iznose tek toliko da se umanje postojeći nepovoljan položaj njemačke industrije,
 - izostanak državnih sredstava i državnog nadzora, zbog neusporedivosti pravnog i činjeničnog položaja u EEG-u iz 2012. sa situacijama koje je Sud razmatrao u predmetima *Essent* ⁽²⁰⁾ i *Vent de colère* ⁽²¹⁾,
 - činjenicu da, ako ta plaćanja uopće i čine državnu potporu, ona izvršena u skladu s EEG-om iz 2012. čine postojeću potporu s obzirom na Odluku Komisije o državnoj potpori u predmetu NN 27/2000,
 - spojivost bilo koje dodijeljene potpore s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točaka (b) i (c),
 - izostanak kršenja članaka 30. i 110. Ugovora zbog činjenice da se uvezena električna energija iz EEG-a ne može usporediti s onom proizvedenom na domaćem tržištu, posebno u pogledu nedavne presude u predmetu *Ålands Vindkraft* ⁽²²⁾.
- (58) Njemački su argumenti razmotreni i njihova je neosnovanost detaljnije dokazana u odjeljku 7.

6. PREUZETE OBVEZE KOJE JE DOSTAVILA NJEMAČKA

- (59) Kao što je prethodno spomenuto u uvodnoj izjavi 19., Njemačka je dostavila sljedeću obvezu u pogledu reinvestiranja 50 milijuna EUR u interkonektore i europske energetske projekte:

„Što se tiče EEG-a iz 2012., i za Grünstromprivileg i za pitanje članaka 30. i 110. može se osmisлити jedno globalno rješenje. To bi se rješenje sastojalo od reinvestiranja procijenjenog navodno diskriminirajućeg iznosa, u interkonektore ili slične europske energetske projekte. To bi se reinvestiranje moglo provesti paralelno s napredovanjem dotičnog projekta. Na temelju iznosa koje je dostavila Njemačka, to bi reinvestiranje za razdoblje od siječnja 2012. do srpnja 2014. trebalo iznositi 50 milijuna EUR. Ponavljam, Njemačka nudi ovu obvezu šiteći svoj pravni položaj (bez diskriminacije).”

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

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

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

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

- (60) Osim toga, Njemačka je u pogledu plana prilagodbe spomenutoga u uvodnim izjavama 27. et seq. dostavila sljedeću obvezu:

„Povrat (povrativ iznos) s obzirom na nekog određenog poduzetnika rezultat je razlike dotičnih troškova iz EEG-a kako su određeni na temelju Smjernica o državnim potporama za zaštitu okoliša i energiju za razdoblje 2014.–2020. („Smjernice iz 2014.”) i troškova iz EEG-a kako su određeni na temelju EEG-a iz 2012. U tom pogledu, predmetnim se planom prilagodbe ograničava plaćanje koje se treba izvršiti na temelju Smjernica iz 2014. na najviše 125 % (za 2013. godinu) i na najviše 150 % (za 2014. godinu) plaćanja izvršenih u skladu s EEG-om iz 2012. s obzirom na 2013. godinu. Negativni iznosi povrata nisu uzeti u obzir.”

7. OCJENA POTPORE

7.1. Postojanje državnih potpora u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora

- (61) Prema članku 107. stavku 1. Ugovora, „osim ako je Ugovorima drukčije predviđeno, svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku kojim se narušava ili prijeti narušavanjem tržišnog natjecanja stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj, nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama”.

- (62) Prilikom određivanja čini li neka mjera državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora, Komisija mora primijeniti sljedeće kriterije: ta se mjera mora moći pripisati državi i mora uključivati državna sredstva; ona mora davati neku prednost određenim poduzetnicima ili određenim sektorima koja narušava ili prijeti narušavanjem tržišnog natjecanja i odgovorna je za utjecaj na trgovinu među državama članicama.

7.1.1. Postojanje selektivnih prednosti koje utječu na trgovinu i tržišno natjecanje

- (63) U svojoj je Odluci o pokretanju postupka Komisija utvrdila da su u EEG-u iz 2012. uključene dvije vrste selektivne prednosti koje utječu na trgovinu i tržišno natjecanje.
- (64) Prva je prednost dana proizvođačima električne energije iz EEG-a. Komisija je doista i utvrdila da se zajamčenim cijenama i premijama proizvođačima električne energije iz EEG-a za električnu energiju koju proizvode zajamčila viša cijena od tržišne. Isto stoji i za izravno stavljanje na tržište električne energije iz EEG-a, što je dovelo do prava na sniženi EEG doplatk u skladu s člankom 39. EEG-a iz 2012., jer se tom odredbom proizvođačima električne energije iz EEG-a omogućilo postizanje za svoju električnu energiju više cijene od tržišne. Ta je mjera bila selektivna jer su je upotrebljavali samo proizvođači električne energije iz EEG-a. Osim toga, tržište električne energije bilo je liberalizirano, a proizvođači električne energije bili su aktivni u sektorima u kojima se odvijala trgovina među državama članicama (uvodna izjava 76. Odluke o pokretanju postupka).
- (65) Drugu je prednost činilo sniženje EEG doplatka za određene EIU-e u skladu s BesAR-om. Komisija je utvrdila da su EIU-i u proizvodnom sektoru uživali određenu prednost jer je njihov EEG doplatk bio ograničen. Člancima 40. i 41. EEG-a iz 2012. oni su oslobođeni opterećenja koje bi inače morali snositi. Tim se ograničenjem doista spriječio OPS-ima i dobavljačima električne energije povrat od EIU-a dodatnih troškova za potporu električne energije iz EEG-a. Za tu se mjeru smatralo da je selektivna i zato što su je mogli iskoristiti samo EIU-i iz proizvodnog sektora. Konačno, ta je mjera odgovorna za narušavanje tržišnog natjecanja i utjecaj na trgovinu među državama članicama zato što su korisnici bili proizvođači robe za čiju se proizvodnju troši mnogo energije (na primjer, željezare i ostali proizvođači metalnih proizvoda, papirne industrije, kemijska industrija i cementare) koji su ujedno bili aktivni u sektorima u kojima se odvija trgovina među državama članicama (uvodne izjave 77. do 80. Odluke o pokretanju postupka).
- (66) Njemačka je zauzela stajalište da ne postoji ekonomska prednost ni na razini proizvođača električne energije iz EEG-a ni na razini EIU-a koji imaju koristi od BesAR-a, iz sljedećih razloga.
- (a) Proizvođači električne energije iz EEG-a navodno ne dobivaju nikakvu ekonomsku prednost od EEG doplatka samoga po sebi, čak ni kada bi se on smatrao državnim sredstvima, s obzirom na to da su zajamčene cijene po kojima oni dobivaju naknadu nezavisne od EEG doplatka. Umjesto toga, EEG doplatkom samo se kompenziraju gubici koji nastaju kod OPS-a. Osim toga, naknade proizvođačima električne energije iz EEG-a navodno zadovoljavaju kriterije iz predmeta Altmark ⁽²³⁾.

⁽²³⁾ Predmet C-280/00, Altmark Trans, ECLI:EU:C:2003:415, stavci 87. do 93. Kriterije iz predmeta Altmark postavio je Europski sud kako bi pojasnio pod kojim se okolnostima neka naknada koju pruži neko javno tijelo radi izvršavanja usluga od općeg gospodarskog interesa („SGEF”) kvalificira za državu potporu u skladu s člankom 107. stavkom 1. Ugovora.

- (b) Kada je riječ o EIU-ima, Njemačka tvrdi da se BesAR-om ne daje ekonomska prednost, nego da se kompenzira nepovoljan položaj koji u smislu tržišnog natjecanja trpe dotični poduzetnici u usporedbi sa svojim konkurentima iz ostalih država članica (a koji imaju niže troškove financiranja obnovljivih izvora) ⁽²⁴⁾ i iz trećih zemalja (koji se uglavnom uopće ne suočavaju s nekim sličnim opterećenjima).
- (67) Neke su zainteresirane strane osporavale nalaze koji govore da je sniženi EEG doplatka činio ekonomsku prednost odgovornu za narušavanje tržišnog natjecanja. Umjesto toga one navode da se tom mjerom u Uniji ponovo uspostavljao jednak položaj svih uključenih, s obzirom na to da je cijena industrijske električne energije u Njemačkoj viša no igdje drugdje. Osim toga, neke su zainteresirane strane napomenule da korisnici koji troše više od 10 GWh godišnje snose financijske troškove povezane s obveznim revizijama energetske učinkovitosti.
- (68) Njemačka i zainteresirane strane ujedno su upitnim ocijenile nalaz da su predmetne ekonomske prednosti selektivne i odgovorne za utjecaj na tržišno natjecanje i trgovinu, posebno zato što se BesAR navodno primjenjuje na sve poduzetnike u proizvodnoj industriji, i to bez obzira na njihovu veličinu. Neke zainteresirane strane tvrde da predmetna sniženja nisu selektivna jer korisnici nisu u situaciji usporedivoj s drugim poduzetnicima, s obzirom na to da su glavni kriteriji prihvatljivosti kandidata električni intenzitet i potrošnja električne energije i s obzirom na to da se električno intenzivni poduzetnici suočavaju s mnogo većim prijetnjama od EEG doplatka nego poduzetnici koji to nisu. Nadalje, oni tvrde da čak i da su ti sniženi doplatci na prvi pogled selektivni, oni bi bili svojstveni karakteru i logici sustava potpore električne energije iz EEG-a: bez tih sniženja, potpora električne energije iz EEG-a ne bi se mogla financirati jer bi se EIU-i preselili van Njemačke.
- (69) Tvrdnje koje su dostavile Njemačka i zainteresirane strane neuvjerljive su.

7.1.1.1. Jednaki položaj za poduzetnike u različitim državama članicama

- (70) Kao prvo, činjenicom da se nekom poduzetniku nadoknađuju troškovi ili naknade koje je on već snosio u načelu se ne isključuje postojanje određene ekonomske prednosti ⁽²⁵⁾. Niti je postojanje prednosti isključeno samom činjenicom da su konkurentni poduzetnici u ostalim državama članicama u povoljnijem položaju ⁽²⁶⁾, jer se pojam prednosti temelji na analizi financijske situacije poduzetnika u njegovu pravnom i činjeničnom kontekstu sa i bez predmetne posebne mjere. Međutim, kada se isključe porezi i pristojbe, cijene električne energije za industrijske potrošače u prosjeku su niže u Njemačkoj nego u ostalim državama članicama.
- (71) Opći sud je nedavno ponovo potvrdio načelo prema kojemu se postojanje prednosti mora ocijeniti bez obzira na jednak položaj u tržišnom natjecanju u ostalim državama članicama ⁽²⁷⁾. Opći sud je utvrdio da je sam karakter povlaštene cijene – drugim riječima, činjenica da je Alcoa Trasformazioni dobio nadoknadu za razliku između cijena električne energije koje je zaračunao ENEL i cijene predviđene uredbom iz 1995. – dovoljan za zaključak da dotični poduzetnik nije snosio sve troškove koji bi inače opteretili njegov proračun ⁽²⁸⁾. Opći sud zaključio je nadalje da postojanje prednosti proizlazi iz jednostavnog opisa mehanizma cjenovne diferencijacije, odnosno mehanizma nadoknada, čija je svrha osloboditi određeno trgovačko društvo plaćanja dijela cijene električne energije potrebne za proizvodnju robe koja se prodaje na području Unije ⁽²⁹⁾. Osim toga, Opći sud je potvrdio ⁽³⁰⁾ načelo prema kojemu se državna potpora mora ocijeniti sama za sebe, a ne u kontekstu njezinih ciljeva, kao što je ispravljanje nesavršenosti tržišnog natjecanja na nekom određenom tržištu.
- (72) Slično tome, sniženjima EEG doplatka dodijeljenima u skladu s BesAR-om poboljšava se financijska situacija korisnika oslobađajući ih od opterećenja troškova koje bi inače u normalnim uvjetima morali snositi. I doista, da ne postoje BesAR i odluka BAFA-e, oni bi morali platiti čitav EEG doplatka kao i bilo koji drugih potrošač električne energije. Njemačka je istaknula nužnost tih sniženja kako bi se održala konkurentnost njihovih korisnika u usporedbi s EIU-ima u ostalim državama članicama i trećim zemljama. Čineći tako, Njemačka implicitno priznaje da se prema tim korisnicima postupa na način koji im daje ekonomsku prednost.

⁽²⁴⁾ U prilog ovoj tvrdnji Njemačka citira izvješće Vijeća europskih energetskih regulatornih tijela (CEER) od 25. lipnja 2013. pod naslovom „Izvjješće o stanju programa potpora za obnovljive izvore energije i energetska učinkovitost u Europi” (posebno tablice na stranicama 18. do 20.).

⁽²⁵⁾ Predmet C-387/92, Banco Exterior de España, ECLI:EU:C:1994:100, stavak 13.; predmet C-156/98, Njemačka protiv Komisije, ECLI:EU:C:2000:467, stavak 25.; predmet C-6/97, Italija protiv Komisije, ECLI:EU:C:1999:251, stavak 15.; predmet C-172/03, Heiser, ECLI:EU:C:2005:130, stavak 36.; predmet C-126/01, GEMO SA, ECLI:EU:C:2003:622, stavci 28. do 31. o besplatnom prikupljanju i odlaganju otpada.

⁽²⁶⁾ Predmet 173/73 Italija protiv Komisije, ECLI:EU:C:1974:71, stavak 17. Vidjeti i predmet T-55/99, CETM protiv Komisije, ECLI:EU:T:2000:223, stavak 85.

⁽²⁷⁾ Predmet T-177/10, Alcoa Trasformazioni protiv Komisije, ECLI:EU:T:2014:897, stavci 82. do 85.

⁽²⁸⁾ Predmet T-177/10, Alcoa Trasformazioni protiv Komisije, ECLI:EU:T:2014:897, stavak 82.

⁽²⁹⁾ Predmet T-177/10, Alcoa Trasformazioni protiv Komisije, ECLI:EU:T:2014:897, stavak 84.

⁽³⁰⁾ Predmet T-177/10, Alcoa Trasformazioni protiv Komisije, ECLI:EU:T:2014:897, stavak 85.

7.1.1.2. Selektivnost

- (73) Što se tiče navoda o neselektivnosti BesAR-a, mora se podsjetiti da „ni velik broj prihvatljivih poduzetnika ni raznolikost ni veličina predmetnih sektora kojima ti poduzetnici pripadaju ne pružaju nikakve osnove za zaključak da neka državna inicijativa čini opću mjeru gospodarske politike”⁽³¹⁾, sve dok su drugi sektori, kao što su na primjer usluge, isključeni iz raspona korisnika. To je ovdje već slučaj jer se predmetnim potporama koristi samo proizvodni sektor (bez ikakve potrebe da Komisija razmatra daljnje razloge za selektivnost). Stoga se predmetna sniženja EEG doplatka ne primjenjuju na poduzetnike koji se nalaze u situacijama usporedivima s onima u kakvima se nalaze korisnici. Osim toga, različita sniženja EEG doplatka – ovisno o potrošnji – dovode do diferencijacije među subjektima koji se nalaze u jednakom pravnom i činjeničnom položaju, odnosno velikim potrošačima, pa su ona sama po sebi selektivna.
- (74) Uzimajući u obzir tvrdnju da su područje primjene BesAR-a i diferencijacije opravdane karakterom i općom shemom predmetnog sustava, treba podsjetiti da „mjera kojom se stvara iznimka u primjeni općeg poreznog sustava može biti opravdana ako ona proizlazi izravno iz osnova ili vodećih načela tog poreznog sustava. U tome kontekstu, mora se napraviti razlika između – s jedne strane – vanjskih ciljeva pridruženih određenom poreznom režimu i – s druge strane – mehanizama ugrađenih u sam porezni sustav koji su nužni za postizanje tih ciljeva.”⁽³²⁾. Međutim, ni zaštita okoliša ni očuvanje konkurentnosti industrije ne predstavljaju osnovna ni vodeća načela ugrađena u sustav doplatka. Suprotno tome, ona su vanjski ciljevi koji su tome sustavu pridruženi naknadno. Kao i u ranijim predmetima⁽³³⁾, cilj zaštite okoliša ne može u ovome predmetu izmijeniti nalaz prema kojemu sniženja EEG doplatka čine državnu potporu. Kao prvo, očuvanje konkurentnosti čak nije ni navedeno među ciljevima predmetnog zakona u članku 1. EEG-a iz 2012. A baš suprotno, u članku 40. drugoj rečenici zapravo je posebno navedeno da očuvanje konkurentnosti ne smije ugroziti ciljeve utvrđene člankom 1. EEG-a iz 2012.

7.1.1.3. Prednost koja proizlazi iz EEG doplatka; sudska praksa iz predmeta Altmark

- (75) S obzirom na tvrdnju Njemačke da doplatka za obnovljive izvore energije sam po sebi ne čini prednost za proizvođače električne energije iz EEG-a, Komisija zadržava stajalište da te poticajne mjere poboljšavaju financijsku situaciju proizvođača električne energije iz EEG-a više no što bi oni mogli postići prodajom svoje električne energije po tržišnoj cijeni. EEG doplatka služi za financiranje tih poticajnih mjera. Suprotno tvrdnjama Njemačke, činjenica da razina EEG doplatka može i ne mora utjecati na zajamčene cijene nevažna je za određivanje čine li te cijene ekonomsku prednost.
- (76) Njemačka je navela da potpora proizvođača električne energije iz EEG-a čini odgovarajuću naknadu za izvršavanje obveza pružanja javnih usluga u smislu predmeta Altmark.
- (77) U predmetu Altmark Europski sud je odlučio da državna mjera ne bi bila obuhvaćena člankom 107. stavkom 1. Ugovora kada se ta mjera mora smatrati „naknadom za pružene usluge poduzetnika koji je korisnik s ciljem izvršavanja obveza pružanja javnih usluga, tako da ti poduzetnici ne uživaju/nisu uživali stvarnu financijsku prednost pa predmetna mjera stoga nema/nije imala učinak stavljanja tih poduzetnika u povoljniji položaj u tržišnom natjecanju od poduzetnika s kojima se na tržištu natječu”⁽³⁴⁾.
- (78) Međutim, na taj se nalaz primjenjuju četiri uvjeta⁽³⁵⁾:
- (a) „prvo, poduzetniku koji je korisnik moraju zaista biti povjerene obveze pružanja javnih usluga i te obveze moraju biti jasno određene”;
- (b) „drugo, parametri na temelju kojih se izračunava naknada moraju biti utvrđeni unaprijed, na objektivan i transparentan način, kako bi se spriječilo dodjeljivanje ekonomske prednosti koja bi mogla pogodovati poduzetniku koji je korisnik u odnosu na konkurentne poduzetnike”;

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

⁽³²⁾ Spojeni predmeti C-78/08 do C-80/08, *Paint Graphos*, ECLI:EU:C:2011:550, stavak 69.

⁽³³⁾ Predmet C-75/97, *Belgija protiv Komisije*, ECLI:EU:C:1999:311, stavak 38. et seq.; predmet C-172/03, *Heiser*, ECLI:EU:C:2005:130; predmet C-487/06 P, *British Aggregates Association protiv Komisije*, ECLI:EU:C:2008:757, stavci 86. do 92.; predmet C-143/99, *Adria-Wien Pipeline*, ECLI:EU:C:2001:598, stavci 43., 52. et seq.

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

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

- (c) „treće, naknada ne smije premašiti iznos neophodan za pokrivanje svih ili dijela troškova koji su nastali pri izvršenju obveze pružanja javnih usluga, uzimajući u obzir odgovarajuće potvrde i razumnu dobit za izvršavanje tih obveza”;
- (d) „četvrto, ako poduzetnik kojemu su povjerene obveze pružanja javnih usluga u konkretnom slučaju nije odabran nakon postupka javne nabave u cilju odabira ponuditelja koji ima mogućnost pružanja tih usluga po najmanjem trošku za zajednicu, razina potrebne naknade mora biti utvrđena na temelju analize troškova koje bi tipični poduzetnik, kojim se primjereno upravlja i koji je prikladno opremljen prijevoznim sredstvima kako bi mogao ispuniti nužne zahtjeve javnih usluga, snosio pri izvršavanju tih obveza, uzimajući u obzir odgovarajuće potvrde i razumnu dobit za izvršavanje tih obveza”.
- (79) Njemačka tvrdi da se potporom proizvođača iz obnovljivih izvora ispunjuje prvi navedeni uvjet zbog postojanja cilja od zajedničkog interesa, utvrđenog člankom 3. stavkom 1. Direktive 2009/28/EZ o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora. Osim toga, prema Njemačkoj, člankom 3. stavkom 2. Direktive 2009/72/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽³⁶⁾ dokazuje se da promicanje energije iz obnovljivih izvora može biti predmet obveza pružanja javnih usluga koje se nameću poduzetnicima koji posluju u sektoru električne energije.
- (80) Njemačka ujedno smatra da je ispunjen i drugi kriterij iz predmeta Altmark. Prema Njemačkoj, parametri za izračunavanje naknade proizvođačima električne energije iz EEG-a bili su utvrđeni unaprijed na objektivan i transparentan način EEG-om iz 2012.
- (81) Njemačka smatra da je treći navedeni kriterij ispunjen, jer je Komisija zaključila u svojoj Odluci o pokretanju postupka da proizvođači električne energije iz EEG-a neće primiti prekomjernu naknadu.
- (82) Konačno, Njemačka tvrdi da je razina potpore proizvođača električne energije iz EEG-a bila utvrđena na temelju analize troškova koje bi tipični, dobro vođeni i odgovarajuće opremljeni poduzetnici snosili prilikom izvršavanja svojih obveza. U tom pogledu Njemačka se poziva na zaključak Komisije iz ocjene spojivosti u sklopu Odluke o pokretanju postupka prema kojemu su predmetne poticajne mjere za proizvođače električne energije iz EEG-a razmjerne i imaju poticajni učinak. Objema činjenicama navodno se dokazuje da su korisnici zajamčenih cijena dobro vođeni.
- (83) Komisija smatra te argumente neuvjerljivima.
- (84) Prvim se kriterijem iz predmeta Altmark zahtijeva da se pružatelju javnih usluga mora povjeriti obveza pružanja javnih usluga.
- (85) U skladu s EEG-om iz 2012. proizvođači nemaju obvezu proizvoditi, nego reaguju na gospodarski poticaj koji pruža njemačka država.
- (86) Zbog toga Komisija zaključuje da prvi kriterij iz predmeta Altmark nije ispunjen.
- (87) Budući da su kriteriji iz predmeta Altmark kumulativni, Komisija bez razmatranja ispunjavanja drugog, trećeg i četvrtog kriterija zaključuje da njemačke tvrdnje kako zajamčene cijene za proizvođače električne energije iz obnovljivih izvora čine odgovarajuću naknadu za izvršavanje obveza pružanja javnih usluga u smislu predmeta Altmark ne mogu biti prihvaćene.

7.1.1.4. Van der Kooy, Danske Busvognmænd i Hotel Cipriani

- (88) Kada je riječ o sniženjima EEG doplatka u skladu s BesAR-om, Njemačka i neke zainteresirane strane navele su presudu Suda u predmetu Van der Kooy i presude Općega suda u predmetima Danske Busvognmænd i Hotel Cipriani kao argument da predmetna sniženja ne čine ekonomsku prednost ⁽³⁷⁾.

⁽³⁶⁾ Direktiva 2009/72/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. srpnja 2009. o zajedničkim pravilima za unutarnje tržište električne energije i stavljanju izvan snage Direktive 2003/54/EZ (SL L 211, 14.8.2009., str. 55.).

⁽³⁷⁾ Spojeni predmeti 67/85, 68/85 i 70/85, Kwekerij Gebroeders van der Kooy i dr., ECLI:EU:C:1988:38; predmet T-157/01, Danske Busvognmænd protiv Komisije, ECLI:EU:T: 2004:76; spojeni predmeti T-254/00, T-270/00 i T-277/00, Hotel Cipriani i dr. protiv Komisije, ECLI:EU:T:2008:537.

- (89) U predmetu Van der Kooy Europski sud je presudio da povlaštena cijena prirodnog plina kakva je omogućena poduzetnicima koji se bave hortikulturnom proizvodnjom u grijanim staklenicima ne čini potporu ako je ona, „u kontekstu predmetnog tržišta, bila objektivno opravdana ekonomskim razlozima poput potrebe za odolijevanjem tržišnome natjecanju na istome tržištu od strane drugih izvora energije čija je cijena konkurentna”⁽³⁸⁾. Međutim, suprotno tvrdnjama Njemačke i drugih zainteresiranih strana, dotično pitanje kojim se bavio Sud bilo je tržišno natjecanje na istome tržištu između različitih goriva i način na koji određeno trgovačko društvo koje takva goriva prodaje može u skladu s time odrediti svoje cijene, drugim riječima – primjena testa privatnog ulagača u tržišnom gospodarstvu. Pitanje je bilo hoće li ta trgovačka društva sa stakleničkom proizvodnjom prijeći na ugljen zbog viših cijena plina i bi li povlaštene cijene mogle stoga predstavljati razumno gospodarsko ponašanje dotičnog trgovačkog društva za proizvodnju plina. U dotičnom predmetu ne postoje nikakve naznake da se Njemačka ponašala kao privatni ulagač i Njemačka nije doista nikada tvrdila da se sniženja EEG doplatka odobrena EIU-ima moraju smatrati provođenjem testa privatnog ulagača.
- (90) Osim toga, *obiter dicta* u presudama Općeg suda u predmetima Danske Busvognmænd⁽³⁹⁾ i Hotel Cipriani⁽⁴⁰⁾ u međuvremenu je poništio Europski sud, a isto je učinjeno i novijim presudama Općeg suda. U predmetu Comitato „Venezia vuole vivere”⁽⁴¹⁾, taj je Sud razjasnio da se za mjeru smatra da ne čini prednost jedino ako državna mjera predstavlja naknadu za usluge koje je pružio poduzetnik kojemu je povjereno pružanje usluge od općeg javnog interesa kako bi se izvršile obveze pružanja javnih usluga, ako ti poduzetnici ne uživaju stvarnu financijsku prednost te ako predmetna mjera ne utječe stavljajući ih u povoljniji položaj u tržišnom natjecanju u odnosu na poduzetnike koji se s njima natječu na tržištu⁽⁴²⁾. Taj je Sud dodao kako se činjenicom da neka država članica ima za cilj jednostranim mjerama uskladiti uvjete tržišnog natjecanja u nekom određenom sektoru gospodarstva s onima kakvi prevladavaju u ostalim državama članicama, ne može predmetnim mjerama oduzeti njihovo obilježje potpore⁽⁴³⁾. Osim toga, mjere osmišljene radi kompenziranja mogućih nepovoljnih okolnosti kojima su poduzetnici s poslovnim nastanom u određenom području neke države članice izloženi mogu činiti selektivne prednosti⁽⁴⁴⁾.
- (91) Slično tome, Opći sud je utvrdio da sudska praksa u predmetu Danske Busvognmænd nije primjenjiva kada država ublažava pristojbe koje inače opterećuju proračun nekog poduzetnika. Opći sud potvrdio je načelo da se područjem primjene naknade, odnosno anuliranjem nepovoljnog položaja u tržišnom natjecanju, ne poništava njezino obilježje državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora⁽⁴⁵⁾.
- (92) U jednoj je kasnijoj presudi Opći sud priznao da se ciljem kompenziranja nepovoljnog položaja poduzetnika u tržišnom natjecanju, koji se provodi sniženjima određenih doprinosa, ne može tim prednostima oduzeti njihovo obilježje potpore u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora. Stoga se za mjeru kojom se namjeravaju kompenzirati strukturne nepovoljne okolnosti ne može izbjeći klasifikacija državne potpore, osim ako se ispune kriteriji utvrđeni predmetom Altmark⁽⁴⁶⁾.
- (93) Zbog toga se pravac argumentiranja kakav su zauzele Njemačka i određene zainteresirane strane ne može prihvatiti.
- (94) Komisija zaključuje da predmetna mjera dovodi do selektivnih prednosti za proizvođače električne energije iz EEG-a koje će vjerojatno utjecati na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama.

7.1.2. Pripisivost

- (95) U svojoj Odluci o pokretanju postupka, Komisija je zauzela stajalište da se predmetne prednosti mogu pripisati njemačkoj državi jer su zajamčene cijene i premije te EEG doplatka i ograničenje toga doplatka proizlazili iz državnog zakonodavstva i provedbenih uredba te zbog toga što je ograničavanje doplatka bilo uspostavljeno tek nakon što je BAFA, kao javno tijelo, provjerila jesu li ispunjeni pravni uvjeti.
- (96) Njemačka i treće strane osporavale su pripisivost na temelju toga što je država zakonodavstvo tek donijela, a mrežni operateri djeluju prema vlastitoj dobroj volji.

⁽³⁸⁾ Spojeni predmeti 67/85, 68/85 i 70/85, Kwekerij Gebroeders van der Kooy i dr., ECLI:EU:C:1988:38, stavak 30.

⁽³⁹⁾ Predmet T-157/01, Danske Busvognmænd protiv Komisije, ECLI:EU:T:2004:76, stavak 57.

⁽⁴⁰⁾ Spojeni predmeti T-254/00, T-270/00 i T-277/00, Hotel Cipriani i dr. protiv Komisije, ECLI:EU:T:2008:537, stavak 185.

⁽⁴¹⁾ Predmet C-71/09 P, Comitato „Venezia vuole vivere” i dr. protiv Komisije, ECLI:EU:C:2011:368.

⁽⁴²⁾ Predmet C-71/09 P, Comitato „Venezia vuole vivere” i dr. protiv Komisije, ECLI:EU:C:2011:368, stavak 92.

⁽⁴³⁾ Predmet C-71/09 P, Comitato „Venezia vuole vivere” i dr. protiv Komisije, ECLI:EU:C:2011:368, stavak 95.

⁽⁴⁴⁾ Predmet C-71/09 P, Comitato „Venezia vuole vivere” i dr. protiv Komisije, ECLI:EU:C:2011:368, stavak 96.

⁽⁴⁵⁾ Predmet T-295/12, Njemačka protiv Komisije, ECLI:EU:T:2014:675, stavak 144.; predmet T-309/12 – Zweckverband Tierkörperbeseitigung protiv Komisije, ECLI:EU:T:2014:676, stavak 261.

⁽⁴⁶⁾ Predmet T-226/09, British Telecommunications i dr. protiv Komisije, ECLI:EU:T:2013:466, stavak 71.

- (97) Za pitanje pripisivost može se zahtijevati pažljivo ocjenjivanje kada je riječ jedino o ponašanju poduzetnika u javnome vlasništvu. Međutim, nema nikakve sumnje da se mjere javne državne uprave i zakonodavca uvijek mogu pripisati državi ⁽⁴⁷⁾.

7.1.3. Postojanje državnih sredstava

- (98) Kada je riječ o potpori proizvođača električne energije iz EEG-a, Komisija je u Odluci o pokretanju postupka donijela privremeni zaključak da je u skladu s EEG-om iz 2012. država bila zadužila OPS-e da upravljaju EEG doplatkom te da su prihodi od tog EEG doplatka činili državna sredstva (uvodna izjava 138.).
- (99) Država ne samo da je odredila kome se predmetna prednost mora dodijeliti te kriterije prihvatljivosti i razinu potpore, nego je za pokrivanje troškova potpore električne energije iz EEG-a osigurala i financijska sredstva. Suprotno situaciji u predmetu *Doux Élevage* ⁽⁴⁸⁾, EEG doplatka je uveden i nameće se zakonodavstvom, tj., uvela ga je i nameće ga država pa nije samo privatna inicijativa OPS-a koju je država učinila obveznom kako bi spriječila oportunitizam („free-riding”). Država je odredila svrhu i određište toga doplatka: on služi za financiranje politike potpora koju je sastavila država i nije mjera o kojoj odlučuju OPS-i. OPS-i ne mogu slobodno odrediti taj doplatka prema svojoj želji, a način izračuna, ubiranja i upravljanja tim doplatkom pod strogim je nadzorom. Država nadzire i način na koji oni prodaju električnu energiju iz EEG-a. Odredbama kojima se određivanje EEG doplatka vodi osigurava se da se tim doplatkom pruži dovoljno financijskog pokrića za plaćanje potpora električne energije iz EEG-a kao i troškova koji proizlaze iz upravljanja tim sustavom. Tim se odredbama ne dopušta nakupljanje dodatnog prihoda povrh iznosa kojim se pokrivaju ti troškovi. OPS-i ne smiju EEG doplatkom financirati nijedan drugi oblik djelatnosti, a financijski tokovi moraju se nalaziti na odvojenim računima (uvodna izjava 137. Odluke o pokretanju postupka).
- (100) U skladu sa sudskom praksom Europskog suda, obje vrste prednosti – one koje dodjeljuje izravno država i one koje dodjeljuju javna ili privatna tijela koje je država zadužila ili osnovala – obuhvaćene su konceptom državnih sredstava u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora ⁽⁴⁹⁾. Stoga sama činjenica da se ta prednost ne financira izravno iz državnog proračuna nije dovoljna za isključivanje mogućnosti da su državna sredstva uključena ⁽⁵⁰⁾. Osim toga, izvorno privatnim karakterom tih sredstava ne sprječava se da ih se smatra državnim sredstvima u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora ⁽⁵¹⁾. Činjenicom da ta sredstva nisu ni u kojemu trenutku vlasništvo države isto se tako ne prijeći da ona čine državna sredstva, ako su pod nadzorom države ⁽⁵²⁾ (vidjeti uvodne izjave 82., 83. i 84. Odluke o pokretanju postupka).
- (101) Stoga je Europski sud u nekoliko predmeta zauzeo stajalište da bi doprinosi koje su nametnuli privatni operateri mogli činiti državnu potporu zbog činjenice da je posebno zaduženo ili osnovano tijelo za upravljanje tim doprinosima u skladu s državnim zakonodavstvom ⁽⁵³⁾ (vidjeti uvodne izjave 85. do 89. Odluke o pokretanju postupka). Naime, zato što se „predmetna sredstva financiraju putem obveznih doprinosa koji su nametnuti državnim zakonodavstvom i zato što se, kako se vidjeti u tome predmetu, njima upravlja i raspodjeljuju se u skladu s odredbama tog zakonodavstva, ona se moraju smatrati državnim sredstvima u smislu [članka 107.], čak i kada njima upravljaju institucije odvojene od javnih tijela.” ⁽⁵⁴⁾
- (102) Komisija je stoga u Odluci o pokretanju postupka zaključila, pozivajući se na nalaze Općeg suda ⁽⁵⁵⁾, da je relevantan kriterij za ocjenjivanje jesu li ta sredstva bila javna, bez obzira na njihov izvor, bio kriterij stupnja intervencije javnih tijela u definiranju predmetnih mjera i metoda njihova financiranja.
- (103) Iako je Sud u predmetima *PreussenElektra* i *Doux Élevage* isključio postojanje državnih sredstava, to je učinio zbog posebnih okolnosti tih predmeta. U predmetu *PreussenElektra* ⁽⁵⁶⁾ nije bilo ni doplatka ni doprinosa, ni tijela osnovanog ili zaduženog za upravljanje tim sredstvima, jer su obveze nametnute privatnim operaterima oni

⁽⁴⁷⁾ Vidjeti zaključke AG Watheleta, predmet C-242/13, *Commerz Nederland*, ECLI:EU:C:2014:308, stavci 75. et seq.

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

⁽⁴⁹⁾ Predmet C-78/76, *Steinike & Weinig protiv Njemačke*, ECLI:EU:C:1977:52, stavak 21.

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

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

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

⁽⁵³⁾ Predmet C-78/76, *Steinike & Weinig protiv Njemačke*, ECLI:EU:C:1977:52, stavak 21.; predmet 173/73, *Italija protiv Komisije*, EU:C:1974:71, stavak 16.; predmet 259/85, *Francuska protiv Komisije*, ECLI:EU:C:1987:478, stavak 23.; predmet C-206/06, *Essent Netwerk Noord*, ECLI:EU:C:2008:413, stavak 66.

⁽⁵⁴⁾ Predmet 173/73 *Italija protiv Komisije*, ECLI:EU:C:1974:71, stavak 16.

⁽⁵⁵⁾ Predmet T-139/09, *Francuska protiv Komisije*, ECLI:EU:T:2012:496, stavci 63. i 64.

⁽⁵⁶⁾ Predmet C-379/98, *PreussenElektra protiv Schleswag*, ECLI:EU:C:2001:160.

morali izvršiti svojim vlastitim novcem. U predmetu *Doux Élevage* doista jest postojao doprinos koji je država učinila obveznim, ali je dotična privatna organizacija bila slobodna prihode od toga doprinosa iskoristiti kako njoj odgovara. Stoga nije postojao element državnog nadzora nad prikupljenim sredstvima.

- (104) Primjenom tih načela na sustav potpora uspostavljen EEG-om iz 2012. Komisija je došla do sljedećih privremenih zaključaka:
- (105) EEG-om iz 2012. država je uvela jednu posebnu pristojbu, EEG doplatka, i definirala njezinu svrhu – financiranje razlike između troškova koje OPS-i snose prilikom kupnje električne energije iz EEG-a i prihoda koji ostvare od prodaje te struje. Metoda izračuna kojom se određuje razina tog doplatka isto je tako predviđena EEG-om iz 2012., kao i načelo da se manjkovi i viškovi ispravljaju u sljedećoj godini. Time se osigurava da OPS-i ne snose nikakve gubitke, ali se ujedno podrazumijeva da prihod od tog doplatka ne mogu iskoristiti ni za što drugo osim za financiranje iz EEG-a. Komisija je zaključila da je, za razliku od predmeta *PreussenElektra*, potrebna financijska sredstva za financiranje potpore električne energije iz EEG-a tim poduzetnicima pružila država (vidjeti uvodne izjave 97. do 103. Odluke o pokretanju postupka).
- (106) Osim toga, Komisija je zauzela stajalište da su OPS-i bili zaduženi za upravljanje tim doplatkom. Oni moraju:
- kupiti električnu energiju iz EEG-a proizvedenu u njihovu području bilo izravno od proizvođača, kada je on izravno spojen na prijenosni vod, ili od operatera distribucijskog sustava (ODS) po zajamčenim cijenama, ili platiti tržišnu premiju. Kao posljedica toga, električna energija iz EEG-a kao i financijsko opterećenje potpora predviđenih EEG-om iz 2012. centralizirani su na razini svakog od četiri spomenuta OPS-a,
 - primijeniti *povlasticu za zelenu električnu energiju* na dobavljače koji je zatraže i ispuniti odgovarajuće uvjete utvrđene člankom 39. stavkom 1. EEG-a iz 2012.,
 - izvršiti među sobom prijeboj količine električne energije iz EEG-a tako da svaki od njih kupi jednak dio električne energije iz EEG-a,
 - prodati električnu energiju iz EEG-a na promptnom tržištu u skladu s pravilima definiranim EEG-om iz 2012. i njegovim provedbenim uredbama, što se može učiniti zajednički,
 - zajednički izračunati EEG doplatka, koji mora biti jednak za svaki kWh potrošen u Njemačkoj, kao razliku između prihoda od prodaje električne energije iz EEG-a i rashoda povezanih s kupnjom električne energije iz EEG-a,
 - zajednički objaviti EEG doplatka u posebnom obliku na zajedničkim mrežnim stranicama,
 - također objaviti skupne informacije o električnoj energiji iz EEG-a,
 - usporediti prognozirani EEG doplatka s onim koji je doista trebao biti u nekoj određenoj godini pa prilagoditi doplatka za sljedeću godinu,
 - objaviti prognoze za nekoliko godina unaprijed,
 - ubrati EEG doplatka od dobavljača električne energije,
 - voditi (svaki od njih) na zasebnom bankovnom računu sve financijske tokove (rashod i prihodi) povezane s EEG-om iz 2012.
- (107) Konačno, Komisija je zaključila da je država strogo nadzirala OPS-e prilikom upravljanja tim doplatkom (uvodne izjave 110. do 113. Odluke o pokretanju postupka). Taj je nadzor provodio BNetzA, koji ujedno ima potrebne izvršne ovlasti. BNetzA posebno nadzire način na koji OPS-i prodaju na promptnom tržištu električnu energiju iz EEG-a za koju se plaćaju zajamčene cijene, zatim jesu li OPS-i ispravno odredili, utvrdili i objavili EEG doplatka, jesu li dobavljačima električne energije EEG doplatka ispravno zaračunali, jesu li zajamčene cijene i premije ispravno zaračunate na teret OPS-a te snižava li se EEG doplatka samo onim dobavljačima električne energije koji ispunjuju uvjete iz članka 39. EEG-a iz 2012. BNetzA ujedno prima od OPS-a informacije o potporama električne energije iz EEG-a i o zaračunavanju iznosa na teret dobavljača. Konačno, BNetzA može propisati novčane kazne i donositi odluke, uključujući odluke koje utječu na razinu EEG doplatka. Komisija je ujedno zaključila da BAFA, kao državno tijelo, dodjeljuje prava na ograničeni EEG doplatka za EIU-e prema zahtjevima mogućih korisnika.

- (108) Njemačka osporava uključivanje državnih sredstava. Kao prvo, ona navodi da se mehanizmom potpora iz EEG-a uključuju samo privatni poduzetnici, bili to operateri postrojenja za proizvodnju električne energije iz EEG-a, mrežni operateri, OPS-i ili dobavljači električne energije, pri čemu su sve ove kategorije pretežno u privatnom vlasništvu, čak i kada državna ili javna tijela zadržavaju vlasništvo u značajnom broju tih poduzetnika. Prilikom nametanja obveza tim poduzetnicima, EEG-om iz 2012. ne rade se razlike na temelju toga je li predmetni poduzetnik u privatnom ili javnom vlasništvu. U mjeri u kojoj su u tom postupku uključena javna tijela (BNetzA, BAFA i UBA), ona navodno ne nadziru ni ubiranje ni korištenje sredstava, nego se ograničavaju na ulogu nadziranja zakonitosti i funkcioniranja toga sustava.
- (109) Kao drugo, Njemačka ističe da se EEG-om iz 2012. ne utvrđuje razina EEG doplatka te da ga ne određuje ni neko javno tijelo. Razina EEG doplatka određuje se poslovanjem tržišta, s obzirom na to da OPS-i prvo prodaju električnu energiju iz EEG-a na promptnom tržištu, a zatim utvrđuju ostale troškove koji se EEG doplatkom moraju pokriti.
- (110) Nekoliko je zainteresiranih strana dijelilo njemačku analizu prema kojoj EEG iz 2012. ne čini državnu potporu. Posebno su osporavale privremene nalaze Komisije prema kojima EEG doplatkom upravljaju privatna tijela koje je za to zadužila država. One ujedno tvrde da BnetzA ne provodi nadzor nad prihodom koji potječe iz EEG doplatka ni nad razinom samog tog doplatka, nego da samo nadzire zakonitost – bez da ima ikakav utjecaj na upravljanje tim sredstvima. Konačno, iako se sniženje EEG doplatka temelji na EEG-u iz 2012. i provodi ga BAFA, time se navodno ne može promijeniti privatni karakter tih sredstava jer se plaćanja odvijaju između privatnih poduzetnika i ni u jednome trenutku ne izlaze iz privatnog sektora pa država ne može nad njima vršiti nadzor. Osim toga, navodi se da je sloboda odluke o prosljeđivanju EEG doplatka – od OPS-a na dobavljače električne energije, a zatim od dobavljača električne energije na potrošače električne energije – ostavljena OPS-ima odnosno dobavljačima električne energije, zbog čega je taj doplatka element cjenovne politike privatnih poduzetnika i ni na koji način ne predstavlja naknadu koju nameće država.
- (111) Međutim, tim se tvrdnjama ne može promijeniti privremeni zaključak donesen Odlukom o pokretanju postupka.

7.1.3.1. Postojanje doplatka koji je uvela država

- (112) Kada je riječ o tvrdnji Njemačke da EEG doplatka nikada ne ulazi niti prolazi kroz državni proračun, dovoljno je podsjetiti, kao što je već i učinjeno u uvodnoj izjavi 100., da sama činjenica da se ta prednost ne financira izravno iz državnog proračuna nije dovoljna za isključivanje mogućnosti da su državna sredstva uključena, sve dok stoji da je država zadužila ili osnovala tijelo za upravljanje tim sredstvima.
- (113) Njemačka je istaknula da su plaćanja EEG doplatka – koja predmetni dobavljači električne energije moraju izvršiti OPS-ima – privatnog karaktera, s obzirom na to da OPS-i prema javnom pravu nemaju ni nadležnosti ni ovlasti za provođenje svojeg zahtjeva za nadoknadu od dobavljača. Umjesto toga oni se, kao i svi ostali privatni poduzetnici, moraju osloniti na građanske sudove. Međutim, tom se analizom ne uzima u obzir da se predmetna plaćanja ne temelje na slobodno zaključenim ugovorima između dotičnih ugovornih strana, nego na pravnim obvezama (*gesetzliche Schuldverhältnisse*) koje im je nametnula država. Stoga su ti OPS-i zakonski obvezani na povrat EEG doplatka od dobavljača električne energije.
- (114) U tom je pogledu ustaljena sudska praksa⁽⁵⁷⁾ takva da tijela koja su zadužena za upravljanje predmetnim potporama mogu biti bilo javna ili privatna tijela. Stoga se samom činjenicom da su OPS-i privatni operateri ne može isključiti postojanje državnih sredstava. Osim toga Sud je utvrdio da „[t]a razlika između potpora koje dodjeljuje država i potpora koje se dodjeljuju putem državnih sredstava služi obuhvaćanju, u definiciju potpore, ne samo potpora koje izravno dodjeljuje država, nego i potpora koje dodjeljuju javna ili privatna tijela koje je zadužila ili osnovala država”⁽⁵⁸⁾. U predmetu *Sloman Neptun*⁽⁵⁹⁾ Sud je utvrdio da su državna sredstva uključena kada je cilj predmetnog sustava te njegove strukture objekta i opće strukture stvaranje prednosti koja za državu ili za privatna tijela koja je država zadužila ili osnovala predstavljaju dodatno opterećenje⁽⁶⁰⁾. Stoga je za uključenost državnih sredstava dovoljno da se predmetnom prednošću smanje sredstva na koje neko privatno tijelo ima pravo. Sniženi EEG doplatka koji plaćaju EIU-i ima upravo takav učinak smanjivanja iznosa koje dobavljači električne energije ubiru od EIU-a.

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

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

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

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

- (115) Činjenicom da dobavljači električne energije nemaju obvezu proslijediti taj EEG doplatk na potrošače električne energije ne navodi se na zaključak da su ti ubrani prihodi privatni, sve dok su dobavljači električne energije sami pod obvezom, koja proizlazi iz EEG-a iz 2012., plaćanja tog doplatka OPS-ima. I opet, ta obveza ne temelji se na ugovoru koji su predmetni operateri sklopili svojevrijedno, nego na pravnim obvezama (*gesetzliches Schuldverhältnis*) koje proizlaze izravno iz državnog zakonodavstva. Osim toga, kako je navedeno u uvodnoj izjavi (100), izvornim privatnim karakterom tih sredstava ne priječi se da ih se smatra državnim sredstvima. Za razliku od predmeta *PreussenElektra*, u kojemu su privatni operateri za plaćanje kupovne cijene proizvoda morali koristiti vlastitim sredstvima, predmetni OPS-i su svi skupa zaduženi za upravljanje doplatkom koji su dobavljači električne energije obvezni plaćati bez da zauzvrat prime ikakvu protuvrijednost.
- (116) Prema Njemačkoj, neki su nacionalni sudovi razmatrali predmetni EEG doplatk i putem njega ubrana financijska sredstva pa su zaključili da država njima ne upravlja ni na koji način. U jednome predmetu na koji se Njemačka poziva ⁽⁶¹⁾ dotični je nacionalni sud napomenuo da je stvaranjem samoodrživog sustava za provođenje cilja javne politike njemačka država do određene mjere financiranje potpora obnovljivih izvora prenijela na privatne operatere. Zbog toga je taj nacionalni sud smatrao da EEG doplatk nije činio doprinos posebne namjene (*Sonderabgabe*) u smislu njemačkog ustavnog zakona jer prihodi od EEG doplatka nisu bili prosljeđeni u državni proračun i zato što dotična javna tijela nisu mogla tim sredstvima sama raspolagati – čak ni neizravno. Komisija stoga napominje da je odluka tog nacionalnog suda bila ograničena na primjenu nacionalnog ustavnog zakona, a posebno na tumačenje pravnog koncepta „doprinos posebne namjene”. Taj nacionalni sud nije obradio pitanje uključuje li EEG iz 2012. državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora. Iako između dotičnog testa koji je primijenio dotični nacionalni sud u smislu njemačkog ustavnog zakona i ocjenjivanja koje Komisija mora provesti u skladu s člankom 107. stavkom 1. Ugovora može biti sličnosti, iz sudske prakse Europskog suda proizlazi da sredstva ne moraju teći u državni proračun niti moraju biti vlasništvo države da bi se ona smatrala državnim sredstvima. S obzirom na to da državna sredstva mogu postojati i kada je neko javno ili privatno tijelo osnovano ili zaduženo da njima upravlja, koncept državnih sredstava širi je od testa koji je u skladu s njemačkim ustavnim zakonom ⁽⁶²⁾ primijenio dotični nacionalni sud.

7.1.3.2. Zaduživanje OPS-a za upravljanje predmetnim doplatkom

- (117) Njemačka osporava nalaz Komisije prema kojemu su OPS-i bili zajednički zaduženi za upravljanje državnim sredstvima. Prema Njemačkoj, tim OPS-ima država nije povjerala ništa. Umjesto toga, razni operateri obuhvaćeni EEG-om iz 2012., kao i svi operateri u tom gospodarstvu, samo među sobom namiruju privatne zahtjeve koji proizlaze iz prava ponuđena zakonom.
- (118) Međutim, Komisija smatra da je EEG-om iz 2012. na jasan način OPS-ima povjeren niz obveza i zadaća nadzora povezano sa sustavom iz EEG-a čime su oni promovirani u središnje točke funkcioniranja toga sustava (vidjeti uvodnu izjavu 106.) Svako od ta četiri njemačka OPS-a centralizira – za svoje vlastito područje – svu električnu energiju iz EEG-a, sve troškove koji proizlaze iz nabave električne energije iz EEG-a i plaćanja tržišnih premija te sve troškove koji proizlaze iz upravljanja predmetnim EEG doplatkom. Oni ujedno centraliziraju i svaki prihod od EEG doplatka za svoje područje. Stoga je jasno da OPS-i ne namiruju samo među sobom svoje privatne zahtjeve, nego provode svoje pravne obveze u skladu s EEG-om iz 2012.

7.1.3.3. Državni nadzor, posebno nadzor BNetzA-a

- (119) Njemačka i zainteresirane strane nadalje tvrde da je uključivanje dotičnih javnih tijela, a posebno BNetzA-a i BAFA-e, previše ograničeno da bi ona imala ikakav značajan opseg nadzora nad EEG doplatkom. BNetzA i BAFA nadziru samo zakonitost djelovanja uključenih privatnih operatera i, ako je potrebno, primjenjuju administrativne sankcije (BNetzA) ili utvrđuju pravo EIU-a na iskorištavanje sniženog doplatka (BAFA). Oni ne mogu utjecati na financijske tokove i ne odlučuju o razini EEG doplatka. Prema Njemačkoj, činjenica da se EEG-om iz 2012. utvrđuje metoda izračuna predmetnog doplatka kao i zahtjevi za transparentnost, kao i nadzor koji provodi BNetzA, usmjerena je jedino na sprječavanje nepravednog bogaćenja jednog od dotičnih privatnih operatera u čitavom tom nizu plaćanja. Međutim, to onda moraju provesti dotični privatni operateri, iznoseći zahtjeve za plaćanje pred građanske sudove.
- (120) Suprotno tvrdnjama Njemačke i dotičnih zainteresiranih strana, prilikom ustanovljavanja prava na ograničeni EEG doplatk za EIU-e prema zahtjevima mogućih korisnika, BAFA donosi upravne odluke. Te su odluke samoozvršne

⁽⁶¹⁾ Oberlandesgericht Hamm, presuda od 14. svibnja 2013., ref. 19 U 180/12.

⁽⁶²⁾ Vidjeti predmet C-78/76, *Steinike & Weinlig protiv Njemačke*, ECLI:EU:C:1977:52, stavak 21.

i mogu se osporiti jedino pred njemačkim upravnim sudovima, a ne pred građanskim sudovima. Nadalje, BNetzA ima u skladu s EnWG-om snažne izvršne ovlasti koje može iskoristiti radi novčanog kažnjavanja svih operatera uključenih u taj sustav i radi provedbe usklađivanja s EEG-om iz 2012.

- (121) Osim toga, Europski sud nedavno je u predmetu *Elcogás* potvrdio da su državna sredstva uključena čak i kada državno tijelo kojemu je povjerena raspodjela ubranih iznosa nema u tom pogledu diskrecijsko pravo ⁽⁶³⁾.
- (122) Točnije, suprotno stajalištu koje je Komisija zauzela u uvodnoj izjavi 134. Odluke o pokretanju postupka, Njemačka i zainteresirane strane tvrde da BNetzA ne može utvrditi razinu EEG doplatka. Međutim, kako je već ustanovljeno u uvodnoj izjavi 43., člankom 6. stavkom 3. *AusglMechAV*-a navodi se da BNetzA može donijeti izvršive odluke za ispravljanje razine predmetnog doplatka. Osim toga, opseg u kojemu je BNetzA provodio svoje ovlasti nije važan, sve dok ih on ima. BNetzA može donošenje ikakvih izvršivih odluka jednostavno ne smatrati nužnim.

7.1.3.4. Nalaz državnog nadzora općenito

- (123) Njemačka i neke zainteresirane strane kritizirale su Komisiju zbog navodnog nepropisnog smatranja različitih koraka i odnosa unutar sustava iz EEG-a cjelinom kako bi mogla tvrditi da je taj sustav bio pod državnim nadzorom. Tvrđili su da bi – da je Komisija te korake razmatrala zasebno i usredotočila se samo na jedan po jedan niz odnosa (proizvođač električne energije iz EEG-a – ODS/OPS; OPS – BNetzA; OPS – dobavljač; dobavljač – potrošač) – Komisija morala donijeti zaključak da državni nadzor nije postojao. Navodno je BAFA-ina uloga ograničena na ocjenjivanje prihvatljivosti, a BAFA nema mogućnost u tome pogledu slobodno donositi odluke.
- (124) Suprotno tome, Njemačka i te zainteresirane strane pogriješile su zauzimajući previše rascjepkan pogled na predmetni sustav financiranja utvrđen EEG-om iz 2012. U predmetu *Bouygues*, Sud je zauzeo sljedeće stajalište: „Budući da državne intervencije dolaze u raznim oblicima i moraju se ocijeniti s obzirom na svoje učinke, ne može se isključiti [...] da se nekoliko uzastopnih mjera državne intervencije mora, u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU), smatrati jednom jedinom intervencijom.” ⁽⁶⁴⁾ Sud je nastavio napominjući da to „može biti slučaj posebno kada su uzastopne intervencije – imajući posebno na umu njihovu kronologiju, njihovu svrhu i date okolnosti predmetnog poduzetnika u vrijeme tih intervencija – toliko blisko povezane jedna s drugom da se međusobno ne mogu odvojiti ⁽⁶⁵⁾”. Upravo je takva situacija sa sustavom iz EEG-a. EEG iz 2012. i ovlasti i djelovanja BNetzA-a, BAFA-e, UBA-e i tijela *Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung* toliko su blisko međusobno povezana i ovisna jedna o drugima da se ona mogu jedino smatrati nerazdvojivima.
- (125) Njemačka ujedno tvrdi da je Komisija pogrešno zaključila o postojanju državnog nadzora na temelju načina na koji se viškovima i manjkovima upravlja na računu EEG-a. Kao prvo, Njemačka napominje da račun EEG-a i državni proračun nisu nikako povezani: država ne kompenzira manjak na računu EEG-a, niti se – kao što je to bio slučaj u predmetu *Essent* – u državni proračun prenose ikakvi viškovi. U stvarnosti se na temelju i manjkova i viškova određuje razina EEG doplatka za sljedeću godinu. Tako se oni prebijaju između uključenih privatnih operatera. Država u tome nema nikakvu ulogu.
- (126) Međutim, Komisija smatra da državni nadzor nad predmetnim sredstvima ne znači da moraju postojati ikakvi tokovi u i iz državnog proračuna ⁽⁶⁶⁾ u kojima bi bila uključena i dotična sredstva. Za provođenje državnog nadzora nad tim sredstvima dovoljno je da država u cijelosti propisuje način postupanja u slučaju manjka ili viška na računu EEG-a. Odlučujući element je taj što je država ustanovila sustav kojim se troškovi koje snose mrežni operateri u cijelosti nadoknađuju EEG doplatkom, a dobavljači električne energije ovlašten su taj doplatok proslijediti potrošačima.
- (127) Njemačka također ističe da samo uređivanje i nadzor tokova privatnog novca ne mogu činiti državnu potporu. Njemačka taj sustav uspostavljen EEG-om iz 2012. uspoređuje s drugim područjima gospodarskih propisa, poput zaštite potrošača u poslovanju s bankama, obvezom plaćanja osiguranja automobila za vozače ili određivanjem

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

⁽⁶⁴⁾ Predmet C-399/10 P, *Bouygues* i dr. protiv Komisije, ECLI:EU:C:2013:175, stavak 103.

⁽⁶⁵⁾ Predmet C-399/10 P, *Bouygues* i dr. protiv Komisije, ECLI:EU:C:2013:175, stavak 104.

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

cijena u telekomunikacijama i zdravstvu. Njemačka tvrdi da uređivanje privatne gospodarske djelatnosti kao takve ne podrazumijeva kao takvo državni nadzor. BNetzA prema Njemačkoj ne čini ništa više no što osigurava zaštitu potrošača. Međutim, postoji jedna znatna razlika između onih područja u kojima država samo pruža okvir zaštite potrošača i predmetne situacije. Ovdje je država donijela zaseban zakonodavstveni akt, EEG iz 2012., čija prvenstvena svrha nije zaštita potrošača. Ovdje država osigurava kontinuiran protok novca predmetnim sektorom s ciljem ostvarivanja ciljeva politike iz tog zakonodavstva. Osim toga, ustaljena je sudska praksa ⁽⁶⁷⁾ da se sredstva financirana putem obvezne naknade koja je nametnuta zakonodavstvom neke države članice – a kojima se upravlja i koja se raspodjeljuju u skladu s odredbama tog zakonodavstva – moraju smatrati državnim sredstvima u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora čak i kada njima upravljaju subjekti odvojeni od javnih tijela. Stoga se EEG iz 2012. ne može uspoređivati s državnim mjerama na koje država ne utječe ili za koje ona ne osigurava financiranje.

- (128) Prema Njemačkoj, predmetna je situacija usporediva s onom iz predmeta *Doux Élevage*. U predmetu *Doux Élevage* Sud je ustanovio da prihodi ubrani od tih doprinosa nisu prolazili kroz državni proračun, da država nije propustila prihod, da su ta sredstva čitavo vrijeme ostala privatna i da se neplaćanja moraju iznijeti pred građanske sudove ⁽⁶⁸⁾. Osim toga, ti doprinosi nisu bili „neprestano pod javnim nadzorom” i nisu bili „na raspolaganju državnim tijelima ⁽⁶⁹⁾”, i – zapravo – ta javna tijela nisu na tim doprinosima smjela provoditi nadzor „osim radi provjere njihove valjanosti i zakonitosti ⁽⁷⁰⁾”. Usprkos tvrdnjama Njemačke, predmetna situacija ne može se usporediti s predmetom *Doux Élevage*. Razlika je u činjenici da u predmetu *Doux Élevage* „o načinu iskorištavanja predmetnih sredstava koja su u cijelosti usmjerena na provođenje ciljeva koje je utvrdila sektorska organizacija odlučuje ta organizacija ⁽⁷¹⁾”. U predmetnom slučaju svrhu EEG doplatka unaprijed je utvrdila država, koja i u cijelosti nadzire njezinu provedbu. Osim toga, dok su se u predmetu *Doux Élevage* francuske vlasti ograničile na određivanje već postojećeg dobrovoljnog doprinosa obveznim za sve operatere iz dotičnih sektora, u sadašnjem je predmetu čitav mehanizam izračunavanja i prijebaja troškova među predmetnim privatnim operaterima uspostavila država.
- (129) Prilikom ocjenjivanja državnog nadzora Njemačka tvrdi da je način na koji Komisija upotrebljava riječ „država” nejasan. Kako je objašnjeno predmetom *Doux Élevage*, „država” bi trebala ponajprije obuhvaćati izvršne, odnosno vladine agencije i agencije uprave, a ne i općenito primjenjivo zakonodavstvo koje donosi parlament. Sama činjenica da je država zakonski propisala *AusglMechV* ne čini državni nadzor.
- (130) Međutim, za taj se kriterij „države” mora imati šire shvaćanje. Kao prvo, Sud je više puta zauzeo stajalište da se konceptom države prirodno obuhvaća i zakonodavac ⁽⁷²⁾. Osim toga, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 124., državni nadzor provodi se nizom regulatornih i mjera nadzora koje se ne bi smjele ocjenjivati samostalno. U predmetnom slučaju dotično zakonodavstvo toliko je detaljno da se tim sustavom osigurava državni nadzor bez daljnje potrebe za uključivanjem državnih tijela. Osim toga, BNetzA ima znatne ovlasti kojima može utjecati na taj postupak.
- (131) Suprotno tome, Njemačka tvrdi da se EEG iz 2012. znatno razlikuje od situacije iz predmeta *Essent*. U tom je predmetu razina dotične naknade bila definirana zakonom bez obzira na to koji su se troškovi njome trebali pokrivati. Osim toga, viškovi preko 400 milijuna NLG prenošeni su u državni proračun. Suprotno tome, razinu EEG doplatka određuju dotični OPS-i na temelju prodaja na promptnom tržištu, a država nema nikakvih mogućnosti na to utjecati. Osim toga viškovi na računu EEG-a drže se unutar tog sustava jer oni utječu na predmetni doplatka u sljedećoj godini.
- (132) Kao što je iznijeto u uvodnoj izjavi 126., državni nadzor nad predmetnim sredstvima ne znači da moraju postojati ikakvi tokovi u i iz državnog proračuna ⁽⁷³⁾ u kojima bi bila uključena i dotična sredstva. Osim toga, u predmetnom slučaju razina EEG doplatka računa se u skladu s regulatornim uredbama uzimajući u obzir tržišnu cijenu koju su postigli OPS-i. Kao što je objašnjeno u uvodnoj izjavi 13. Odluke o pokretanju postupka, način na koji dotični OPS-i izračunavaju taj EEG doplatka nakon što im je poznata cijena postignuta na promptnom tržištu u cijelosti je utvrđen i predviđen EEG-om iz 2012.

⁽⁶⁷⁾ Predmet C-262/12, *Association Vent de Colère!*, ECLI:EU:C:2013:851, stavak 25.; predmet 173/73, *Italija protiv Komisije*, ECLI:EU:C:1974:71, stavak 16.

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

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

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

⁽⁷¹⁾ Vidjeti bilješku 69.

⁽⁷²⁾ Predmet C-279/08 P, *Komisija protiv Nizozemske*, ECLI:EU:C:2011:551, stavci 102. do 113.

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

- (133) Osim toga, Njemačka tvrdi da dok je u predmetu Essent upravljanje naknadom bilo povjereno jednom posebnom tijelu, EEG-om iz 2012. obveze se zapravo nameću neodređenom broju privatnih operatera, odnosno mrežnim operaterima, OPS-ima i dobavljačima električne energije, a te su obveze definirane na jedan općenit način. Tu nije riječ o povjeravanju, odnosno zaduživanju, i ne može se smatrati da je država za upravljanje naknadom zadužila tako velik broj privatnih operatera. Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 118., subjekti zaduženi za upravljanje EEG doplatkom su OPS-i, a ne drugi operateri. Osim toga, ne vidjeti se nikakav pravni temelj kojim bi se zabranilo nekoj državi članici da upravljanje državnim sredstvima povjeri većem broju subjekata umjesto samo jednome.
- (134) Njemačka i zainteresirane strane ujedno ističu navodne razlike između EEG-a iz 2012. i nedavne presude u predmetu Vent de colère⁽⁷⁴⁾: U Francuskoj je relevantni doprinos od potrošača ubirao fond koji vodi država, dok u Njemačkoj predmetni EEG doplatka ubiru privatni OPS-i od privatnih dobavljača koji ga mogu dalje proslijediti na potrošače. U Francuskoj je razina tog doprinosa bila određena ministarskom odlukom, dok u Njemačkoj njega izračunavaju OPS-i na temelju svojih stvarnih troškova. U Francuskoj se u slučaju manjka uključuje država, dok u Njemačkoj manjak moraju snositi OPS-i sve dok se on ne nadoknadi povišenjem toga doplatka u sljedećoj godini.
- (135) Tvrdnjom da su državna sredstva prisutna jedino ako državna izvršna tijela imaju ta sredstva na raspolaganju Njemačka krivo tumači postojeću sudsku praksu. Kao što je objašnjeno u uvodnoj izjavi 130., koncept države nije ograničen na izvršna tijela jer se njime obuhvaća i zakonodavac, niti je potrebno da država može tim sredstvima raspolagati kao da su ona dio njezina vlastita proračuna. Kao što je iznijeto u uvodnoj izjavi 114., nije važno je li subjekt koji upravlja tim državnim sredstvima privatna ili javna. Osim toga, OPS-i izračunavaju EEG doplatka na temelju svojih troškova na način koji je utvrđen EEG-om iz 2012., a činjenicom da je država u taj sustav uvela jedan tržišni mehanizam ne utječe se na postojanje državnih sredstava. Država ujedno odlučuje što treba činiti pojavi li se manjak. Naime, država sama ne plaća za taj manjak, nego propisuje i nadzire način na koji se taj manjak pokriva, a to je konačno isto putem EEG doplatka.
- (136) Osim toga, Njemačka tvrdi da se predmetom Vent de colère zahtijeva da država ima u svakome trenutku ovlast slobodnog odlučivanja oko raspolaganja tim financijskim sredstvima, dok prema EEG-u iz 2012. država koja je samo donijela zakonodavstvo nema takvih ovlasti slobodnog odlučivanja. Prema Njemačkoj Komisija ne razlikuje dovoljno dobro prava sredstva izvršnog nadzora od pučke zakonodavne djelatnosti. Državnim nadzorom podrazumijeva se činjenica da država ima ovlasti slobodnog odlučivanja o raspolaganju tim financijskim sredstvima. U članku 21. predmeta Vent de colère Sud taj nalaz ponovo potvrđuje.
- (137) Prema Njemačkoj, izostanak državnog nadzora dokazuje se i činjenicom da država ne može odrediti razinu EEG doplatka. Zapravo, s obzirom na to da razina tog doplatka ovisi o prihodu OPS-a ostvarenom prodajom električne energije iz EEG-a na promptnom tržištu, nju u cijelosti određuje tržište. Komisija priznaje da država ne određuje uvijek točnu razinu EEG doplatka, no ona odlučuje o načinu na koji će se on izračunavati uzimajući u obzir prodajnu cijenu predmetne električne energije. Osim toga, država može u sustav financiranja uvesti tržišne mehanizme bez da nekome prepusti nadzor nad tim financiranjem. U tom pogledu Komisija ne vidjeti nikakvu razliku između javne naknade koju određuju državna tijela i pravne obveze koju je država nametnula putem zakonodavstva. U oba slučaja prijenos financijskih sredstava država putem zakonodavstva organizira i utvrđuje za koje se svrhe ta financijska sredstva mogu iskoristiti.
- (138) Stoga Komisija ostaje pri svojoj ocjeni da je potpora proizvođača električne energije iz obnovljivih izvora i proizvodnje električne energije iz janskog plina putem zajamčenih cijena financirana državnim sredstvima.

7.1.4. Učinak narušavanja tržišnog natjecanja i trgovine

- (139) Konačno, pokazuje se da su prednosti i proizvođačima električne energije iz EEG-a i EIU-ima odgovorne za narušavanje tržišnog natjecanja i utjecaj na trgovinu, s obzirom na to da dotični korisnici posluju u sektorima u kojima su tržišta liberalizirana i na kojima se odvija trgovina među državama članicama.

7.1.5. Zaključak o postojanju državne potpore

- (140) Komisija stoga donosi zaključak da se EEG-om iz 2012. uključuje državna potpora u smislu članka 107. Ugovora i na korist proizvođača električne energije iz EEG-a i, u skladu s BesAR-om, na korist EIU-a.

⁽⁷⁴⁾ Vidjeti bilješku 21.

7.2. Postojeća potpora/nova potpora i zakonitost te potpore

- (141) U svojoj je Odluci o pokretanju postupka Komisija navela da je za njemački zakon o energiji iz obnovljivih izvora koji je stupio na snagu 1. travnja 2000. („EEG iz 2000.“) – koji je bio preteča EEG-a iz 2012. – smatrala da se njime ne uključuje državna potpora (Odluka Komisije u predmetu NN 27/2000) ⁽⁷³⁾. Međutim, Komisija je smatrala da su promjene uvedene EEG-om iz 2012. bile bitne promjene i da je potpora dodijeljena na temelju tog EEG-a iz 2012. činila novu potporu koja nije obuhvaćena prethodnom Odlukom Komisije (uvodna izjava 150. Odluke o pokretanju postupka).
- (142) To su osporile Njemačka i neke od zainteresiranih strana.
- (143) Njemačka i te zainteresirane strane tvrde da se nizom promjena koje su uvedene između prve verzije EEG-a iz 2000. i EEG-a iz 2012. nije bitno izmijenio predmetni program potpora, tako da EEG iz 2012. čini postojeću potporu.
- (144) Njemačka međutim priznaje da između EEG-a iz 2012. i EEG-a iz 2000 postoje dvije razlike:
- (a) došlo je do promjene u mehanizmu prijeboja: izvorni fizički tok električne energije iz EEG-a prema dobavljačima zamijenjen je obvezom OPS-a da tu električnu energiju iz EEG-a sami prodaju na promptnom tržištu. U zamjenu za plaćanje EEG doplatka za danu količinu električne energije dobavljač električne energije može tu količinu označiti kao električnu energiju iz EEG-a. Prema Njemačkoj to znači da dobavljači električne energije stječu „obnovljivu kvalitetu“ električne energije, a time i mogućnost da potrošačima napomenu u kojem su razmjeru oni platili predmetni doplatka (vidjeti članak 53. stavak 1. i članak 54. stavak 1. EEG-a iz 2012.);
- (b) u okviru EEG-a iz 2000. BesAR ne postoji.
- (145) Uz izuzetak te dvije razlike, mehanizam opisan u uvodnim izjavama 7., 8. i 9. prema Njemačkoj je istovjetan onome predviđenom EEG-om iz 2000. Točnije, ona tvrdi da je bitna značajka – ta da dobavljači električne energije nadoknađuju OPS-ima troškove od kupnje električne energije iz EEG-a svojim vlastitim sredstvima – već bila dijelom EEG-a iz 2000.
- (146) Komisija ostaje pri svojem nalazu da državna potpora iz EEG-a iz 2012. čini novu potporu zato što EEG iz 2012. predstavlja bitne izmjene u odnosu na EEG iz 2000.
- (147) Naime, promjene koje priznaje Njemačka – točnije, promjena u mehanizmu prijeboja i uvođenje BesAR-a – čine bitne izmjene.

7.2.1. Promjene u mehanizmu prijeboja

- (148) Komisija ističe kao uvodnu napomenu da, iako je 2002. smatrala da se EEG-om iz 2000. ne uključuje prijenos državnih sredstava, to je ocjenjivanje provedeno ubrzo nakon presude u predmetu PreussenElektra. Međutim, otada su daljnje presude Suda razjasnile pa čak i ograničile presudu u predmetu PreussenElektra: na temelju presuda u predmetima Essent, Vent de colère i Elcogás čini se da je u skladu s prvobitnim mehanizmom prijeboja OPS-ima država već bila povjerila upravljanje programom potpora financiranim doplatkom koji se ubire od dobavljača električne energije.
- (149) Odlučujući je element taj što je predmetni mehanizam prijeboja bio bitno izmijenjen. On više nije sastavljen od niza obveza za fizičke kupnje električne energije (mrežni operateri od proizvođača električne energije iz EEG-a; OPS-i od mrežnih operatera; dobavljači električne energije od OPS-a). Sada je taj fizički prijenos prekinut na razini dotičnih OPS-a koji moraju dotičnu električnu energiju iz EEG-a stavljati na tržište. To je stavljanje na tržište bilo odvojeno od mehanizma prijeboja. Potonje je samo financijska raspodjela troškova među operaterima. OPS-ima je država dala odgovornost za centraliziranje i izračun tih troškova te za njihovo ubiranje od dobavljača električne energije.
- (150) Nadalje, EEG-om iz 2000. nije se predvidjelo treba li i potrošače električne energije učiniti sudionicima u pokrivanju troškova proizvodnje električne energije iz EEG-a. Ta je odluka ostavljena nadležnom regulatornom tijelu koje je u to vrijeme još uvijek imalo ovlasti za reguliranje cijena električne energije za krajnje korisnike. EEG-om iz 2012. izričito se dozvoljava dobavljačima prosljeđivanje troškova na svoje korisnike, a oni su ih *de facto* svi prosljeđivali.

⁽⁷³⁾ SL C 164, 10.7.2002., str. 5.

- (151) Osim toga, BnetzA – koji u skladu s EEG-om iz 2000. nije imao nikakvu ulogu – dobio je ovlasti za nadzor tih financijskih tokova i provođenje usklađivanja s EEG-om iz 2012., posebno u svrhe zaštite potrošača. BAFA – koja isto tako nije u skladu s EEG-om iz 2000. imala nikakvu ulogu – donosi odluku o dodjeljivanju sniženja EEG doplatka određenim poduzetnicima na temelju kriterija utvrđenih EEG-om iz 2012.

7.2.2. *Besondere Ausgleichsregelung (BesAR)*

- (152) Logična posljedica uključivanja potrošača električne energije u dijeljenje opterećenja sniženje je doplatka dodijeljeno poduzetnicima velikim potrošačima. U skladu s EEG-om iz 2012. BAFA, koja u skladu s EEG-om iz 2000. nije imala nikakvu posebnu ulogu, odgovorna je za potvrđivanje upravnim odlukama da EIU-i ispunjuju uvjete iz BesAR-a. Neke zainteresirane strane tvrdile su kako se samom činjenicom da neki potrošači električne energije imaju koristi od ograničenog doplatka ne može utjecati na privatni karakter financijskih sredstava kojima oni doprinose. Međutim, Komisija smatra da postojanje BesAR-a čini dodatan dokaz činjenice da se EEG iz 2012. više ne temelji na obvezama kupnje u kojima su uključena privatna sredstva, nego na sveobuhvatnom sustavu raspodjele troškova koji se u određenom stupnju temelji na brizi za pravednu raspodjelu, što organizira država i nadziru državna tijela.
- (153) Zaključno, brojne su razlike između EEG-a iz 2000. i EEG-a iz 2012. sažete u sljedećoj tablici. Njima se dokazuje da je EEG iz 2012. činio potpuno nov sustav.

Značajka	EEG iz 2000.	EEG iz 2012.
Prosljeđivanje doplatka	Niz obveza operatera na kupnju električne energije iz EEG-a	Prosljeđivanja troškova odvojeno je od prijenosa električne energije iz EEG-a.
Mehanizam prijebaja na trećoj razini	Prijeboj troškova spojen je s kupnjom električne energije iz EEG-a.	Prijeboj troškova od prodaje električne energije iz EEG-a na promptnom tržištu
Krajnji potrošači moraju snositi te troškove, ali neki imaju koristi od ograničenja.	Nije predviđeno.	BesAR: EIU-i mogu zatražiti sniženje svojeg doplatka.
Uloga BnetzA-a	Nepostojeća.	Nadzor i provođenje određivanja doplatka
Uloga BAFA-e	Nepostojeća.	Odobrava sniženje doplatka.
Razina doplatka	0,2 ct/kWh (2000.)	6,24 ct/kWh (2014.)
Predavanja električne energije iz EEG-a u mrežu	Manje od 1 mlrd EUR (2000.).	Više od 20 mlrd EUR (2013.).

- (154) S obzirom na to da se EEG iz 2012. primjenjuje samo na sniženja EEG doplatka dodijeljena za 2013. i 2014., državnu potporu ⁽⁷⁶⁾ uključuju samo sniženja koja su dodijeljena u te dvije godine.

7.3. **Spojivost s unutarnjim tržištem**

- (155) U Odluci o pokretanju postupka Komisija je zaključila da se predmetna državna potpora za proizvođače električne energije iz EEG-a može proglasiti spojivom s unutarnjim tržištem. Međutim, ona je izrazila sumnje oko toga može li se dodjeljivanje takve potpore ocjenjivati nezavisno od mehanizama njezina financiranja, odnosno od EEG doplatka. Također je donijela privremeni zaključak kako se EEG doplatkom krše članci 30. ili 110. Ugovora.

⁽⁷⁶⁾ EEG iz 2012. stupio je na snagu 1. siječnja 2012., tako da su prva sniženja koja su EIU-i mogli zahtijevati u skladu s tim zakonom bila ona koja su dodijeljena u 2013. Sniženja dodijeljena s obzirom na 2012. godinu temeljila su se na drugome zakonu koji je prethodio EEG-u iz 2012. pa se stoga ona u ovome postupku ne ispituju.

- (156) U Odluci o pokretanju postupka Komisija je ujedno izrazila sumnje o tome može li se BesAR proglasiti spojivim s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. Ugovora.

7.3.1. *Pravna osnova i područje primjene za ocjenjivanje spojivosti BesAR-a*

- (157) Tim se ocjenjivanjem spojivosti obuhvaćaju samo nove potpore dodijeljene na temelju EEG-a iz 2012. Snižena plaćanja EEG doplatka koja su se odvijala 2012. svoju su pravnu osnovu imala u upravnom aktu koji je krajem 2011. donijela BAFA. Ona su stoga obuhvaćena člankom 1. točkom (b) podtočkom ii. Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 ⁽⁷⁷⁾.
- (158) Tom se odlukom ne obuhvaćaju snižena plaćanja EEG doplatka za željezničke prijevoznike. Komisija zadržava pravo na ocjenjivanje članka 42. EEG-a iz 2012. u zasebnom postupku.
- (159) Komisija je ocijenila spojivost BesAR-a s unutarnjim tržištem na temelju odjeljaka 3.7.2. i 3.7.3. Smjernica iz 2014.
- (160) Komisija je Smjernice iz 2014. primijenila od 1. srpnja 2014. U te su smjernice uključena bitna pravila za ocjenjivanje sniženja financiranja potpore energije iz obnovljivih izvora, uključujući sniženja koja su dodijeljena prije 1. srpnja 2014. (točka 248.). Razmatrana državna potpora mora se stoga ocijeniti na temelju tih Smjernica iz 2014.
- (161) U skladu sa sudskom praksom, u tom posebnom području državnih potpora Komisija je vezana tim smjernicama i napomenama koje izdaje, u onoj mjeri u kojoj one ne odstupaju od pravila iz Ugovora i u kojoj ih prihvaćaju države članice. ⁽⁷⁸⁾ Njemačka je Smjernice iz 2014. prihvatila 31. srpnja 2014. Nijedna od strana nije ustvrdila da te smjernice odstupaju od pravila iz Ugovora.
- (162) Zainteresirane strane su, međutim, osporile zakonitost točke 248. One smatraju da se primjenom Smjernica iz 2014. na potporu koja je dodijeljena prije 1. srpnja 2014. krši nekoliko općih načela prava Unije, točnije – načelo pravne sigurnosti i načelo zabrane retroaktivnosti štetnih mjera ⁽⁷⁹⁾, kao i načelo prema kojemu se državna potpora mora ocijeniti na temelju pravila koja su bila primjenjiva kada je predmetni program potpora bio uveden.
- (163) No zainteresirane strane pogriješile su kada su smatrale da se drugim stavkom točke 248. podrazumijeva retroaktivna primjena. U skladu sa sudskom praksom, pravom Unije razlikuje se trenutačna primjena nekog novog pravila na buduće učinke neke tekuće situacije ⁽⁸⁰⁾ od retroaktivne primjene nekog novog pravila na situaciju koja je postala konačna prije njegova stupanja na snagu (takva se situacija naziva i postojećom situacijom.) ⁽⁸¹⁾. Osim toga, ustaljena je sudska praksa sudova Unije da operateri ne mogu steći legitimna očekivanja sve dok institucije ne donesu akt kojim se zaključuje administrativni postupak koji je postao konačan ⁽⁸²⁾.
- (164) Kao što je Sud presudio, nezakonita državna potpora čini tekuću situaciju. Pravilima kojima se regulira primjena prava u vremenu nalaže se da trenutačna primjena novih pravila spojivosti na nezakonitu potporu ne čini retroaktivnu primjenu tih novih pravila ⁽⁸³⁾.

⁽⁷⁷⁾ Uredba Vijeća (EZ) br. 659/1999 od 22. ožujka 1999. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 83, 27.3.1999., str. 1.).

⁽⁷⁸⁾ Presuda u predmetu Njemačka i ostali protiv Kronofrance, C-75/05 i C-80/05, ECLI:EU:C:2008:482, stavak 61., s daljnjim upućivanjima.

⁽⁷⁹⁾ Zainteresirane strane pozvale su se na sljedeću sudsku praksu: predmet C-260/91, Diversint, ECLI:EU:C:1993:136, stavak 9.; predmet C-63/83, Regina protiv Kirk, ECLI:EU:C:1984:255, stavci 21. et seq.; predmet C-1/73, Westzucker, ECLI:EU:C:1973:78, stavak 5.; predmet C-295/02, Gerken, ECLI:EU:C:2004:400, stavci 47. et seq.; predmet C-420/06, Jager, ECLI:EU:C:2008:152, stavci 59. et seq.; predmet C-189/02 P, Dansk Rørindustri i dr. protiv Komisije, ECLI:EU:C:2005:408, stavak 217.

⁽⁸⁰⁾ Predmet C-334/07 P, Komisija protiv Freistaat Sachsen, ECLI:EU:C:2008:709, stavak 43.; predmet T-176/01, Ferrière Nord protiv Komisije, ECLI:EU:T:2004:336, stavak 139.

⁽⁸¹⁾ Predmet 68/69, Bundesknappschaft protiv Brock, ECLI:EU:C:1970:24, stavak 6.; predmet 1/73 Westzucker GmbH protiv Einfuhr- und Vorratsstelle für Zucker, ECLI:EU:C:1973:78, stavak 5.; predmet 143/73, SOPAD protiv FORMA i dr., ECLI:EU:C:1973:145, stavak 8.; predmet 96/77, Bauche, ECLI:EU:C:1978:26, stavak 48.; predmet 125/77, KoninklijkeScholten-Honig NV i dr. protiv Floofdproduktschaap voor Akkerbouwprodukten, ECLI:EU:C:1978:187, stavak 37.; predmet 40/79, P protiv Komisije, ECLI:EU:C:1981:32, stavak 12.; predmet 270/84, Licata protiv ESC, ECLI:EU:C:1986:304, stavak 31.; predmet C-60/98 Butterfly Music protiv CEDEM, ECLI:EU:C:1999:333, stavak 24.; C-334/07 P, Komisija protiv Freistaat Sachsen, ECLI:EU:C:2008:709, stavak 53.; predmet T-404/05 Grčka protiv Komisije, ECLI:EU:T:2008:510, stavak 77.

⁽⁸²⁾ Predmet C-169/95, Španjolska protiv Komisije, ECLI:EU:C:1997:10, stavci 51. do 54.; spojeni predmeti T-116/01 i T-118/01, P&O European Ferries (Vizcaya) SA protiv Komisije, ECLI:EU:T:2003:217, stavak 205.

⁽⁸³⁾ Spojeni predmeti C-465/09 P do C-470/09 P, Diputación Foral de Vizcaya i ostali protiv Komisije, ECLI:EU:C:2011:372, stavci 125. i 128.

- (165) Zbog tih razloga Komisija mora ocijeniti BesAR na temelju Smjernica iz 2014. Ona ne može odlučiti u svojoj ocjeni od tih smjernica odstupiti. Budući da je Odluka o pokretanju postupka bila objavljena u Službenom listu prije 1. srpnja 2014., Komisija je pozvala Njemačku i zainteresirane strane da dostave svoja opažanja o primjeni Smjernica iz 2014. na predmetni slučaj.

7.3.1.1. Opažanja Njemačke i trećih strana

- (166) Nekoliko je zainteresiranih strana tvrdilo kako se Smjernice iz 2014. ne smiju primjenjivati na ograničene EEG doplatke, nego da bi Komisija morala provesti zasebno ocjenjivanje spojivosti na temelju članka 107. stavka 3. točke (b) ili članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora.
- (167) Kao prvo, te su strane navele da bi se sniženja EEG doplatka mogla ocijeniti spojivima s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (b) Ugovora, zato što se njima potiče provođenje važnog projekta od zajedničkog europskog interesa (poticanje energije iz obnovljivih izvora, kako je propisano Direktivom 2009/28/EZ) ili, ako to nije primjenjivo, zato što se njima namjerava riješiti ozbiljan poremećaj u gospodarstvu Njemačke (prijetnja deindustrijalizacije kao posljedice troškova energije iz obnovljivih izvora).
- (168) Te su zainteresirane strane ujedno tvrdile da bi se dotična sniženja mogla proglasiti spojivima na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora, na temelju toga što je njihov cilj poticanje razvoja energije iz obnovljivih izvora sprječavajući u isto vrijeme oslobađanje ugljika i štiteći industrijske temelje u Uniji. U tom pogledu dotične su zainteresirane strane tvrdile da BesAR predstavlja odgovarajući instrument za usklađivanje različitih aspekata tog višestrukog cilja. One su ujedno navele da je taj instrument razmjern jer korisnici BesAR-a i dalje doprinose tom financiranju. One isto tako tvrde da je ta mjera razmjerna na temelju toga što su porezi na električnu energiju i EEG doplatka u biti slični (oba se zaračunavaju na potrošnju električne energije) te toga što najniža stopa za oporezivanje električne energije potrošene kod poduzetnika – koju je odredila Unija i koja je iznesena u tablici C Priloga I. Direktivi Vijeća 2003/96/EZ ⁽⁸⁴⁾ – iznosi 0,05 ct/kWh, odnosno isto koliko i najniži EEG doplatka. Konačno, zainteresirane strane tvrde da se EEG-om iz 2012. ne narušava tržišno natjecanje ni trgovina, jer se njime ne poništava u potpunosti narušavanje koje je prije svega uzrokovao viši EEG doplatka koji snose njemački poduzetnici u usporedbi s odgovarajućim porezima ili pristojbama s kojima se suočavaju poduzetnici u ostalim državama članicama.
- (169) Njemačka je u svojem odgovoru na Komisijinu Odluku o pokretanju postupka dala slične tvrdnje o primjeni članka 107. stavka 3. točke (b) i članka 107. stavka 3. točke (c).
- (170) Kao drugo, te zainteresirane strane tvrde da Komisija ne može razmatrati spojivost tih sniženja odvojeno i na zasebnom pravnom temelju od onoga s kojega je razmatrala potpore za električnu energiju iz EEG-a. Umjesto toga, Komisija je ta sniženja, koja su dio predmetnog financiranja, morala ocijeniti (i potvrditi) zajedno s potporom za energiju iz obnovljivih izvora u Odluci o pokretanju postupka. To se pojašnjava upućivanjem na sudsku praksu Suda u skladu s kojom Komisija mora uzeti u obzir metodu financiranja tih potpora u predmetu u kojemu ta metoda čini sastavni dio te mjere ⁽⁸⁵⁾.
- (171) Kao treće, čak i kada bi se Smjernice iz 2014. morale primjenjivati, zainteresirane strane tvrde da se – u pogledu točaka 248. i 250. Smjernica iz 2014. – te smjernice mogu primjenjivati retroaktivno jedino na nezakonite potpore, a ne i na postojeće potpore. Međutim, čak kada bi i ograničeni EEG doplatci činili državnu potporu (što je osporeno), oni bi se morali smatrati postojećom potporom zbog implicitne potvrde koju im je Komisija dala u predmetu NN 27/2000 ⁽⁸⁶⁾.
- (172) Kao četvrto, te zainteresirane strane tvrde da se Smjernice iz 2014., a posebno pravila povezana s planovima prilagodbe iz odjeljka 3.7.3., moraju tumačiti na način kojim će se zaštititi legitimna očekivanja korisnika: drugim riječima, da bi se isključio povrat, ta bi postupna prilagodba morala u 2013. i 2014. biti dovoljno malena. Takva su legitimna očekivanja, prema tim stranama, proizišla iz Odluke Komisije u predmetu NN 27/2000.

⁽⁸⁴⁾ Direktiva Vijeća 2003/96/EZ od 27. listopada 2003. o restrukturiranju sustava Zajednice za oporezivanje energenata i električne energije (SL L 283, 31.10.2003., str. 51.).

⁽⁸⁵⁾ Predmet C-261/01, Van Calster, ECLI:EU:C:2003:571, stavak 49.; predmet C-333/07, Soci t  R g e Networks, ECLI:EU:C:2008:764, stavak 89.

⁽⁸⁶⁾ Vidjeti prethodnu bilješku 75.

7.3.1.2. Ocjenjivanje

- (173) Tim se tvrdnjama ne može promijeniti ocjena iz te odluke o primjenjivosti Smjernica iz 2014. izložena u uvodnim izjavama 157. do 165.
- (174) Kao prvo, kada je riječ o primjeni članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora, u točki 10. Smjernica iz 2014. navodi se da, u tim posebnim smjernicama „Komisija predviđa uvjete u skladu s kojima se potpora za energiju i okoliš može smatrati spojivom s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora”. Prema Europskom sudu „Komisija može donijeti politiku o tome na koji će način provoditi svoju slobodu odlučivanja o obliku mjera poput smjernica, u mjeri u kojoj su u tim mjerama uključena pravila kojima se ukazuje na pristup koji dotična institucija mora zauzeti i u kojoj one ne odstupaju od pravila iz Ugovora”⁽⁸⁷⁾. Budući da se Smjernicama iz 2014. utvrđuju ex ante, na općenit i transparentan način, uvjeti spojivosti za iznimke predviđene člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora, Komisija je obvezna te smjernice primijeniti.
- (175) Ta se pravila ne mogu po analogiji primijeniti na poreze na električnu energiju jer se u Smjernicama iz 2014. nalazi jedan cjelovit niz pravila za ocjenjivanje sniženja doplatka za energiju iz obnovljivih izvora.
- (176) Kada je riječ o odstupanjima iz članka 107. stavka 3. točke (b) Ugovora, u Smjernicama iz 2014. ne nalaze se nikakvi kriteriji o tome na koji način Komisija provodi svoju slobodu odlučivanja prilikom primjene članka 107. stavka 3. točke (b). Istina je da je Komisija donijela komunikaciju o „Kriterijima za analizu jesu li državne potpore za promicanje provedbe važnih projekata od zajedničkog europskog interesa spojive s unutarnjim tržištem”⁽⁸⁸⁾, koja se primjenjuje od 1. srpnja 2014. Međutim, u skladu s točkom 52. te komunikacije „u slučaju neprijavljene potpore Komisija primjenjuje ovu komunikaciju ako je predmetna potpora bila dodijeljena nakon njezina stupanja na snagu, a u svim ostalim slučajevima primjenjuje pravila koja su bila na snazi u vrijeme kada je predmetna potpora dodijeljena”. To znači da se kriteriji predviđeni u toj komunikaciji ne mogu primjenjivati na sniženja doplatka koja se razmatraju u toj odluci. Umjesto toga Komisija mora primijeniti pravila utvrđena smjernicama iz 2008.⁽⁸⁹⁾
- (177) U Odluci o pokretanju postupka Komisija je izrazila sumnje o tome može li se u skladu s točkama 147. do 150. dotičnih smjernica iz 2008. ustanoviti da je BesAR spojiv s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (b) Ugovora. Te su sumnje izražene posebno zbog toga što se pokazuje da predmetna sniženja nisu povezana s projektom, a *a fortiori* ne s projektom koji je „poseban i točno određen u smislu uvjeta provedbe”. Osim toga, ostaje na neki način upitno bi li se moglo smatrati da je takav projekt „od zajedničkog europskog interesa”, odnosno da bi se ta pružena prednost proširila na Uniju kao cjelinu. Konačno, bilo je upitno da li predmetna potpora, točnije sniženja EEG doplatka, „predstavlja poticaj za provedbu tog projekta” (uvodne izjave 211. i 212. Odluke o pokretanju postupka).
- (178) Te sumnje nisu bile otklonjene. Njemačka tvrdi da se i postizanje ciljeva za obnovljive izvore energije i zaštita konkurentnosti industrije moraju smatrati jednim projektom od zajedničkog europskog interesa, ako ne i većim brojem njih. Njemačka se poziva na Komisijinu strategiju „Europa 2020”, u kojoj se kao glavna zadaća navodi „promicanje zelenijeg i konkurentnijeg gospodarstva koje učinkovitije raspolaže resursima”⁽⁹⁰⁾. Međutim, koliko god oni mogu biti važni ciljevi politike, razvoj obnovljivih izvora energije i promicanje konkurentnosti ne mogu se shvaćati kao posebni projekti u doslovnom smislu. Bilo bi čak i teže takve projekte definirati u smislu njihove provedbe uključujući njihove sudionike, njihove ciljeve i učinke, kako se to zahtjeva točkom 147. podtočkom (a) smjernica iz 2008. Kada bi se projekti od zajedničkog europskog interesa morali tumačiti na način da sadržavaju samo ciljeve politike kao takve, ograničenjima iz članka 107. stavka 3. točke (b) prekoračio bi se njihov izrijek, a zahtjev usmjerenosti na poseban i dobro definiran projekt postao bi beznačajan. To bi bilo protivno „potrebi za preciznim tumačenjem odstupanja od općeg načela prema kojemu je državna potpora nespojiva sa zajedničkim tržištem”⁽⁹¹⁾.
- (179) Još je važnije, kao što je Opći sud razjasnio u predmetu Hotel Cipriani, da se „za mjeru potpore može iskoristiti [člankom 107. stavkom 3. točkom (b) Ugovora] predviđeno odstupanje samo ako ona uglavnom ne donosi korist gospodarskim subjektima jedne države članice nego Zajednici kao cjelini”. Taj kriterij nije ispunjen kada je cilj

⁽⁸⁷⁾ Predmet C-310/99, Italija protiv Komisije, ECLI:EU:C:2002:143, stavak 52.

⁽⁸⁸⁾ SL C 188, 20.6.2014., str. 4.

⁽⁸⁹⁾ Smjernice Zajednice o državnim potporama za zaštitu okoliša iz 2008. (SL C 82, 1.4.2008., str. 1.).

⁽⁹⁰⁾ COM(2010) 2020 završna verzija, str. 10.

⁽⁹¹⁾ Predmet C-301/96, Njemačka protiv Komisije, ECLI:EU:C:2003:509, stavak 106.

predmetnog nacionalnog programa potpora samo povećavanje konkurentnosti dotičnih poduzetnika ⁽⁹²⁾. Doista, BesAR-om se namjerava samo olakšati troškovno opterećenje poduzetnika velikih potrošača u Njemačkoj i time povećati njihovu konkurentnost.

- (180) Konačno, u pogledu potrebe za preciznim tumačenjem odstupanja od općeg principa prema kojemu državna potpora nije spojiva s unutarnjim tržištem, spomenute u uvodnoj izjavi 178., sama činjenica povećanja troškova električne energije za velik broj industrijskih korisnika ne može se smatrati ozbiljnim poremećajem gospodarstva dotične države članice.
- (181) Stoga Komisija ne može prihvatiti BesAR u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (b) Ugovora.
- (182) Kao drugo, kada je riječ o tvrdnji sažetoj u uvodnoj izjavi 170., potpora dodijeljena poduzetnicima velikim potrošačima kroz snižene EEG doplatke jasno je različita i odvojiva od potpore za energiju iz obnovljivih izvora. Korisnici potonjega različita su skupina u usporedbi sa skupinom korisnika prije spomenutoga. Osim toga, ta sniženja ne služe odmah svrsi financiranja predmetne potpore za energiju iz obnovljivih izvora, nego suprotno – zapravo su usmjerena protiv te svrhe jer je njihov trenutačni učinak smanjivanje prihoda dostupnog za financiranje energije iz obnovljivih izvora. To je očigledno iz činjenice da se EEG doplatak, kako bi se predmetno financiranje zaštitilo, morao povisiti svim ostalim nepovlaštenim korisnicima.
- (183) Kao treće, kada je riječ o tvrdnji sažetoj u uvodnoj izjavi 171., mora se smatrati da BesAR čini nezakonitu potporu obuhvaćenu područjem primjene točke 248. Smjernica iz 2014. Naime, kao što je već objašnjeno u uvodnim izjavama 141. *et seq.*, EEG-om iz 2012. bitno je izmijenjen predmetni program potpora odobren Odlukom Komisije donesenom u predmetu NN 27/2000.
- (184) Četvrti argument koji se tiče legitimnih očekivanja dotičnih korisnika razmatra se nadalje u uvodnoj izjavi 257., jer se odnosi samo na povrat.

7.3.1.3. Alternativno ocjenjivanje u skladu sa smjernicama iz 2008.

- (185) Opći sud u nekoliko je situacija i suprotno sudskoj praksi Europskog suda zauzeo stajalište da se nezakonita potpora mora ocijeniti na temelju pravila koja su bila na snazi u vrijeme njezine dodjele. Stoga je Komisija provela alternativno ocjenjivanje u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (b) Ugovora na temelju smjernica iz 2008.
- (186) Rezultat je taj da je Komisija dotičnu operativnu potporu, dodijeljenu na temelju BesAR-a, trebala proglasiti u cijelosti nespojivom iz razloga utvrđenih u uvodnim izjavama 187. *et seq.*
- (187) U Odluci o pokretanju postupka navodi se da u vrijeme njezina donošenja nisu postojali nikakvi posebni propisi o državnoj potpori kojima bi se priznavalo da se sniženja ili izuzeća od naknada koje služe financiranju potpora za energiju iz obnovljivih izvora mogu smatrati potrebnima za postizanje ciljeva od zajedničkog interesa pa da se stoga ona mogu odobriti na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora.
- (188) Nadalje, Komisija je zabranila slične operativne potpore koje je 2011. prijavila Austrija. ⁽⁹³⁾ Ta je zabrana u skladu sa sudskom praksom Suda prema kojoj operativne potpore kao takve utječu na trgovinske uvjete u razmjeru koji je suprotan zajedničkom interesu, pa se stoga ne mogu proglasiti spojivima s unutarnjim tržištem. ⁽⁹⁴⁾ U toj odluci Komisija ujedno objašnjava zbog čega se ne može izvesti analogija s pravilima za poreze na električnu energiju.
- (189) Iz tih razloga Komisija ujedno nije mogla odobriti predmetnu potporu u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora na temelju bitnih pravila koja su bila na snazi u vrijeme kada je predmetna potpora bila dodijeljena.

⁽⁹²⁾ Spojeni predmeti T-254/00, T-270/00 i T-277/00, Hotel Cipriani i dr., ECLI:EU:T:2008:537, stavak 337.

⁽⁹³⁾ SA.26036 (C24/09) – Austrija, Državna potpora za poduzeća velike potrošače u skladu s austrijskim zakonom o zelenoj električnoj energiji (SL L 235, 10.9.2011., str. 42.).

⁽⁹⁴⁾ Presuda u predmetu Njemačka protiv Komisije („Jadekost“), C-288/96, ECLI:EU:C:2000:537, stavak 77., s daljnjim upućivanjima.

7.3.2. Troškovi koji proizlaze iz predmetne potpore za energiju iz obnovljivih izvora

- (190) U skladu s točkom 184. Smjernica iz 2014., sniženja se mogu dodjeljivati samo s obzirom na troškove koji proizlaze iz potpore za energiju iz obnovljivih izvora.
- (191) Međutim, kao što je to Komisija ustanovila u svojoj odluci u predmetu SA.38632 (2014/N) koji se odnosi na EEG iz 2014. („Odluka o EEG-u iz 2014.“), EEG doplatka ujedno služi za financiranje potpore proizvodnje električne energije iz jamskog plina. Jamski plin nije obnovljivi izvor energije u smislu točke 19. podtočke 5. Smjernica iz 2014. Sniženja doplataka usmjerenih na financiranje potpora za druge izvore energije nisu obuhvaćena odjeljkom 3.7.2. Smjernica iz 2014. ⁽⁹⁵⁾
- (192) U tom je pogledu Njemačka u kontekstu postupka prijave u predmetu SA.38632 (2014/N) navela da se nikakva sniženja sredstava za potporu električne energije iz jamskog plina ne bi dodjeljivala jer, u skladu s EEG-om iz 2014., poduzetnici veliki potrošači za potrošnju prvog GWh na svakom dotičnom potrošačkom mjestu moraju platiti čitav doplatka. Doista, prihod od punog doplatka na prvi GWh veći je od iznosa subvencije plaćene s obzirom na električnu energiju proizvedenu iz jamskog plina ⁽⁹⁶⁾.
- (193) Godine 2012. iznos potpore za jamski plin (41,4 milijuna EUR) predstavljao je 0,25 % ukupnog iznosa potpora u skladu s EEG-om iz 2012. za tu godinu. Prognoze pokazuju da se količina jamskog plina vjerojatno u budućnosti neće mijenjati ili da će se čak malo smanjiti ⁽⁹⁷⁾.
- (194) Na temelju toga Komisija je utvrdila da bi se kod korisnika BesAR-a u skladu s EEG-om iz 2014. plaćanjem EEG doplatka na prvi potrošeni GWh već daleko prekoračio iznos potpore za jamski plin ⁽⁹⁸⁾. Osim toga, Komisija je zaključila da se kada se postotak potpore iz EEG-a plaćene s obzirom na jamski plin (0,25 %) pomnoži s EEG doplatkom (6,24 ct/kWh u 2014.) dobije rezultat 0,016 ct/kWh. Taj je iznos niži od najnižeg doplatka koji korisnici BesAR-a moraju platiti čak i nakon prvog potrošenog GWh (0,05 ct/kWh) ⁽⁹⁹⁾.
- (195) EEG-om iz 2012. donose se dva alternativna ograničenja. U skladu s prvom alternativom (članak 41. stavak 3. br. 1.), koja predstavlja postupno smanjenje ograničenja, korisnici moraju i dalje za prvi potrošeni GWh plaćati puni doplatka, a najniži doplatka koji se mora platiti za potrošnju preko 100 GWh iznosi 0,05 ct/kWh. U skladu s drugom alternativom (članak 41. stavak 3. br. 2.), koja se odnosi na poduzetnike s najvećom potrošnjom energije, predmetni je doplatka ograničen na 0,05 ct/kWh za svu potrošnju dotičnog korisnika. U oba slučaja korisnici i dalje plaćaju više od onog dijela toga doplatka koji bi se raspodijelio za potporu jamskog plina (0,016 ct/kWh u 2014., a – na temelju EEG doplatka od 5,277 ct/kWh – u 2013. 0,013 ct/kWh).
- (196) Stoga se plaćanjem najnižeg doplatka od 0,05 ct/kWh u 2013. i 2014., dodatno na obvezu plaćanja doplatka za prvi GWh za neke korisnike, osiguralo da se poduzetnicima velikim potrošačima ne dodijele nikakva sniženja financiranja električne energije iz jamskog plina ⁽¹⁰⁰⁾.

7.3.3. Prihvatljivost

- (197) Točkom 185. Smjernica iz 2014. predviđa se da bi potpore trebale biti ograničene na sektore čiji je položaj u tržišnom natjecanju izložen riziku zbog troškova proizišlih iz financiranja potpore za energiju iz obnovljivih izvora kao funkcija njihova električnog intenziteta i izloženosti međunarodnoj trgovini. U skladu s time potpore se mogu dodijeliti samo ako taj poduzetnik pripada nekom od sektora iz Priloga 3. Smjernicama iz 2014.
- (198) Osim toga, u skladu s točkom 186. Smjernica iz 2014., država članica može uključiti nekog poduzetnika u svoj nacionalni program za dodjeljivanje sniženja troškova koji proizlaze iz potpora za obnovljivu energiju ako taj poduzetnik ima električni intenzitet od najmanje 20 % i pripada sektoru s intenzitetom trgovine od najmanje 4 % na razini Unije, čak i ako ne pripada sektoru s popisa iz Priloga 3. Smjernicama iz 2014.

⁽⁹⁵⁾ Odluka o EEG-u iz 2014., uvodna izjava 293.

⁽⁹⁶⁾ Odluka o EEG-u iz 2014., uvodne izjave 294. i 295.

⁽⁹⁷⁾ Odluka o EEG-u iz 2014., uvodna izjava 295.

⁽⁹⁸⁾ Uz 2707 prihvatljivih potrošačkih mjesta u 2014. i EEG doplatka od 6,24 ct/kWh, prihod od tog doplatka ostvaren iz plaćanja za prvi GWh potrošnje iznosi 1 68 916 800 EUR. Vidjeti odluku o EEG-u iz 2014., uvodna izjava 296.

⁽⁹⁹⁾ Odluka o EEG-u iz 2014., uvodna izjava 296.

⁽¹⁰⁰⁾ Vidjeti odluku o EEG-u iz 2014., uvodna izjava 297.

- (199) Konačno, točkom 187. Smjernica iz 2014. predviđa se da država članica može uvesti dodatne kriterije prihvatljivosti pod uvjetom da se unutar prihvatljivih sektora izbor korisnika vrši na temelju objektivnih, nediskriminirajućih i transparentnih kriterija te da se predmetna potpora dodjeljuje u načelu na isti način za sve konkurente u istome sektoru ako se oni nalaze u sličnom činjeničnom položaju.
- (200) U razmjeru u kojemu je potpora u obliku sniženja ili izuzeća od opterećenja povezanog s financiranjem potpore za električnu energiju iz obnovljivih izvora bila dodijeljena prije datuma primjene tih smjernica na poduzetnike koji nisu prihvatljivi u skladu s kriterijima iz uvodnih izjava 197. i 198. ove Odluke, takva se potpora može proglasiti spojivom pod uvjetom da je ona u skladu s planom prilagodbe (točka 197. Smjernica iz 2014.).
- (201) Njemačka je navela da je samo jedan broj korisnika BesAR-a u 2013. i 2014. bio prihvatljiv za državnu potporu u obliku sniženja financiranja potpore za električnu energiju iz obnovljivih izvora u skladu s odjeljkom 3.7.2. Smjernica iz 2014. Njemačka je stoga dostavila plan prilagodbe (vidjeti Prilog II.) koji se razmatra u odjeljku 7.3.5. za one korisnike koji nisu bili prihvatljivi. Njemačka je ujedno objasnila da svi korisnici koji bi se mogli uključiti u nacionalni program na temelju točke 186. Smjernica iz 2014. pripadaju sektorima navedenima u Prilogu 5. Smjernicama iz 2014.
- (202) Za izračun bruto dodane vrijednosti („BDV”), koji je potreban radi primjene točaka 185. do 192. Smjernica iz 2014. i koji je definiran u Prilogu 4. tim smjernicama, u članku 41. EEG-a iz 2012. služi se BDV-om prema tržišnim cijenama tijekom posljednje poslovne godine prije primjene predmetnog sniženja doplatka. Točkama 1. i 2. Priloga 4. Smjernicama iz 2014. zahtijeva se upotreba BDV-a prema troškovima proizvodnih faktora kao i aritmetička sredina tijekom posljednje tri godine za koje su podaci dostupni. Njemačka je objasnila da takvi podaci nisu dostupni jer je u primjenama tih sniženja za godine 2013. i 2014. uključen samo BDV prema tržišnim cijenama posljednje poslovne godine za koju su podaci bili dostupni (tj. za 2011. i 2012.). Slično tome, Njemačka je objasnila da u svrhu izračunavanja troškova električne energije nisu za sve poduzetnike, barem ne za kategoriju većih potrošača, bile dostupne prosječne cijene električne energije na malo. Umjesto toga, taj bi se izračun troškova električne energije temeljio na stvarnim troškovima električne energije nastalima u 2011. i 2012., jer su te brojke bile jedine koje su dotični poduzetnici dostavili u svojim zahtjevima za sniženje u 2013. i 2014. U skladu s točkom 4. Priloga 4. Smjernicama iz 2014., definicija troškova za električnu energiju nekog poduzetnika posebno se temelji na pretpostavljenoj cijeni električne energije toga poduzetnika. Na temelju njemačkih objašnjenja Komisija je u svojoj odluci u predmetu SA.38632 (2014./N) zaključila da su prijelazna pravila iz EEG-a iz 2014. – kojima se dopušta upotreba podataka o BDV-u prema troškovima proizvodnih faktora, koji se temelje na posljednjoj ili na posljednje dvije poslovne godine, kao i upotreba stvarnih troškova električne energije u posljednjoj poslovnoj godini – bila u skladu sa Smjernicama iz 2014., a posebno s točkom 195. (uvodne izjave 311. do 314. te Odluke). To je zbog toga što bi se ti podaci, tj. BDV prema troškovima proizvodnih faktora na temelju posljednje godine i stvarni troškovi električne energije za tu posljednju godinu, trebali primjenjivati samo u prijelaznom smislu sve dok se ne prikupe podaci koji se zahtijevaju u Prilogu 4. Smjernicama iz 2014. Takvo se obrazloženje primjenjuje *a fortiori* na ocjenjivanje sniženja EEG doplatka koja su se dodjeljivala 2013. i 2014., a na temelju tog obrazloženja može se ujedno prihvatiti i da se podaci o BDV-u prema tržišnoj cijeni upotrebljavaju u svrhe ocjenjivanja spojivosti državne potpore dodijeljene u skladu s BesAR-om u 2013. i 2014. u obliku sniženja financiranja potpore za električnu energiju iz obnovljivi izvora u skladu s odjeljkom 3.7.2. Smjernica iz 2014.
- (203) Komisija donosi zaključak da je EEG iz 2012. samo djelomično u skladu s pravilima prihvatljivosti propisanim u točkama 185. i 186. Smjernica iz 2014. Korisnici koji te kriterije ne ispunjuju morali bi stoga ući u sustav povrata čiji se detalji razmatraju u odjeljku 7.3.5. koji se odnosi na njemački plan prilagodbe.

7.3.4. Razmjernost

- (204) Točkom 188. Smjernica iz 2014. predviđa se da se potpora smatra razmjernom ako korisnici te potpore plaćaju najmanje 15 % predmetnih dodatnih troškova bez sniženja.
- (205) No države članice mogu iznos troškova koji proizlaze iz financiranja potpore za energiju iz obnovljivih izvora koje treba platiti na razini poduzetnika dodatno ograničiti na 4 % bruto dodane vrijednosti dotičnog poduzetnika. Za poduzetnika s električnim intenzitetom od najmanje 20 %, države članice mogu ukupni iznos koji treba platiti ograničiti na 0,5 % bruto dodane vrijednosti dotičnog poduzetnika. Konačno, kada države članice odluče donijeti ta ograničenja od 4 % odnosno 0,5 % bruto dodane vrijednosti, ta se ograničenja moraju primjenjivati na sve prihvatljive poduzetnike (točke 189. i 190. Smjernica iz 2014.).

- (206) Njemačka je napomenula da taj ograničeni EEG doplatak koji su korisnici platili u 2013. i 2014. nije u nekim slučajevima bio razmjernan na temelju kriterija iz Smjernica iz 2014. ⁽¹⁰¹⁾. Njemačka je stoga dostavila plan prilagodbe (vidjeti Prilog II.) koji se razmatra u odjeljku 7.3.5.
- (207) Komisija donosi zaključak da su ograničeni EEG doplatci samo djelomično u skladu s kriterijima razmjernosti iz točaka 188. i 189. Smjernica iz 2014. Korisnici koji te kriterije ne ispunjuju morali bi stoga ući u sustav povrata čiji se detalji razmatraju u odjeljku 7.3.5. koji se odnosi na njemački plan prilagodbe.

7.3.5. Plan prilagodbe

- (208) U skladu s točkama 193. *et seq.* Smjernica iz 2014., države članice moraju primijeniti kriterije prihvatljivosti i razmjernosti utvrđene u odjeljku 3.7.2. Smjernica iz 2014. i prethodno opisane u odjeljcima 7.3.3. i 7.3.4. ove Odluke najkasnije do 1. siječnja 2019. Potpore dodijeljene za određeno razdoblje prije tog datuma smatrat će se spojivima ako ispunjuju iste te kriterije. Osim toga, Komisija smatra da se sve potpore dodijeljene radi smanjenja opterećenja povezanog s financiranjem potpora električne energije iz obnovljivih izvora u pogledu godina prije 2019. mogu ocijeniti spojivima s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj su u skladu s planom prilagodbe.
- (209) U tom planu prilagodbe mora biti uključena postupna prilagodba razina potpora koja proizlazi iz primjene kriterija prihvatljivosti i razmjernosti utvrđenih u odjeljku 3.7.2. Smjernica iz 2014. i opisanih u odjeljcima 7.3.3. i 7.3.4.
- (210) Ako su potpore dodijeljene za razdoblje prije početka primjene tih Smjernica, planom se predviđa i postupna primjena kriterija za to razdoblje.
- (211) Ako je, kao što je navedeno u uvodnoj izjavi 200., potpora bila dodijeljena prije datuma primjene Smjernica iz 2014. na poduzetnike koji nisu prihvatljivi u skladu s kriterijima opisanim u odjeljku 7.3.3. ove Odluke, takva se potpora može proglasiti spojivom pod uvjetom da se planom prilagodbe predviđa minimalan vlastiti doprinos od 20 % dodatnih troškova predmetnog doplatka bez sniženja, što se mora uvesti postupno i najkasnije do 1. siječnja 2019. (točka 197. Smjernica iz 2014.).
- (212) Njemačka je dostavila plan prilagodbe (Prilog II.), opisan u uvodnim izjavama 27. *et seq.*, kojim se predviđa postupno povećanje EEG doplatka za sve korisnike uključene u povrat. Početna je točka EEG doplatka koji je u stvarnosti plaćen u 2013. Njegov je iznos dobiven množenjem sniženog EEG doplatka toga korisnika u 2013. s korisnikovom stvarnom potrošnjom električne energije u istoj toj godini („osnovni doplatak”). U skladu s tim planom prilagodbe, doplatci za 2013. i 2014. ponovno se prilagođavaju tako da ne prekorače 125 % odnosno 150 % tog osnovnog doplatka. Od 2015. prilagodba povisivanjem može biti veća, jer se tada ograničenje stavlja na 200 % od osnovnog doplatka. U sljedećim godinama sve do 2018. doplatak za godinu x slično se ograničava na 200 % doplatka za godinu $x - 2$.
- (213) Kada je riječ o godinama koje se razmatraju u ovoj odluci, tj. 2013. i 2014., tim se planom prilagodbe predviđa postupno povećanje EEG doplatka za sve korisnike koji nisu ispunili kriterije prihvatljivosti i razmjernosti iz Smjernica iz 2014. Predviđeno je da se povećanje nastavlja 2014., tako da se može pretpostaviti da će se razine određene Smjernicama iz 2014. doseći do 1. siječnja 2019., i kod poduzetnika koji su načelno prihvatljivi, ali nisu platili dovoljno visoki doplatak i kod poduzetnika koji nisu prihvatljivi pa stoga moraju ispuniti zahtjev minimalnog vlastitog doprinosa od 20 % dodatnih troškova doplatka utvrđen točkom 197. Smjernica iz 2014. Osim toga, Komisija napominje kako se planom prilagodbe u obzir uzimaju svi bitni gospodarski čimbenici povezani s politikom o obnovljivoj energiji te da ga je Njemačka prijavila unutar roka propisanog u točki 200. Smjernica iz 2014.
- (214) Što se tiče godina 2013. i 2014., taj je plan prilagodbe stoga u skladu sa zahtjevima iz odjeljka 3.7.3. Smjernica iz 2014. U skladu s točkom 194. Smjernica iz 2014., predmetna sniženja, kako su modificirana tim planom prilagodbe, mogu se stoga smatrati spojivima s unutarnjim tržištem.

⁽¹⁰¹⁾ Za primjenu podataka o BDV-u i podataka o električnom intenzitetu vidjeti uvodnu izjavu 202. ove odluke.

7.3.6. Zaključak o spojivosti

- (215) Sniženi EEG doplatci za poduzetnike velike potrošače u 2013. i 2014. spojiva su s unutarnjim tržištem samo u onoj mjeri u kojoj ispunjavaju sljedeće uvjete:
- (a) predmetno sniženje doplatka dodijeljeno je samo s obzirom na troškove koji proizlaze iz potpore za energiju iz obnovljivih izvora;
 - (b) predmetni korisnici ispunjavaju kriterije prihvatljivosti utvrđene točkama 185., 186. i 187. Smjernica iz 2014., kako se razmatra u odjeljku 7.3.3. ove Odluke; i
 - (c) predmetno sniženje EEG doplatka razmjerno je u skladu s kriterijima utvrđenim u točkama 188. i 189. Smjernica iz 2014., kako se razmatra u odjeljku 7.3.4. ove Odluke.
- (216) Za korisnike koji ne ispunjavaju jedan ili više uvjeta opisanih u uvodnoj izjavi 215. Komisija iznimno smatra da se državna potpora dodijeljena na temelju BesAR-a u 2013. i 2014. može proglasiti spojivom s unutarnjim tržištem, u mjeri u kojoj je osigurano da ti korisnici plaćaju najmanje 125 % osnovnog doplatka definiranog u uvodnoj izjavi (212) za godinu 2013. i 150 % osnovnog doplatka za 2014. Kako bi se ti iznosi osigurali, povrat se mora provesti kako slijedi:
- (a) za sniženje dodijeljeno s obzirom na 2013., povrat mora odgovarati razlici između doplatka koji je trebao biti plaćen da su ispunjeni svi uvjeti iz uvodne izjave 215. i EEG doplatka koji je u 2013. u stvarnosti plaćen. Međutim, ukupan EEG doplatka predmetnog poduzetnika uključenog u povrat – uključujući i iznos povrata – ne smije prijeći 125 % EEG doplatka koji je u stvarnosti plaćen u 2013.;
 - (b) za sniženje dodijeljeno s obzirom na 2014., povrat mora odgovarati razlici između doplatka koji je trebao biti plaćen da su ispunjeni svi kriteriji iz uvodne izjave 215. i EEG doplatka koji je u 2014. u stvarnosti plaćen. Međutim, ukupan EEG doplatka predmetnog poduzetnika uključenog u povrat – uključujući i iznos povrata – ne smije prijeći 150 % EEG doplatka koji je u stvarnosti plaćen u 2013.

7.4. Usklađenost s ostalim odredbama Ugovora

- (217) U skladu s točkom 29. Smjernica iz 2014., zato što je cilj predmetnog EEG doplatka financiranje potpora za električnu energiju iz EEG-a, Komisija je razmatrala njegovu usklađenost s člancima 30. i 110. Ugovora.
- (218) U skladu sa sudskom praksom, naknada koja se pod istim kriterijima nameće na domaće i uvozne proizvode može ipak biti Ugovorom zabranjena ako je namjena prihoda od takve naknade potpora djelatnosti koje posebno koriste oporezovanim domaćim proizvodima.
- (219) Ako se prednostima koje ti proizvodi uživaju u potpunosti poništavaju opterećenja koja ona snose, učinci te naknade vidljivi su samo s obzirom na uvozne proizvode pa ta naknada čini naknadu koja ima jednak učinak, suprotno članku 30. Ugovora. Ako se, s druge strane, tim prednostima samo djelomično poništava opterećenje koje snose domaći proizvodi, predmetna naknada čini diskriminirajuće oporezivanje u smislu članka 110. Ugovora, a dio kojim se poništava opterećenje koje snosi taj domaći proizvodi suprotan je toj odredbi ⁽¹⁰²⁾.
- (220) Komisija je smatrala, u svojoj dugoj praksi odlučivanja ⁽¹⁰³⁾ i u skladu sa sudskom praksom Suda ⁽¹⁰⁴⁾, da financiranje nacionalnih programa potpora za energiju iz obnovljivih izvora putem parafiskalnih pristojba za potrošnju električne energije može biti diskriminirajuće za uvezenu energiju iz obnovljivih izvora. Naime, ako se domaća proizvodnja električne energije podupire potporom koja se financira putem pristojbe kojoj podliježe sva

⁽¹⁰²⁾ Spojeni predmeti C-128/03 i C-129/03, AEM, ECLI:EU:C:2005:224, stavci 44. do 47.; predmet C-206/06, Essent Netwerk Noord, ECLI:EU:C:2008:413, stavak 42.

⁽¹⁰³⁾ Odluka o državnoj potpori N 34/90; odluka o državnoj potpori N 416/99; odluka o državnoj potpori N 490/00; odluka o državnoj potpori N 550/00; odluke o državnoj potpori N 317/A/06 i NN 162/A/03; odluke o državnoj potpori N 707 i 708/02; odluka o državnoj potpori N 789/02; odluka o državnoj potpori N 6/A/2001; odluka Komisije 2007/580/EZ; odluka Komisije 2009/476/EZ; državna potpora N 437/2009.

⁽¹⁰⁴⁾ Spojeni predmeti C-128/03 i C-129/03, AEM, ECLI:EU:C:2005:224, stavci 44. do 47.; predmet C-206/06, Essent Netwerk Noord, ECLI:EU:C:2008:413, stavci 58. i 59.

potrošena električna energija (uključujući i potrošnju uvozne električne energije), onda se tom metodom – kojom se stavlja opterećenje na uvezenu električnu energiju koja od tog financiranja nema koristi – riskira stvaranje diskriminirajućeg učinka za uvezenu električnu energiju iz obnovljivih izvora, čime se krši članak 30. i/ili 110. Ugovora ⁽¹⁰⁵⁾.

- (221) Osim toga, u svojoj Odluci o pokretanju postupka Komisija je primijetila da EEG iz 2012. može *prima facie* imati diskriminirajući učinak time što se člankom 39. EEG-a iz 2012. predviđa sniženje stope EEG doplatka u slučaju takozvanog izravnog stavljanja na tržište. Ta se snižena stopa primjenjuje samo kada je dobavljač kupio 50 % svojeg portfelja električne energije od nacionalnih proizvođača električne energije iz EEG-a i stoga se pokazuje da ona predstavlja diskriminirajuću pristojbu u smislu članka 110. Ugovora.
- (222) Komisija je također smatrala da bi u slučajevima kada se doplatak naplaćuje na uvoze za koje se ne bi iskoristila potpora u skladu s EEG-om iz 2012. i da su oni bili proizvedeni u Njemačkoj (na primjer, električna energija proizvedena u postrojenjima koja su poslovala više od 20 godina) taj doplatok bio u skladu s člancima 30. i 110. temeljem toga što, u tom posebnom slučaju, ne postoji razlika u tretiranju nacionalne proizvodnje i uvoza.
- (223) Njemačka osporava da se EEG-om iz 2012. može dovesti do diskriminacije u smislu članaka 30. i 110. Ugovora iz sljedećih razloga. Kao prvo, ona tvrdi da između tih uvoznih proizvoda za koje je uveden EEG doplatok i domaćih proizvoda koji se njime financiraju nema nikakve sličnosti. Razlog je taj što se EEG doplatkom financiraju *postrojenja* za energiju iz obnovljivih izvora, a on se naplaćuje na potrošnju *električne energije* iz obnovljivih izvora.
- (224) Čak i kada bi se smatralo da se tim doplatkom financira električna energija iz obnovljivih izvora, i dalje bi postojala razlika između električne energije za koju se taj doplatok plaća i električne energije koja se tim doplatkom potiče. Razlog je taj što se njemački cilj za obnovljive izvore energije – utvrđen člankom 3. stavkom 3. i dijelom A Priloga I. Direktivi 2009/28/EZ – može ispuniti jedino električnom energijom iz obnovljivih izvora koja je ili iz domaće proizvodnje ili je uvezena na temelju mehanizma suradnje s onom državom članicom u kojoj je ta električna energija bila proizvedena (članak 5. stavak 3. te Direktive). Stoga, izostane li mehanizam suradnje, uvozna električna energija iz obnovljivih izvora ne sudjeluje u ostvarivanju tog cilja. Sa stajališta potrošača takva se električna energija stoga ne može smatrati sličnom domaćoj električnoj energiji iz obnovljivih izvora.
- (225) Što se tiče *povlastice za zelenu električnu energiju* (članak 39. EEG-a iz 2012.), Njemačka tvrdi da se ona ne može smatrati diskriminirajućom zato što se njome zapravo provodi Direktiva 2009/28/EZ. Direktivom 2009/28/EZ propisuje se nacionalni cilj za udio energije iz obnovljivih izvora i njome se omogućuje državama članicama da uspostave programe potpora i mjere suradnje (članak 3. stavak 3.). U skladu s člankom 5. stavkom 3. predmetne Direktive, električna energija iz obnovljivih izvora domaće proizvodnje sudjeluje u ostvarivanju toga cilja. Električna energija iz obnovljivih izvora proizvedena u ostalim državama članicama načelno sudjeluje u ostvarivanju toga cilja kada je popraćena sporazumom o suradnji između dotičnih država članica. Sklapanje takvih sporazuma nije obvezno, nego je ostavljeno na slobodu odlučivanja dotičnih država članica. Prema Njemačkoj, iz tih odredaba predmetne direktive proizlazi da Njemačka ima pravo podupirati jedino domaću proizvodnju električne energije iz obnovljivih izvora. Iz tih odredaba isto tako proizlazi da Njemačka nije obvezna ni otvoriti proizvođačima električne energije iz obnovljivih izvora iz drugih država članica pristup svojemu programu potpora ni dopustiti tim proizvođačima da iskoriste *povlasticu za zelenu električnu energiju*.
- (226) Osim toga, Njemačka tvrdi da bi, kada bi se *povlastica za zelenu električnu energiju* učinila dostupnom proizvođačima smještenima u ostalim državama članicama, postojao rizik od nastanka prekomjerne naknade za takve proizvođače koji bi počeli birati među raznim nacionalnim sustavima potpora. Također bi to bila prijetnja za financiranje mehanizma iz EEG-a iz 2012., jer bi sve više stranih proizvođača željelo iskoristiti *povlasticu za zelenu električnu energiju*, a iznos električne energije na koji bi se EEG doplatok doista primjenjivao stalno bi se smanjivao čime bi se urušio temelj tog financiranja. Time bi se u praksi djelovalo suprotno ciljevima iz Direktive 2009/28/EZ, kojom se odobrava uspostavljanje nacionalnih sustava potpore u svrhu povećanja proizvodnje energije iz obnovljivih izvora.
- (227) Prema Njemačkoj, to je tumačenje potvrđeno nedavnom presudom u predmetu Ålands Vindkraft ⁽¹⁰⁶⁾. U tom je predmetu – koji se odnosi na jedan nacionalni sustav kojim se predviđa dodjeljivanje proizvođačima zelene električne energije certifikata kojima je moguće trgovati, samo za zelenu električnu energiju proizvedenu na području te države članice – Europski sud zauzeo stajalište da takav sustav čini mjeru koja ima jednake učinke kao i ograničenja količina uvoza i koja je u načelu neusklađena s obvezama koje proizlaze iz članka 34. Ugovora. Međutim, taj se sustav može opravdati važnim razlozima koji se odnose na očuvanje okoliša. ⁽¹⁰⁷⁾.

⁽¹⁰⁵⁾ Predmet 47/69 Francuska protiv Komisije, ECLI:EU:C:1970:60, stavak 20.; Odluka o EEG-u iz 2014., uvodne izjave 329. *et seq.*

⁽¹⁰⁶⁾ Predmet C-573/12, Ålands Vindkraft, ECLI:EU:C:2014:2037.

⁽¹⁰⁷⁾ Predmet C-573/12, Ålands Vindkraft, ECLI:EU:C:2014:2037, stavci 75. i 119.

- (228) Konačno, prema Njemačkoj, predmetni EEG doplatak ne čini pristojbu u smislu članka 30. ni članka 110. Ugovora. Umjesto toga, on je samo zahtjev za povrat koji OPS-i imaju prema dobavljačima električne energije, s obzirom na to da se smatra kako OPS-i vrše usluge za te dobavljače. Njemačka se poziva na sudsku praksu Europskog suda, prema kojoj se „za neku pristojbu koja se uvede za robu zbog činjenice da ona prelazi granicu može izbjeći klasifikacija kao pristojbe koja ima jednak učinak, što je zabranjeno Ugovorom, ako se ona odnosi na opći sustav unutarnjih pristojba koje se primjenjuju sustavno i u skladu s kriterijima na domaće proizvode kao i na uvozne i izvozne proizvode, ako ona predstavlja plaćanje – za neke posebne usluge koje se doista i pojedinačno izvrše dotičnom gospodarskom subjektu – određenog iznosa u razmjeru s tom uslugom ili, pod određenim okolnostima, ako se ona ubire na račun inspekcija koje se provode radi ispunjavanja obveza uvedenih pravom Unije” ⁽¹⁰⁸⁾.
- (229) Njemačka smatra da su drugi i treći od alternativnih kriterija navedenih u toj presudi Suda ispunjeni. Kao prvo, Njemačka tvrdi da predmetni EEG doplatak čini odgovarajuće plaćanje posebne izvršene usluge, točnije činjenicu da ti OPS-i prepuštaju spomenutu obnovljivu kvalitetu prenesene električne energije iz obnovljivih izvora koju su stekli dotični dobavljači električne energije kao što je objašnjeno u uvodnoj izjavi 144. ⁽¹⁰⁹⁾. S njemačke točke gledišta' plaćanjem EEG doplatka OPS-ima dotični dobavljači električne energije primaju nešto zauzvrat, a to je činjenica da jedan dio predmetne električne energije dolazi iz obnovljivih izvora energije. Njemačka stoga tvrdi kako, suprotno situaciji iz predmeta *Essent* ⁽¹¹⁰⁾, gdje nije postojala nikakva usluga zauzvrat tog plaćanja, predmetni EEG doplatak odgovara izvršenoj usluzi. Kao drugo, predmetni je EEG doplatak navodno uveden kako bi se ispunile obveze uvedene pravom Unije, točnije Direktivom 2009/28/EZ.
- (230) Komisija se ne može složiti s obrazloženjima koje je dostavila Njemačka.
- (231) Kao prvo, iako jest istina da se EEG doplatkom financira uspostavljanje postrojenja za energiju iz obnovljivih izvora, njime se podupire proizvodnja električne energije koja se dobiva u tim postrojenjima. Dokaz je tome činjenica da se EEG doplatak ubire prema kilovat satu potrošene električne energije. Kao drugo, sličnost između domaće proizvedene električne energije iz EEG-a i uvozne električne energije iz EEG-a ne može se promijeniti pukom činjenicom da uvezena električna energija iz EEG-a ne sudjeluje u ostvarivanju cilja utvrđenog Direktivom 2009/28/EZ. U skladu sa sudskom praksom Suda, sličnost se mora ocijeniti „ne na temelju kriterija strogo istovjetnog karaktera tih proizvoda nego kriterija njihove slične i usporedive upotrebe” ⁽¹¹¹⁾. Pitanje sličnosti mora se odvojiti od različitosti u tretmanu. Naime, razlika u tretmanu postoji samo u odnosu na uvoznu električnu energiju koja bi bila prihvatljiva u skladu s EEG-om iz 2012. da je bila proizvedena u Njemačkoj. U tom pogledu, pitanje sudjeluje li uvezena električna energija iz EEG-a u ostvarivanju cilja utvrđenog Direktivom 2009/28/EZ nije bitno.
- (232) Osim toga, Komisija se ne slaže s Njemačkom tvrdnjom da predmetni EEG doplatak ne čini pristojbu u smislu članka 30. ni članka 110. Ugovora. Kao prvo, kao što je Sud zauzeo stajalište u predmetu *Essent*, za primjenu članaka 30. i 110. Ugovora nije bitno što predmetnu pristojbu ne ubire izravno država, nego OPS-i ⁽¹¹²⁾. Kao drugo, pokazuje se da ne postoji nikakva usluga ni imovina za koje bi EEG doplatak koji plaćaju dotični dobavljači električne energije činio odgovarajuće plaćanje. Spomenuta obnovljiva kvaliteta kao takva nije od nikakve koristi za dotične dobavljače električne energije, s obzirom na to da se ona prenosi odvojeno od stvarne električne energije iz EEG-a. Dotična plaćanja dobavljača isto tako nisu razmjerna izvršenoj usluzi jer se njihova plaćanja razlikuju u skladu s time koliko oni imaju klijenata bez povlastica, pri čemu se pretpostavljena izvršena usluga, točnije ta da predmetna električna energija ima obnovljivu kvalitetu, ne može dijeliti i ista je za sve. Kao treće, predmetni EEG doplatak nije uveden na račun *inspekcija*, a isto tako nije izravno uveden na račun *obveza* koje proizlaze iz prava Unije. Direktivom 2009/28/EZ Njemačka se obvezuje na uvođenje mjera za osiguravanje stabilnog povećanja udjela energije iz obnovljivih izvora (članak 3. stavak 2. predmetne Direktive). Provedba toga ostavljena je na slobodu odlučivanja Njemačkoj, s obzirom i na dotične posebne mjere (članak 3. stavak 3. predmetne Direktive) i na način na koji se one financiraju.
- (233) Kao što je Komisija zauzela stajalište u svojoj Odluci o pokretanju postupka, člancima 30. i 110. samo se zabranjuje financiranje programa potpora za nacionalnu proizvodnju putem diskriminirajuće pristojbe koja se uvodi na uvozne proizvode. Njima se dotične države članice ne obvezuju na širenje predmetne koristi toga

⁽¹⁰⁸⁾ Predmet C-130/93, *Lamare*, ECLI:EU:C:1994:281, stavak 14.

⁽¹⁰⁹⁾ Njemačka ipak prihvata da predmetni EEG doplatak ne čini naknadu, kao takvu, za pružanje električne energije iz obnovljivih izvora koja se prodaje na promptnom tržištu.

⁽¹¹⁰⁾ Predmet C-206/06, *Essent Netwerk Noord*, ECLI:EU:C:2008:413.

⁽¹¹¹⁾ Predmet 171/78, *Komisija protiv Danske*, ECLI:EU:C:1980:54, stavak 5.

⁽¹¹²⁾ Predmet C-206/06, *Essent Netwerk Noord*, ECLI:EU:C:2008:413, stavak 46.

programa potpora na uvozne proizvode. Tom se Odlukom, kao i prethodnim odlukama o nacionalnim programima potpora za energiju iz obnovljivih izvora ⁽¹¹³⁾ ne postavlja pitanje ograničenja te potpore u skladu s EEG-om iz 2012. na nacionalnu proizvodnju. Međutim, prilikom osmišljavanja svojih programa potpora, države članice ne smiju uvesti diskriminirajuće pristojbe u smislu članaka 30. i 110. Ugovora.

- (234) Presudom u predmetu Ålands Vindkraft ne mijenja se ocjena s obzirom na članke 30. i 110. Ugovora. Kao prvo, jedino pitanje u tom predmetu bilo je mora li nacionalni sustav potpora proizvođača energije iz obnovljivih izvora biti dostupan proizvođačima smještenima u ostalim državama članicama (Sud je zauzeo stajalište da nije tako). Tom se presudom nije dodatno obuhvaćalo pitanje može li se takav nacionalni sustav potpore financirati putem diskriminirajuće pristojbe koja se uvodi ujedno i gospodarskim subjektima smještenima u ostalim državama članicama. Kao drugo, na zahtjev švedskoga suda, Sud je pružio tumačenje članka 34. o količinskim ograničenjima slobodnog kretanja roba. Zahtjevom za prethodnu odluku nisu uzeti u obzir članci 30. i 110. o diskriminirajućim pristojbama i porezima, zbog čega se s obzirom na njih Sud nije uopće izjašnjavao. Kao treće, Sud je utvrdio kako je odbijanje Švedske da omogući dotičnom podnositelju zahtjeva pristup svojem sustavu certifikata, koji čini mjeru s jednakim učinkom kao i količinska ograničenja, bilo opravdano na temelju politike zaštite okoliša i razmjerno u ostvarivanju cilja te politike zaštite okoliša ⁽¹¹⁴⁾. Međutim, diskriminirajuće mjere kojima se krše članci 30. i 110. nisu opravdane, pa ni na temelju zaštite okoliša. Naime, Komisija ne vidjeti nikakvu mogućnost u kojoj bi zaštita okoliša (ili, u tome slučaju, bilo kakav drugi važan razlog od općeg interesa) mogla biti unaprijeđena uvođenjem novčanih obveza zbog kojih bi gospodarski subjekti iz ostalih država članica plaćali više od njihovih domaćih konkurenata.
- (235) Međutim, uz to što je zadržala svoje stajalište da se predmetnim EEG doplatkom ne krše članci 30. i 110. Ugovora, Njemačka je dostavila preuzetu obvezu za investiranje u interkonektore i slične europske energetske projekte (vidjeti opis u uvodnoj izjavi 19.). Ta bi ulaganja bila u protuvrijednosti procijenjenog iznosa navodnih diskriminacija.
- (236) Uobičajena mjera koja se poduzima zbog povrede članaka 30. i 110. Ugovora nadoknada je uvedenih pristojba. Međutim, Komisija je predmetno reinvestiranje dotičnog dijela tih prihoda od parafiskalne pristojbe ubrane od uvoza, u projekte i infrastrukturu koji posebno koriste uvozima prepoznala kao prikladnu korektivnu mjeru za moguću ranije diskriminaciju u skladu s člancima 30. i 110. Ugovora ⁽¹¹⁵⁾.
- (237) Kako bi se odredio dio prošlih prihoda od EEG doplatka koji se mora namijeniti takvih ulaganjima, prvi je korak procijeniti uvoze prihvatljive električne energije iz EEG-a u Njemačku. Njemačka je navela da je u razdoblju primjene EEG-a iz 2012. – između siječnja 2012. i srpnja 2014. – udjel jamstva o podrijetlu koji se odnosi na električnu energiju iz obnovljivih izvora koja je mogla biti podupirana u skladu s EEG-om iz 2012. iznosio približno 1 349 GWh: 519 GWh u 2012., 283 GWh u 2013. i 547 GWh u 2014. Mnogo veći udio jamstva o podrijetlu, koji tim iznosom nije uključen, odgovara velikim i starim hidroenergetskim postrojenjima koja u skladu s EEG-om iz 2012. ne bi bila prihvatljiva. Međutim, zato što se jamstvima o podrijetlu može trgovati odvojeno, ona sama nisu dovoljna za određivanje razmjera u kojemu je električna energija iz EEG-a doista uvažana. Njemačka je navela da su stvarni uvozi bili manji, ali nije bila u mogućnosti dostaviti podatke o razmjeru u kojemu se opisanim izračunom uvezene zelene električne energije pokrivaju materijalni uvozni ugovori.
- (238) Drugi je korak procijeniti razmjer u kojemu je uvozna zelena električna energija bila negativno diskriminirana. Ta diskriminacija počiva na činjenici da, iako i domaća proizvodnja električne energije iz EEG-a i uvozi takve energije doprinose EEG doplatku, samo domaća proizvodnja električne energije iz EEG-a ima od njega i koristi (što je ograničeno uvjetima prihvatljivosti).
- (239) Kao takva, ta se diskriminacija može mjeriti razinom EEG doplatka s kojim se suočava uvozna električna energija iz EEG-a. Međutim, mora se napomenuti da se čitav predmetni doplatok kao takav ne pokriva nikakvom nadoknadom, nego je ona ograničena na hipotetski oblik primljene potpore (zajamčene cijene, tržišne premije ili povlastica za zelenu električnu energiju). Naime, s obzirom na to da domaći proizvođači električne energije iz EEG-a isto tako plaćaju taj doplatok, ali primaju i potporu iz EEG-a, razlika u tretiranju nastala bi samo ako se za uvoze taj doplatok mora platiti bez da se primi ikakva potpora. U biti, diskriminacija odgovara razini potpore uskraćene uvoznoj električnoj energiji iz EEG-a.

⁽¹¹³⁾ Vidjeti na primjer državnu potporu SA.33384 (2011/N) – Austrija, Ökostromgesetz 2012, C (2012) 565 završna verzija.

⁽¹¹⁴⁾ Vidjeti bilješku 107.

⁽¹¹⁵⁾ Državna potpora SA.15876 (N 490/00) – Italija, Izgubljene investicije sektora električne energije (SL C 250, 8.10.2005., str. 10.).

- (240) Kada je riječ o zajamčenim cijenama i tržišnim premijama, Komisija napominje da bi – zato što one variraju od jedne do druge tehnologije EEG-a, a radi primjene tih oblika potpora na uvoze – bilo nužno odrediti različite vrste električne energije iz EEG-a koje se doista uvoze, zajedno s njihovim količinama. Međutim, kao što je Njemačka objasnila da podaci o stvarnim uvozima električne energije iz EEG-a nisu dostupni, nije moguće odrediti mjeru diskriminacije primjenjivanjem na odgovarajuće količine uvoza posebnih zajamčenih cijena ili tržišnih premija.
- (241) Suprotno tome, prednost koja proizlazi iz *povlastice za zelenu električnu energiju* može se lako odrediti. Njemačka je navela da je korist koja proizlazi iz *povlastice za zelenu električnu energiju* bila u praksi niža od 4 ct/kWh. To je zbog toga što dobavljači električne energije koji se prijavljuju za tu povlasticu primaju sniženje od 2 ct/kWh na čitav svoj portfelj jedino ako uspiju u ostvarivanju 50 postotnog udjela električne energije iz obnovljivih izvora. Kako bi se izbjegao ili na najmanju moguću mjeru sveo rizik od slučajnog malenog neispunavanja 50 postotnog cilja (u kojem se slučaju za čitav portfelj mora platiti puni EEG doplatka), dobavljači električne energije kupuju električnu energiju iz EEG-a uz sigurnosni postotak, odnosno u udjelu većem od potrebnih 50 %, katkad i do 60 %. U tom slučaju, kako bi se izračunala prednost u pogledu troškova koja bi se možda mogla proslijediti na proizvođače električne energije iz obnovljivih izvora, sniženje EEG doplatka odobreno za čitav portfelj, drugim riječima 2 ct/kWh, mora se podijeliti s višim udjelom električne energije iz obnovljivih izvora. Na primjer, kod udjela od 60 % iznos stvarne prednosti u pogledu troškova koja se može proslijediti ne bi bio 4 ct/kWh, nego samo 3,3 ct/kWh. U prosjeku je najveća korist koja dolazi od *povlastice za zelenu električnu energiju* bila 3,8 ct/kWh u 2012., 3,2 ct/kWh u 2013. i 3,9 ct/kWh u 2014.
- (242) Pokazuje se da je *povlastica za zelenu električnu energiju* bila malo viša od EEG doplatka u 2012., ali niža od doplataka u 2013. i 2014. Također se pokazuje da je *povlastica za zelenu električnu energiju* bila niža od prednosti uključene u neke od zajamčenih cijena (nakon odbitka tržišne cijene), na primjer za solarnu energiju, ali viša od prednosti uključene u ostalim zajamčenim cijenama, na primjer za vjetroenergiju. No čak i ako se tom *povlasticom* u nekoj mjeri podcjenjuje stvarni opseg diskriminacije, mora se imati na umu da se količinama jamstva o podrijetlu precjenjuje opseg uvoza. Stoga je stajalište Komisije da je metoda koju Njemačka upotrebljava (opisana u uvodnoj izjavi 238. *et seq.*) odgovarajuća. Tu se prednost proizašlu iz *povlastice za zelenu električnu energiju*, uzetu zajedno s iznosima uvoznih jamstva o podrijetlu, može smatrati razumnom zamjenskom vrijednošću za razmjer u kojemu je uvezena električna energija iz EEG-a bila negativno diskriminirana u skladu s EEG-om iz 2012.
- (243) Uzmu li se vrijednosti za uvoz prihvatljive električne energije iz EEG-a utvrđene u uvodnoj izjavi 237. i vrijednosti za *povlasticu za zelenu električnu energiju* utvrđene u uvodnoj izjavi 241., iznos koji se mora reinvestirati je 50 milijuna EUR ⁽¹¹⁶⁾. Stoga Komisija smatra da se njemačkom preuzetom obvezom ulaganja 50 milijuna EUR (vidjeti uvodnu izjavu 19.) u interkonektore i europske energetske projekte, kao mjerom ispravlja moguća ranija diskriminacija u skladu s člancima 30. i 110. Ugovora.

8. VJERODOSTOJNI JEZIK

- (244) Kao što je spomenuto u odjeljku 1. ove Odluke, Njemačka se odrekla svojega prava da se ova Odluka donese u Njemačkoj. Stoga je vjerodostojni jezik engleski.

9. ZAKLJUČAK I POVRAT

- (245) S obzirom da je ranije kršenje članaka 30. i 110. Ugovora EEG doplatkom ispravljeno, Komisija donosi zaključak da je potpora proizvođača električne energije iz EEG-a, za koju je u uvodnim izjavama 187. i 200. Odluke o pokretanju postupka utvrđeno da je usklađena, s obzirom na njezin mehanizam financiranja ujedno i spojiva s unutarnjim tržištem.
- (246) Komisija donosi zaključak da je Njemačka nezakonito provela potporu radi potpore proizvodnje električne energije iz EEG-a i za poduzetnike velike potrošače kršeći članak 108. stavak 3. Ugovora.
- (247) Ta se potpora mora povući u mjeri u kojoj nije spojiva s unutarnjim tržištem.
- (248) Povratom se smiju obuhvatiti samo sniženja EEG doplatka dodijeljena s obzirom na 2013. i 2014. (dalje u tekstu „predmetne godine”).

⁽¹¹⁶⁾ 19,7 (za 2012.) + 9,1 (za 2013.) + 21,3 (za 2014.) = 50,1 milijun EUR.

- (249) Povrativi iznosi moraju se ograničiti, za svaku predmetnu godinu, na razliku između spojivog iznosa za tu godinu, kako je utvrđen u skladu s uvodnim izjavama 251., 252. i 253., i iznosa EEG doplatka koji je korisnik u predmetnoj godini stvarno platio.
- (250) Iznos EEG doplatka koji je korisnik stvarno platio u predmetnoj godini načelno se dobiva primjenom sniženog doplatka za tu godinu na potrošnju električne energije tog korisnika u toj istoj godini. Međutim, kako bi se povrat ubrzao, a zbog toga što podaci o potrošnji za dotične godine za sve poduzetnike obuhvaćene povratom još uvijek nisu dostupni, Njemačka će, kao prvi korak, za izračun privremenog iznosa povrata koji će se provesti odmah uzeti podatke o potrošnji električne energije koji su dostavljeni u zahtjevima. Njemačka će, kao drugi korak, primijeniti podatke o stvarnoj potrošnji za dotične godine kako bi se utvrdili konačni iznosi povrata i poduzeti potrebne korake radi osiguravanja povrata ili otplate na temelju tih konačnih iznosa (taj se drugi korak povrata naziva „korektivni mehanizam“).
- (251) Prvi korak u određivanju spojivog iznosa leži u primjeni odjeljka 3.7.2. Smjernica iz 2014. Poduzetnik koji je iskoristio predmetna sniženja mora pripadati nekom od sektora navedenih u Prilogu 3. Smjernicama iz 2014., (točka 185. Smjernica iz 2014.) ili, ako to nije slučaj, taj poduzetnik mora imati električni intenzitet od najmanje 20 % i pripadati sektoru s intenzitetom trgovine od najmanje 4 % na razini Unije, čak i ako ne pripada nekom od sektora navedenih u Prilogu 3. Smjernicama iz 2014. (točka 186. Smjernica iz 2014.). Za primjenu točke 186. Smjernica iz 2014., kao što je objašnjeno u uvodnoj izjavi 202., mogu se iskoristiti podaci dostavljeni u zahtjevima podnesenima s obzirom na dotične godine.
- (252) Osim toga, ako je predmetni poduzetnik prihvatljiv na temelju uvodne izjave 251., taj poduzetnik mora platiti najmanje 15 % dodatnih troškova bez sniženja (točka 188. Smjernica iz 2014.). Međutim, taj iznos koji se mora platiti može se ograničiti na razini poduzetnika na 4 % bruto dodane vrijednosti dotičnog poduzetnika. Osim toga, za poduzetnike s električnim intenzitetom od najmanje 20 %, iznos koji treba platiti može se ograničiti na 0,5 % bruto dodane vrijednosti dotičnog poduzetnika (točka 189. Smjernica iz 2014.). Za primjenu točke 189. Smjernica iz 2014., kao što je objašnjeno u uvodnoj izjavi 202., mogu se iskoristiti podaci dostavljeni u zahtjevima podnesenima s obzirom na dotične godine. Ako predmetni poduzetnik nije prihvatljiv na temelju uvodne izjave 251., iznos koji se mora platiti je, u skladu s odjeljkom 3.7.2. Smjernica iz 2014., u načelu protuvrijednost EEG doplatka bez sniženja, uz uvjet da se poštuje pravilo iz točke 197. Smjernica iz 2014.
- (253) Ako je, za bilo koju od dotičnih godina, iznos koji se mora platiti, određen na temelju uvodne izjave 252., viši od iznosa koji je korisnik u stvarnosti te godine platio, primijenit će se odredbe plana prilagodbe kao što je utvrđeno u uvodnoj izjavi 212. To znači da za 2013. spojivi iznos ne smije prijeći 125 % predmetnog doplatka koji je u stvarnosti plaćen u 2013. (tj. te iste godine), a za 2014. spojivi iznos ne smije prijeći 150 % predmetnog doplatka koji je u stvarnosti plaćen u 2013. (tj. prethodne godine). Kao što je objašnjeno u uvodnoj izjavi 250., doplatak koji je u stvarnosti plaćen u 2013. i 2014. može se, u svrhu određivanja iznosa privremenog povrata, temeljiti na podacima o potrošnji električne energije navedenima u zahtjevu toga poduzetnika za sniženje u 2013. i 2014. U svrhu spomenutog korektivnog mehanizma podaci o stvarnoj potrošnji električne energije za 2013. i 2014. uračunat će se kada postanu dostupni.
- (254) Ako iznos koji se mora platiti, određen na temelju uvodnih izjava 251., 252. i 253. nije viši od iznosa koji je korisnik u stvarnosti platio za bilo koju od dotičnih godina, povrat se ne provodi.
- (255) Ako je ukupan iznos potpore koju primi neki korisnik niži od 200 000 EUR i ako se tom potporom ispunjavaju svi ostali kriteriji bilo Uredbe Komisije (EU) br. 1407/2013⁽¹⁷⁾ ili Uredbe Komisije (EZ) br. 1998/2006⁽¹⁸⁾, za takvu se potporu smatra da ne čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora pa stoga ne smije biti predmetom povrata.
- (256) Ako je ukupan iznos potpore koju primi neki korisnik viši od 200 000 EUR, od čega se povući treba iznos niži od 200 000 EUR, Uredba (EZ) br. 1998/2006 i (EU) br. 1407/2013 ne primjenjuju se jer se ta potpora odnosi na iste prihvatljive troškove pa je time kumulacija isključena (članak 5. stavak 2. Uredbe (EU) br. 1407/2013 i članak 2. stavak 5. Uredbe (EZ) br. 1998/2006). Stoga se takvi iznosi moraju povući.

⁽¹⁷⁾ Uredba Komisije (EU) br. 1407/2013 od 18. prosinca 2013. o primjeni članaka 107. i 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije na *de minimis* potpore (SL L 352, 24.12.2013., str. 1.).

⁽¹⁸⁾ Uredba Komisije (EZ) br. 1998/2006 od 15. prosinca 2006. o primjeni članaka 87. i 88. Ugovora na *de minimis* potpore (SL L 379, 28.12.2006., str. 5.).

(257) Komisija je nadalje razmatrala jesu li postojale neke prepreke za povrat u skladu s člankom 14. Uredbe (EZ) br. 659/1999. Kako je opisano u uvodnoj izjavi 172., neke su zainteresirane strane tvrdile da prilagodba u 2013. i 2014. mora biti koliko je god moguće malena, kako bi se zaštitila legitimna očekivanja dotičnih korisnika, te da se ne treba provesti nikakav povrat. Međutim, iz razloga navedenih u uvodnim izjavama 146. i dalje Odluka Komisije u predmetu NN 27/00 ne može biti uzrok legitimnih očekivanja dijela korisnika, s obzirom na to da je EEG iz 2012. različit od EEG-a iz 2000., da je donesen više od deset godina kasnije i da, posebno, u EEG-u iz 2000. nije postojao BesAR,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Predmetna državna potpora radi potpore proizvodnje električne energije iz obnovljivih izvora i jamskog plina, uključujući njezine mehanizme financiranja, dodjeljivana na temelju akta *Erneuerbare-Energien-Gesetz* 2012 (EEG iz 2012.), koju je Njemačka nezakonito provela uz kršenje članka 108. stavka 3. Ugovora, spojiva je s unutarnjim tržištem pod uvjetom provedbe preuzetih obveza Njemačke utvrđenih Prilogom I.

Članak 2.

Komisija prihvaća plan prilagodbe koji je dostavila Njemačka s obzirom na godine 2013. i 2014., kako je utvrđeno Prilogom II.

Članak 3.

1. Predmetna državna potpora koja se sastoji od sniženja doplatka za financiranje potpore za električnu energiju iz obnovljivih izvora (EEG doplatka), u godinama 2013. i 2014. za velike potrošače (*Besondere Ausgleichsregelung*, BesAR), koju je Njemačka nezakonito provela uz kršenje članka 108. stavka 3. Ugovora, spojiva je s unutarnjim tržištem ako pripada jednoj od četiri kategorija utvrđenih ovim stavkom.

Ako je predmetna državna potpora dodijeljena poduzetniku koji pripada jednom od sektora navedenih u Prilogu 3. Smjernicama o državnim potporama za zaštitu okoliša i energiju za razdoblje 2014. – 2020. („Smjernice iz 2014.“), ona je spojiva s unutarnjim tržištem ako je taj poduzetnik platio najmanje 15 % dodatnih troškova s kojima se suočavaju dobavljači električne energije zbog obveza na kupnju energije iz obnovljivih izvora, a koji se zatim prosljeđuju na njihove kupce. Ako predmetni poduzetnik plati manje od 15 % tih dodatnih troškova, predmetna državna potpora svejedno je spojiva ako je taj poduzetnik platio iznos koji odgovara najmanje 4 % njegove bruto dodane vrijednosti ili, za poduzetnike koji imaju električni intenzitet od najmanje 20 %, najmanje 0,5 % bruto dodane vrijednosti.

Ako je predmetna državna potpora dodijeljena poduzetniku koji ne pripada nijednom od sektora navedenih u Prilogu 3. Smjernicama iz 2014., ali je u 2012. imalo električni intenzitet od najmanje 20 % i pripadalo je, u toj godini, sektoru s intenzitetom trgovine od najmanje 4 % na razini Unije, ona je spojiva s unutarnjim tržištem ako je taj poduzetnik platio najmanje 15 % dodatnih troškova s kojim se suočavaju dobavljači električne energije zbog obveze na kupnju energije iz obnovljivih izvora, a koji se zatim prosljeđuju potrošačima električne energije. Ako predmetni poduzetnik plati manje od 15 % tih dodatnih troškova, predmetna državna potpora svejedno je spojiva ako je taj poduzetnik platio iznos koji odgovara najmanje 4 % njegove bruto dodane vrijednosti ili, za poduzetnika koji ima električni intenzitet od najmanje 20 %, najmanje 0,5 % bruto dodane vrijednosti.

Ako je predmetna državna potpora dodijeljena poduzetniku koji je prihvatljiv za spojivu državnu potporu na temelju drugog ili trećeg podstavka, ali iznos EEG doplatka koje je taj poduzetnik platio nije dostigao razinu propisanu tim podstavcima, spojivi su sljedeći dijelovi te potpore:

- (a) za 2013. dio te potpore koji prelazi 125 % doplatka koji je taj poduzetnik platio u stvarnosti u 2013.;
- (b) za 2014. dio te potpore koji prelazi 150 % doplatka koji je taj poduzetnik platio u stvarnosti u 2013.

Ako je predmetna državna potpora dodijeljena poduzetniku koji nije prihvatljiv za spojivu državnu potporu na temelju drugog ili trećeg stavka i ako je taj poduzetnik platio manje od 20 % dodatnih troškova tog doplatka bez sniženja, spojivi su sljedeći dijelovi te potpore:

- (a) za 2013. dio te potpore koji prelazi 125 % doplatka koji je taj poduzetnik platio u stvarnosti u 2013.;
 - (b) za 2014. dio te potpore koji prelazi 150 % doplatka koji je taj poduzetnik platio u stvarnosti u 2013.
2. Svaka potpora koja nije obuhvaćena stavkom 1. nije spojiva s unutarnjim tržištem.

Članak 4.

Pojedinačna potpora dodijeljena na temelju programa potpora iz članka 1. i 3. ne čini potporu ako je u trenutku kada je dodijeljena ispunjavala uvjete utvrđene uredbom donesenom u skladu s člankom 2. Uredbe Vijeća (EZ) br. 994/98 ⁽¹⁹⁾ koja je bila primjenjiva u trenutku dodjele te potpore.

Članak 5.

Pojedinačna potpora dodijeljena na temelju programa potpora iz članka 1. i 3. koja je, u trenutku kada je dodijeljena, ispunjavala uvjete utvrđene uredbom donesenom u skladu s člankom 1. Uredbe (EZ) br. 994/98 ili bilo kojim odobrenim programom potpora, spojiva je s unutarnjim tržištem do najveće vrijednosti intenziteta potpora koja se primjenjuje na tu vrstu potpore.

Članak 6.

1. Njemačka od korisnika izvršava povrat nespojive potpore spomenute u članku 3. stavku 2. u skladu s metodom opisanom u Prilogu III.
2. Na iznose koji se moraju vratiti obračunavaju se kamate u razdoblju od datuma kad su ti iznosi korisniku stavljeni na raspolaganje do stvarnog povrata tih iznosa.
3. Obračun se vrši na temelju složene kamate, u skladu s poglavljem V. Uredbe Komisije (EZ) br. 794/2004. ⁽²⁰⁾
4. Njemačka ukida isplatu svih neisplaćenih iznosa potpore u okviru programa potpora iz članka 3. stavka 2. s učinkom od dana donošenja ove Odluke.

Članak 7.

1. Povrat nespojive potpore iz članka 3. stavka 2. ima trenutačni učinak.
2. Njemačka osigurava da se ova Odluka provede povratom dodijeljene nespojive potpore u roku od četiri mjeseca od dana njezine objave.
3. Ako Njemačka povuče samo iznose privremenog povrata utvrđene u stavku 4. Priloga III., Njemačka osigurava da se u roku od jedne godine od dana objave ove Odluke provedu korektivni mehanizmi opisani u stavku 4. Priloga III.

Članak 8.

1. U roku od dva mjeseca od objave ove Odluke Njemačka dostavlja sljedeće podatke:
 - (a) popis korisnika koji su primili potporu iz članka 3. stavaka 1. i 2. i ukupan iznos potpore koji je svaki od njih primio u okviru predmetnog programa;

⁽¹⁹⁾ Uredba Vijeća (EZ) br. 994/98 od 7. svibnja 1998. o primjeni članka 92. i 93. Ugovora o osnivanju Europske zajednice na određene kategorije horizontalnih državnih potpora (SL L 142, 14.5.1998., str. 1.).

⁽²⁰⁾ Uredba Komisije (EZ) br. 794/2004 od 21. travnja 2004. o provedbi Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 93. Ugovora o EZ (SL L 140, 30.4.2004., str. 1.).

- (b) ukupan iznos privremenog povrata (glavnicu i kamatu na iznos povrata) koji treba povući od svakog korisnika;
- (c) detaljni opis mjera koje su već poduzete i koje se planiraju poduzeti radi provedbe ove Odluke, uključujući i preuzetu obvezu utvrđenu Prilogom I.;
- (d) dokumente kojima se dokazuje da je korisnicima naređen povrat predmetne potpore i da su ispoštovane preuzete obveze utvrđene Prilogom I.

2. Njemačka izvješćuje Komisiju o napretku nacionalnih mjera poduzetih radi provedbe ove Odluke do potpunog povrata potpora iz članka 3. stavka 2. i do pune provedbe preuzete obveze utvrđene Prilogom I. Na jednostavan zahtjev Komisije ona odmah dostavlja informacije o već poduzetim i planiranim mjerama u svrhu provedbe ove Odluke. Ona ujedno pruža detaljne podatke o iznosima potpora i kamata na iznos povrata koji su od korisnika već povučeni.

Članak 9.

Njemačka se obvezuje reinvestirati 50 milijuna EUR u interkonektore i europske energetske projekte. Njemačka izvješćuje Komisiju o provedbi te preuzete obveze.

Članak 10.

Ova je Odluka upućena Saveznoj Republici Njemačkoj.

Sastavljeno u Bruxellesu 25. studenoga 2014.

Za Komisiju
Margrethe VESTAGER
Član Komisije

PRILOG I.

PREUZETA OBVEZA KOJU JE NJEMAČKA DOSTAVILA 7. SRPNJA 2014.

„Pitanje članaka 30. i 110. za postojeća postrojenja i Grünstromprivileg (EEG iz 2012.)

Kada je riječ o EEG-u iz 2012., i za Grünstromprivileg i za pitanje članaka 30. i 110. može se osmisliti jedno globalno rješenje. To bi se rješenje sastojalo od reinvestiranja procijenjenog navodno diskriminirajućeg iznosa u interkonektore ili slične europske energetske projekte. To bi se reinvestiranje moglo provoditi usporedno s napredovanjem dotičnog projekta. Na temelju iznosa koje je dostavila Njemačka, to bi reinvestiranje za razdoblje od siječnja 2012. do srpnja 2014. trebalo iznositi 50 milijuna EUR. Ponavljamo, Njemačka nudi ovu obvezu štiteći svoj pravni položaj (bez diskriminacije).”

—

PRILOG II.

PREUZETA OBVEZA KOJU JE NJEMAČKA DOSTAVILA 4. SRPNJA 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

$$\text{Rückforderung}_{2013} = Z(\text{Anpassplan})_{2013} - Z(\text{EEG2012})_{2013}$$

$$\text{Mit: } Z(\text{Anpassplan})_{2013} = \text{Minimum von } Z(\text{EEAG}) \text{ und } 125 \% \times Z(\text{EEG2012})_{2013}$$

Rückforderung₂₀₁₃: Rückforderung für das Jahr 2013

Z(Anpassplan)₂₀₁₃: Zahlung gemäß Anpassungsplan für 2013

Z(EEAG)₂₀₁₃: Zahlung gemäß EEAG für 2013

Z(EEG2012)₂₀₁₃: Für 2013 nach EEG2012 tatsächlich geleistete EEG-Zahlung

Aufgrund der Dringlichkeit einerseits und zur Begrenzung des ohnehin als sehr hoch einzuschätzenden administrativen Aufwandes andererseits ist es nötig, für die Berechnung der unternehmensbezogenen Rückforderungsbeträge ausschließlich auf dem BAFA schon vorliegende Zahlen zurückzugreifen. (*) Daher werden die spezifischen Unternehmensdaten (Bruttowertschöpfung zu Marktpreisen, Strombezugsmenge, Stromkosten) der Anträge für 2013 bzw. 2014 verwendet („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"

(*) Izvorna bilješka: „Die unternehmensbezogenen Daten des Jahres 2013 liegen dem BAFA nicht vor. Unternehmensbezogene Daten des Jahres 2014 existieren naturgemäß noch nicht.“

Prijevod

„Povrat [povrativi iznos] s obzirom na nekog određenog poduzetnika rezultat je razlike dotičnih troškova iz EEG-a kako su određeni na temelju Smjernica o državnim potporama za zaštitu okoliša i energiju za razdoblje 2014.–2020. (Smjernice iz 2014.), i troškova iz EEG-a kako su određeni na temelju EEG-a iz 2012. U tom pogledu, predmetnim se planom prilagodbe ograničava plaćanje koje se treba izvršiti na temelju Smjernica iz 2014. na najviše 125 % (za 2013. godinu) i na najviše 150 % (za 2014. godinu) plaćanja izvršenih u skladu s EEG-om iz 2012. s obzirom na 2013. godinu (vidjeti dijagram). Negativni iznosi povrata nisu uzeti u obzir.

Dijagram: metoda izračuna povrata

$$\text{povrat}_{2013.} = P(\text{plan prilagodbe})_{2013.} - P(\text{EEG iz 2012.})_{2013.}$$

$$P(\text{plan prilagodbe})_{2013.} = \text{minimum } P(\text{EEAG}) \text{ i } 125 \% \times P(\text{EEG iz 2012.})_{2013.}$$

povrat_{2013.}: povrat s obzirom na godinu 2013.

P(plan prilagodbe)_{2013.}: plaćanje koje treba izvršiti u skladu s planom prilagodbe za 2013.

P(EEAG)_{2013.}: plaćanje koje u skladu sa Smjernicama iz 2014. treba izvršiti za 2013.

P(EEG iz 2012.)_{2013.}: iznos plaćen u stvarnosti za 2013. na temelju EEG-a iz 2012.

S obzirom na hitnost, a i kako bi se ograničili naponi administracije, za koje se procjenjuje da su vrlo veliki, nužno je iznose povrata tih poduzetnika izračunati samo na temelju podataka koji su BAFA-i (*) već dostupni. Prema tome, iskoristit će se specifični podaci trgovačkih društava (o bruto dodanoj vrijednosti prema tržišnim cijenama, potrošnji električne energije i troškovima za električnu energiju) koji su dostavljeni u zahtjevima tih poduzetnika za 2013. i 2014., a odgovaraju godini za koju su se dokazi morali dostaviti (drugim riječima, poslovnoj godini 2011. za sniženja dodijeljena u 2013., a poslovnoj godini 2012. za sniženja dodijeljena 2014.). U skladu s time, taj se izračun temelji na bruto dodanoj vrijednosti prema tržišnim cijenama, jer podaci koji se odnose na bruto dodanu vrijednost prema troškovima proizvodnih faktora nisu dostupni. Osim toga, uspoređeni izračun mora se temeljiti na podacima o potrošnji električne energije koji su dostavljeni u zahtjevima i odgovaraju godini za koju su se dokazi morali dostaviti. Ti podaci o potrošnji električne energije razlikuju se od podataka o električnoj energiji koja je u stvarnosti potrošena u godini za koju je predmetno sniženje dodijeljeno.

Referentne godine korištenih vrijednosti:

	Odluka BAFA-e za 2013.	Odluka BAFA-e za 2014.
Bruto dodana vrijednost prema tržišnim cijenama	2011.	2012.
Potrošena električna energija	2011.	2012.
Troškovi električne energije	2011.	2012.”

(*) Izvorna bilješka: „Company-specific data for 2013 is not available to the BAFA. Company-specific data for 2014 does not exist yet.”

PRILOG III.

METODA POVRATA

1. Povratom se obuhvaćaju samo sniženja EEG doplatka dodijeljena s obzirom na 2013. i 2014. („predmetne godine”).
2. Povrativi iznosi odgovaraju, za svaku od predmetnih godina, razlici između spojivog iznosa za tu godinu – kako je utvrđen u skladu sa stavcima 5. do 8. – i iznosa EEG doplatka koji je korisnik u predmetnoj godini stvarno platio, kako je utvrđen u skladu sa stavcima 3. i 4.

Iznos EEG doplatka koji je korisnik u predmetnoj godini stvarno platio

3. Iznos EEG doplatka koji je korisnik stvarno platio u predmetnoj godini dobiva se primjenom sniženog doplatka za tu godinu na potrošnju električne energije tog korisnika u toj istoj godini.
4. Odstupajući od stavka 3., Njemačka može, kao prvi korak, za izračun iznosa privremenog povrata iskoristiti potrošnju električne energije koja je dostavljena u prijavi korisnika za predmetnu godinu. U tom slučaju iznos privremenog povrata povlači se bez odgode, a Njemačka, kao drugi korak, određuje iznos konačnog povrata na temelju podataka o stvarnoj potrošnji i poduzima potrebne korake kako bi osigurala povrat ili otplatu na temelju tog konačnog iznosa („korektivni mehanizam”).

Spojivi iznos

5. Ako predmetni korisnik pripada nekom od sektora navedenih u Prilogu 3. Smjernicama iz 2014., (točka 185. Smjernica iz 2014.) ili ako taj korisnik ima električni intenzitet od najmanje 20 % i pripada sektoru s intenzitetom trgovine od najmanje 4 % na razini Unije, čak i ako ne pripada nekom od sektora navedenih u Prilogu 3. Smjernicama iz 2014. (točka 186. Smjernica iz 2014.), taj je korisnik prihvatljiv za potporu u obliku sniženja financiranja potpora električne energije iz obnovljivih izvora. Za primjenu točke 186. Smjernica iz 2014. mogu se iskoristiti podaci dostavljeni u zahtjevu podnesenom s obzirom na predmetnu godinu.
 6. Ako je predmetni korisnik prihvatljiv na temelju stavka 5., spojivi iznos jednak je 15 % EEG doplatka bez sniženja (točka 188. Smjernica iz 2014.). Međutim, taj spojivi iznos može se ograničiti na razini poduzetnika na 4 % bruto dodane vrijednosti dotičnog poduzetnika. Osim toga, za poduzetnika s električnim intenzitetom od najmanje 20 %, taj se spojivi iznos može ograničiti na 0,5 % bruto dodane vrijednosti dotičnog poduzetnika (točka 189. Smjernica iz 2014.). Za primjenu točke 189. Smjernica iz 2014. mogu se iskoristiti podaci dostavljeni u zahtjevu podnesenom s obzirom na predmetnu godinu.
 7. Ako predmetni korisnik nije prihvatljiv na temelju stavka 5., spojivi iznos jednak je 20 % EEG doplatka bez sniženja (točka 197. Smjernica iz 2014.).
 8. Ako je za bilo koju od predmetnih godina taj spojivi iznos, određen na temelju stavaka 6. i 7., viši od iznosa EEG doplatka koji je korisnik u predmetnoj godini stvarno platio, taj se spojivi iznos ograničava kako slijedi:
 - (a) Za 2013. taj spojivi iznos ne prelazi 125 % iznosa EEG doplatka koji je korisnik u stvarnosti platio u 2013. (tj. te iste godine);
 - (b) za 2014. taj spojivi iznos ne prelazi 150 % iznosa EEG doplatka koji je korisnik u stvarnosti platio u 2013. (tj. prethodne godine).
-

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2015/1586**od 26. veljače 2015.****o mjeri SA.35388 (13/C) (ex 13/NN i ex 12/N) – Poljska – Osnivanje trgovačkog društva Gdynia-Kosakowo Airport***(priopćeno pod brojem dokumenta C(2015) 1281)***(Vjerodostojna je samo verzija na poljskom jeziku)****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon što je od zainteresiranih strana zatražila da podnesu primjedbe u skladu s prethodno navedenim odredbama ⁽¹⁾,

budući da:

1. POSTUPAK**1.1. Postupak pred Komisijom**

- (1) Dopisom od 7. rujna 2012. Poljska je zbog pravne sigurnosti obavijestila Komisiju o planiranom financiranju prenamjene vojne zračne luke u blizini Gdynije na sjeveru Poljske u civilnu zračnu luku. Mjera je registrirana pod brojem SA.35388.
- (2) Dopisima od 7. studenoga 2012. i 6. veljače 2013. Komisija je zatražila dodatne informacije o prijavljenoj mjeri. Poljska je dostavila dodatne informacije 7. prosinca 2012. i 15. ožujka 2013. Dana 17. travnja 2013. održan je sastanak Komisije i Poljske. Na tom je sastanku Poljska potvrdila da je prijavljeno financiranje već neopozivo dodijeljeno.
- (3) Dopisom od 15. svibnja 2013. Komisija je obavijestila Poljsku da će predmet upisati u registar neprijavljenih potpora jer je iznos financiranja koji je prijavljen Komisiji već neopozivo dodijeljen. Dopisom od 16. svibnja 2013. Poljska je dostavila dodatne informacije.
- (4) Dopisom od 2. srpnja 2013. Komisija je obavijestila Poljsku da je odlučila pokrenuti postupak predviđen člankom 108. stavkom 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) ⁽²⁾ (dalje u tekstu „odluka o pokretanju postupka”) u pogledu financiranja koje su trgovačkom društvu Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo sp. z o. o. (dalje u tekstu „Gdynia-Kosakowo Airport Ltd” ili „upravitelj zračne luke”) odobrili grad Gdynia (dalje u tekstu „Gdynia”) i općina Kosakowo (dalje u tekstu „Kosakowo”). Poljska je 6. kolovoza 2013. dostavila svoje primjedbe na odluku o otvaranju postupka.
- (5) Odluka Komisije o pokretanju postupka objavljena je u *Službenom listu Europske unije* ⁽³⁾. Komisija je pozvala zainteresirane strane da podnesu primjedbe o predmetnoj mjeri u roku od mjesec dana od datuma objave.

⁽¹⁾ SL C 243, 23.8.2013., str. 25.

⁽²⁾ S učinkom od 1. prosinca 2009. članci 87. i 88. Ugovora o EZ-u postali su članak 107., odnosno članak 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU). Dva su skupa odredaba po sadržaju identična. Za potrebe ove Odluke upućivanja na članke 107. i 108. UFEU-a treba, prema potrebi, tumačiti kao upućivanja na članke 87. i 88. Ugovora o EZ-u. UFEU-om je uveden i niz provjera u terminologiji kao što je zamjena „Zajednice” „Unijom” i „zajedničkog tržišta” „unutarnjim tržištem”. Terminologija UFEU-a upotrebljavat će se u cijeloj Odluci.

⁽³⁾ Odluka o kojoj je Poljska obaviještena pod brojem predmeta C(2013.) 4045 završna verzija objavljena je sa sažetkom u SL C 243, 23.8.2013., str. 25.

- (6) Komisija nije primila nikakve primjedbe zainteresiranih strana. Poljska je o tome obaviještena dopisom od 9. listopada 2013.
- (7) Dopisom od 30. listopada 2013. Komisija je zatražila dodatne informacije. Poljska je dostavila dodatne informacije dopisima od 4. i 15. studenoga 2013. Sastanak Komisije i Poljske održan je 26. studenoga 2013. Poljska je dostavila dodatne informacije dopisima od 3. prosinca 2013. i 2. siječnja 2014.
- (8) Dana 11. veljače 2014. Komisija je donijela Odluku 2014/883/EU ⁽⁴⁾, u kojoj je utvrdila da je državna potpora koju je Poljska nezakonito odobrila trgovačkom društvu Gdynia-Kosakowo Airport Ltd i državna potpora koju je Poljska planirala dodijeliti upravitelju zračne luke nespojiva s unutarnjim tržištem. Odlukom je naloženo Poljskoj da od trgovačkog društva Gdynia-Kosakowo Airport Ltd zatraži povrat već dodijeljene potpore.

1.2. Postupak pred Općim sudom i postupak povrata

- (9) Općina Kosakowo je 9. travnja 2014. osporila Odluku 2014/883/EU pred Općim sudom i tražila njezino poništenje, a isto su učinili grad Gdynia i upravitelj zračne luke ⁽⁵⁾ 16. travnja 2014. Podnositelji su tvrdili, *inter alia*, da je Komisija neispravno uključila iznos koji treba vratiti kao izdatke za djelatnosti u nadležnosti javne politike.
- (10) Gdynija je 8. i 9. travnja 2014., zajedno s upraviteljem zračne luke i općinom Kosakowo, podnijela zahtjev za privremene mjere u tim slučajevima.
- (11) Okružni sud u Gdańsk-Polnocu donio je 7. svibnja 2014. odluku kojom je proglasio da je trgovačko društvo Gdynia-Kosakowo Airport Ltd u stečaju te zatražio njegovu likvidaciju. Svi su vjerovnici pozvani da dostave svoja potraživanja u roku od tri mjeseca. Kosakowo je 5. lipnja 2014. dostavilo potraživanje od 6,28 milijuna PLN (približno 1,57 milijuna EUR) plus kamate. Gdynija je 22. kolovoza 2014. dostavila potraživanje od 85,44 milijuna PLN (približno 21,36 milijuna EUR) plus kamate.
- (12) Zahtjev za privremenu mjeru odbačen je nalogom predsjednika Općeg suda 20. kolovoza 2014. ⁽⁶⁾. Predsjednik Općeg suda zaključio je da se Odluka 2014/883/EU ne može smatrati odlučnim uzrokom štete koja je nastala zbog stečaja trgovačkog društva Gdynia-Kosakowo Airport Ltd budući da je samo trgovačko društvo prijavilo stečaj i prije nego što su poljska nadležna tijela donijela obvezujuće mjere za izvršenje odluke Komisije.
- (13) Poljska se 15. listopada 2014. umiješala u oba glavna predmeta tražeći poništenje Odluke 2014/883/EU u pogledu povrata financijskih sredstava dodijeljenih upravitelju zračne luke koja su se upotrijebila za financiranje djelatnosti koje su izvan nadležnosti javne politike, kako je opisano u točki 3.1.1. odluke o pokretanju postupka.
- (14) Prema informacijama koje je dostavila Poljska, za vrijeme tekućeg stečajnog postupka koji uključuje likvidaciju imovine trgovačkog društva, zračnom lukom Gdynia-Kosakowo upravlja stečajni upravitelj ⁽⁷⁾.

1.3. Povlačenje

- (15) Tijekom postupka pred Općim sudom postalo je jasno da potpora koja se Odlukom 2014/883/EU proglašava nespojivom s unutarnjim tržištem uključuje određena ulaganja koja, prema odluci o pokretanju postupka, ne čine državnu potporu.

⁽⁴⁾ Odluka Komisije 2014/883/EU od 11. veljače 2014. o mjeri SA.35388 (13/C) (ex 13/NN i ex 12/N) – Poljska – Osnivanje trgovačkog društva Gdynia-Kosakowo (SL L 357, 12.12.2014., str. 51.).

⁽⁵⁾ Zahtjevi su registrirani kao predmet T-215/14 i predmet T-217/14.

⁽⁶⁾ Nalog predsjednika Općeg suda u predmetu T-215/14 R Gmina Miasto Gdynia i Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo protiv Komisije, EU: T:2014:733; Nalog predsjednika Općeg suda u predmetu T-217/14 R Gmina Kosakowo protiv Komisije, neobjavljen.

⁽⁷⁾ Dopisi predsjednika Ureda za tržišno natjecanje i zaštitu potrošača od 30. lipnja 2014. i 8. siječnja 2015.

- (16) Štoviše, u uvodnoj izjavi 25. odluke o pokretanju postupka, Komisija je zaključila da je ulaganja u zgrade i opremu za vatrogasce, carinske službenike, zaštitare u zračnoj luci, policijske službenike i graničnu policiju nisu u nadležnosti javne politike i stoga ne čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Stoga se formalni istražni postupak nije odnosio na to ulaganje.
- (17) Međutim, Komisija je u Odluci 2014/883/EU utvrdila da se poljskim zakonodavstvom obvezuju upravitelji zračne luke da takva ulaganja financiraju iz vlastitih sredstava. Privatni subjekt u tržišnom gospodarstvu stoga bi uzeo u obzir te troškove kada donosi odluku o ulaganju u zračnu luku (što je učinjeno u studijama koje je dostavila Poljska) i javno financiranje tog ulaganja moglo bi činiti državnu potporu.
- (18) Budući da je u odluci o pokretanju postupka zaključeno da ulaganje u zgrade i opremu za vatrogasce, carinske službenike, zaštitare u zračnoj luci, policijske službenike i graničnu policiju ne čini državnu potporu, Komisija smatra da taj zaključak ne bi trebala dovoditi u pitanje kada donosi konačnu odluku o mjeri. Odluku 2014/883/EU stoga bi trebalo povući i zamijeniti ovom Odlukom. Budući da se svi elementi potrebni za ocjenjivanje mjere već nalaze u spisu, nije potrebno ponovno pokrenuti formalni istražni postupak.

2. OPIS MJERA I RAZLOZI ZA POKRETANJE POSTUPKA

2.1. Okolnosti istrage

- (19) Predmet se odnosi na financiranje nove civilne zračne luke u Pomorju (Pomeranska pokrajina), na granici između grada Gdynia i općine Kosakowo, 25 kilometara od zračne luke u Gdańsku⁽⁸⁾. Novom zračnom lukom upravlja trgovačko društvo Gdynia-Kosakowo Airport Ltd. Upravitelj zračne luke u potpunom je vlasništvu općina Gdynia i Kosakowo.
- (20) Cilj je projekta ulaganja izgraditi drugu zračnu luku u Pomorju na temelju infrastrukture vojne zračne luke koja se nalazi u Kosakowu⁽⁹⁾. Nova zračna luka uglavnom bi bila u službi općeg zrakoplovstva (npr. privatnih zrakoplova, zračnih jedrilica/lakih sportskih zrakoplova), niskotarifnih zračnih prijevoznika (dalje u tekstu: „LCC“) i čarter letova. U trenutku obavijesti očekivalo se da će zračna luka početi poslovati početkom 2014. U izvješću društva PricewaterhouseCoopers (dalje u tekstu: „PWC“) iz 2012. navode se sljedeća predviđanja putničkog prometa tijekom prvih godina poslovanja: od oko [...] u 2014., [...] u 2017., [...] u 2020. i oko [...] u 2028.
- (21) Projekt je započeo u travnju 2005. kada su različita regionalna nadležna tijela, Ministarstvo nacionalne obrane i predstavnici zračne luke u Gdańsku⁽¹⁰⁾ potpisali pismo namjere o izgradnji nove zračne luke za Pomorje na temelju infrastrukture vojnog uzletišta u Kosakowu.
- (22) U tom je pismu bilo navedeno da će upravljanje budućom zračnom lukom Gdynia-Kosakowo biti povjereno zračnoj luci Gdańsk. Odluku su odobrili Ministar prometa i Ministar obrane u kolovozu 2006.

⁽⁸⁾ Ovisno o odabranoj liniji, cestovna udaljenost između zračnih luka Gdynia i Gdańsk iznosi 26 do 29 kilometara; izvor: Google karte, Bing karte. Zračna luka u Gdańsku u vlasništvu je trgovačkog društva Gdańsk Lech Wałęsa Airport Ltd koje su osnovali javni subjekti i koje njome upravlja. Temeljni kapital društva raščlanjen je kako slijedi: grad Gdańsk (32 %), pokrajina Pomeransko (32 %), državno poduzeće „Polish Airports“ (31 %), grad Sopot (3 %) i grad Gdynia (2 %). Zračna luka Gdańsk Lech Wałęsa (dalje u tekstu „zračna luka u Gdańsku“) treća je najveća zračna luka u Poljskoj. Tijekom 2012. ostvarila je promet od 2,9 milijuna putnika (2,7 milijuna u linijskom zračnom prijevozu i 0,2 milijuna na čarter letovima).

Sljedećih osam zračnih prijevoznika nudi linijski zračni prijevoz iz zračne luke u Gdańsku (siječanj 2014.): Wizzair (22 odredišta), Ryanair (7 odredišta), Eurolot (4 odredišta), LOT (2 odredišta), Lufthansa (2 odredišta), SAS (2 odredišta), Air Berlin (1 odredište), Norwegian (1 odredište). Od otvaranja novog terminala u svibnju 2012. zračna luka u Gdańsku ima kapacitet za 5 milijuna putnika godišnje. U skladu s informacijama koje je dostavila Poljska proširenjem terminala (koje je planirano za 2013.–2015.) kapacitet zračne luke povećat će se na 7 milijuna putnika. Državna potpora upotrijebljena je i za financiranje ulaganja u zračnu luku u Gdańsku (vidjeti Odluku Komisije iz 2008. u predmetu državne potpore N 153/08 – 1,7 milijuna EUR (SL C 46, 25.2.2009., str. 7.) i odluku Komisije iz 2009. u predmetu državne potpore N 472/08 na temelju čega je Poljska zračnoj luci u Gdańsku dodijelila oko 33 milijuna EUR (SL C 79, 2.4.2009., str. 2.)).

⁽⁹⁾ Postojeće vojno uzletište Gdynia-Oksywie nalazi se na granici između grada Gdynia i općine Kosakowo.

⁽¹⁰⁾ Pismo su potpisala nadležna tijela Pomorja, gradovi Gdańsk, Gdynia i Sopot, općina Kosakowo i predstavnici poljske vlade (vojvoda Pomorja, Ministarstvo nacionalne obrane i Ministarstvo prometa) te zračna luka u Gdańsku.

- (23) U srpnju 2007. lokalna nadležna tijela u Gdyniji i Kosakowu osnovala su trgovačko društvo pod nazivom Gdynia-Kosakowo Airport Ltd. U prosincu 2009. Gdynia i Kosakowo dobili su suglasnost Ministarstva prometa da će društvo Gdynia-Kosakowo Airport Ltd od tada biti odgovorno za novu zračnu luku.
- (24) Dana 10. srpnja 2008. poljski parlament donio je izmjenu ⁽¹¹⁾ Zakona o upravljanju određenom imovinom državne riznice i Agencijom za vojnu imovinu od 30. svibnja 1996. (dalje u tekstu: „Zakon od 30. svibnja 1996., kako je izmijenjen”) kojim je dopuštena prenamjena vojnih uzletišta u civilne zračne luke.
- (25) Poljska vlada donijela je 24. prosinca 2008. provedbeni akt za Zakon od 30. svibnja 1996., kako je izmijenjen (dalje u tekstu: „provedbeni akt”) u kojem se nalazio popis vojnih zračnih luka ili njihovih dijelova koji se mogu upotrebljavati za uspostavu ili proširenje civilnih zračnih luka. U provedbenom aktu navedena je vojna zračna luka Gdynia-Kosakowo (točnije njezini dijelovi) među vojnim zračnim lukama koje se mogu, u skladu sa Zakonom od 30. svibnja 1996. kako je izmijenjen, dati u najam lokalnom nadležnom tijelu na razdoblje od najmanje 30 godina u isključivu svrhu uspostave ili proširenja civilne zračne luke. Zakonom od 30. svibnja 1996., kako je izmijenjen, propisano je da lokalno tijelo može, ako odluči da neće samo uspostaviti zračnu luku, iznajmljenu imovinu dati dalje u najam ili zakup subjektu koji uspostavlja zračnu luku ili njome upravlja na najmanje 30 godina.
- (26) U skladu sa Zakonom od 30. svibnja 1996., kako je izmijenjen, i provedbenim aktom, guverner pokrajine Pomorje, kao predstavnik Državne riznice, sklopio je 9. rujna 2010. s Kosakowom ugovor o tridesetogodišnjem najmu (od 9. rujna 2010. do 9. rujna 2040.) zemljišta od 253 hektara na kojem se nalazi vojna zračna luka. U skladu s ugovorom o najmu, Kosakowo mora uplatiti 30 % iznosa najamnine u Fond za modernizaciju vojnih snaga ⁽¹²⁾.
- (27) Dana 11. ožujka 2011. Kosakowo je upravitelju zračne luke Gdynia-Kosakowo Airport Ltd dalo u najam zemljište na 30 godina (do 9. rujna 2040.). U ugovoru o najmu propisana su prava i obveze stranaka i iznos najamnine koju će Kosakowo plaćati upravitelj zračne luke.
- (28) U drugom ugovoru potpisanom 11. ožujka 2011. dioničari (Gdynia i Kosakowo) propisali su uvjete za ulaganja za uspostavu civilne zračne luke. Tim se ugovorom Gdynia obvezala uplatiti ukupno 59 milijuna PLN u razdoblju 2011.–2013. Kosakowo se sa svoje strane obvezalo osigurati nenovčani doprinos u obliku zamjene duga za glavnice u razdoblju 2011.–2040.
- (29) Nadalje 7. ožujka 2011. potpisan je operativni sporazum s vojnim korisnikom zračne luke u svrhu utvrđivanja pravila za zajedničku uporabu zračne luke i njezine infrastrukture koja moraju poštovati društvo Gdynia-Kosakowo Airport Ltd i vojni korisnik ⁽¹³⁾.

Projekt ulaganja ⁽¹⁴⁾

- (30) Budući da se postojeća vojna zračna luka Gdynia-Kosakowo (Gdynia-Oksywie) izvorno upotrebljavala isključivo u vojne svrhe, upravitelj nove zračne luke trebao bi moći iskoristiti postojeću infrastrukturu (kao što su uzletno-slijetna staza od 2 500 metara, staze za vožnju, stajanka, oprema za navigaciju itd.). Ukupni trošak ulaganja u projekt prenamjene procjenjuje se na 164,9 milijuna PLN (41,2 milijuna EUR ⁽¹⁵⁾) u nominalnom iznosu 148,4 milijuna PLN (37,1 milijun EUR) u realnom iznosu. U tablici 1. daje se pregled postupnog razvoja zračne luke koji je podijeljen u četiri faze. Prema mišljenju Poljske, ukupan trošak ulaganja uključuje i ulaganja u vezi s poslovima koji su u području nadležnosti javne politike ⁽¹⁶⁾, koja ukupno iznose oko [...] milijuna PLN ([...] milijuna EUR) (za sve četiri faze).

⁽¹¹⁾ Službeni list iz 2008., br. 144, stavka 901 (Dz. U. Nr 144, poz. 901).

⁽¹²⁾ Ovom se odredbom provodi članak 4h stavak 2. Zakona od 30. svibnja 1996., kako je izmijenjen.

⁽¹³⁾ U operativnom sporazumu navedeno je da će podjela operativnih troškova biti uređena zasebnim ugovorom (stavak 5. točka 5.), a na podjelu troškova ulaganja i obnove primjenjivat će se zasebni sporazumi koje će potpisati obje stranke prije početka ulaganja ili obnove (stavak 9. točka 7.).

⁽¹⁴⁾ Troškovi ulaganja prikazani u ovom dijelu odražavaju projekt ulaganja opisan u obavijesti Poljske od 7. rujna 2012. i studiji MEIP-a iz 2012. kojem je dostavljena obavijest.

⁽¹⁵⁾ Valutni tečaj primijenjen za potrebe ove Odluke iznosi 1 EUR = 4 PLN, što odgovara prosječnom tjednom valutnom tečaju za 2010. Izvor: Eurostat.

⁽¹⁶⁾ Poljska smatra da ulaganje koje je u području nadležnosti javne politike uključuje građevine i opremu za vatrogasce, carinske službenike, zaštitare u zračnoj luci, policijske službenike i graničnu policiju, ogradu oko perimetra zračne luke s videonadzorom itd.

Tablica 1.

Ukupni nominalni trošak ulaganja u zračnu luku Gdynia-Kosakowo 2007.–2030.

Projekt ulaganja	Troškovi u mil. PLN	Troškovi u mil. EUR
Faza I.: 2007. - 2011.	[...]	[...]
Pripremni radovi (npr. raščišćavanje, uklanjanje starih zgrada i drveća) i studije izvedivosti, planiranje		
Faza II.: 2012. - 2013.	[...]	[...]
— Terminal (treba biti spreman u srpnju 2013. i izvorno upotrebljavan za opće zrakoplovstvo) — Izgradnja uprave zračne luke i vatrogasne postaje — Obnova stajanke, — Energetska infrastruktura, navigacijsko osvjetljenje, zaštitna ograda — Održavanje zračne luke i sigurnosna oprema — Prilagodba navigacijske opreme — Pristupne ceste, benzinska postaja, parkiralište		
Faza III.: 2014. - 2019.	[...]	[...]
— Ulaganja potrebna za pružanje usluga većim zrakoplovima (npr. Boeing 737 ili Airbus A320), kao što je proširenje staze za vožnju, stajanke i opreme — Ostala ulaganja usmjerena na putnike (npr. proširenje parkirališta)		
Faza IV.: 2020. - 2030.	[...]	[...]
— Proširenje terminala — Proširenje zgrade uprave i zgrade vatrogasne postaje — Proširenje stajanki, staza za vožnju i parkirališta za automobile		
Ukupni troškovi ulaganja	164,90	41,02
<i>Izvor:</i> informacije koje je dostavila Poljska.		

Financiranje projekta ulaganja

- (31) Projekt ulaganja financira se dokapitalizacijom koju provode javni dioničari (tj. Gdynia i Kosakowo). Dokapitalizacijama se namjeravaju pokriti troškovi ulaganja te početni troškovi poslovanja zračne luke (tj. u razdoblju do kraja 2019.) Javni dioničari očekuju da će 2020. upravitelj zračne luke početi ostvarivati dobit i tako moći financirati sve svoje aktivnosti iz vlastitih prihoda.
- (32) Prije nego što je projekt prijavljen Komisiji (tj. prije 7. rujna 2012.), javni dioničari u zračnoj luci Gdynia dogovorili su se o uplati ukupnog iznosa od oko 207,48 milijuna PLN ⁽¹⁷⁾ (oko 51,87 milijuna EUR) za potrebe provedbe projekta ulaganja i pokrivanja gubitaka zračne luke u prvim godinama poslovanja. Gdynia bi uplatila 142,48 milijuna PLN (oko 35,62 milijuna EUR) u novcu u razdoblju 2007.–2019. Kosakowo je osiguralo uplatu

⁽¹⁷⁾ U nominalnom iznosu.

u novcu od 0,1 milijun PLN (25 000 EUR) kad je trgovačko društvo osnovano. U razdoblju 2011.–2040. Kosakowo bi izvršilo i nenovčanu uplatu od 64,9 milijuna PLN (oko 16,2 milijuna EUR) zamjenom dijela godišnje najamnine koju plaća zračna luka Gdynia u okviru zakupa za dionice zračne luke (vidjeti tablicu 2.).

Tablica 2.

Financiranje projekta ulaganja povećanjima kapitala

	milijun PLN	milijun EUR
Prije 18. lipnja 2012.		
Dokapitalizacija Gdynije u gotovini	60,73	15,18
Dokapitalizacija Kosakowo u gotovini	0,10	0,03
Zamjena duga za kapital Kosakowa	3,98	1,00
Ukupni doprinosi prije 18. lipnja 2012.	64,81	16,20
Predviđeni nakon 18. lipnja 2012.		
Dokapitalizacija Gdynije u gotovini	81,75	20,44
od čega:		
2013	29,90	7,48
2014	[...]	[...]
2015	[...]	[...]
2016	[...]	[...]
2017	[...]	[...]
2018	[...]	[...]
2019	[...]	[...]
Zamjena duga za kapital Kosakowa:	60,92	15,23
od čega:		
2013-2039 (27*PLN [...])	[...]	[...]
2040	[...]	[...]
Ukupni doprinosi predviđeni nakon 18. lipnja 2012.	142,67	35,67
Ukupni predviđeni kapital društva Gdynia-Kosakowo Airport Ltd	207,48	51,87
Izvor: na temelju informacija koje je dostavila Poljska.		

2.2. Razlozi za pokretanje formalnog istražnog postupka i početna procjena**2.2.1. Zaključak**

(33) U odluci o otvaranju postupka postavljena su sljedeća pitanja:

- Prvo, je li javno financiranje projekta ulaganja u skladu s načelom ulagača u tržišnom gospodarstvu (dalje u tekstu: „MEIP”), a posebno u pogledu i. pravovremene primjene MEIP-a, metodologije za primjenu MEIP-a i ii. temelji li se analiza MEIP-a koju su provela poljska nadležna tijela, koja dovodi do pozitivne neto sadašnje vrijednosti (dalje u tekstu: „NPV”) ⁽¹⁸⁾, na realnim i pouzdanim pretpostavkama?

⁽¹⁸⁾ Neto sadašnja vrijednost ukazuje na to premašuje li povrat na određeni projekt (oportunitetne) troškove kapitala. Projekt se smatra ekonomski održivim ulaganjem ako se njime ostvaruje pozitivan NPV. Ulaganja kojima se stvara niži povrat od (oportunitetnih) troškova kapitala nisu ekonomski održiva. (Oportunitetni) troškovi kapitala odražavaju se u diskontnoj stopi.

— Drugo, mogu li se operativna potpora i potpora za ulaganje zračnoj luci Gdynia smatrati spojivima s unutarnjim tržištem?

2.2.2. Primjena MEIP-a

- (34) U pogledu prvog pitanja Komisija je izrazila sumnju može li se studija o MEIP-u koja je provedena 2012., tj. nakon neopozive odluke javnih dioničara o financiranju prenamjene zračne luke, upotrijebiti radi procjene postojanja državne potpore. Komisija je stoga sumnjala je li hipotetski scenarij, u kojem se pretpostavlja da je ulaganje dovršeno 2012., bio primjeren.
- (35) S obzirom na to da zračna luka Gdynia ima sličan poslovni model (s naglaskom na niskotarifne zračne prijevoznike, čarter letove i opće zrakoplovstvo) kao postojeća zračna luka u Gdańsku, koja još ima neiskorištenog kapaciteta i planove o dodatnom proširenju te koja je udaljena samo 25 km, Komisija je izrazila sumnju jesu li se predviđanja za zračnu luku Gdynia temeljila na realnim pretpostavkama, a posebno u pogledu razine zrakoplovnih pristojbi i očekivanog putničkog prometa. Točnije, Komisija je primijetila da je u poslovnom planu zračne luke Gdynia predviđena putnička pristojba viša od one koja se nakon odbitka diskonta/rabata primjenjuje u zračnoj luci u Gdańsku i drugim sličnim poljskim zračnim lukama.
- (36) Komisija je izrazila i dvojbe da su poslovnim planom obuhvaćeni svi planirani poticaji (npr. potpora prodaji, rabati ili drugi poticaji razvoju linija itd.) koje bi trebala osigurati zračna luka Gdynia izravno odnosno koje bi trebali osigurati njezini dioničari ili druga regionalna tijela kako bi privukli zrakoplovne prijevoznike da uvedu nove linije iz te zračne luke.
- (37) Budući da stopa rasta poduzeća obično nije viša od stope rasta gospodarstva u kojem posluje (tj. u smislu rasta BDP-a), Komisija je izrazila sumnju u primjerenost stope rasta prometa od [...] koja je upotrijebljena za izračun završne vrijednosti⁽¹⁹⁾. Ta sumnja izravno utječe na procjenu profitabilnosti projekta ulaganja jer vrijednost vlasničkog kapitala nove zračne luke postaje pozitivna samo u svjetlu završne vrijednosti projekta iz 2040. (kumulativni diskontirani novčani tokovi tijekom razdoblja projekcije 2010.–2040. negativni su).
- (38) Komisija je stoga smatrala da javnim financiranjem projekta ulaganja nastaju selektivne gospodarske koristi za upravitelja zračne luke Gdynia. Javno financiranje dodijeljeno je i iz državnih sredstava te se može pripisati državi. Štoviše, njime se narušava ili se prijeti da će se narušiti tržišno natjecanje i trgovina među državama članicama. Budući da su ispunjeni kumulativni kriteriji za pojam potpore, Komisija je smatrala da javno financiranje čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

2.2.3. Spojivost potpore

- (39) U pogledu drugog pitanja Komisija je izrazila sumnju mogu li se potpora za ulaganje i operativna potpora upravitelju zračne luke smatrati spojivima s unutarnjim tržištem.
- (40) U pogledu potpore za ulaganje Komisija je imala dvojbe jesu li ispunjeni svi kriteriji sukladnosti određeni u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005.⁽²⁰⁾ za potporu za ulaganje zračnim lukama. Točnije, Komisija je sumnjala da dotično ulaganje ispunjuje jasno utvrđeni cilj zajedničkog interesa, da je infrastruktura nužna i razmjerna te da nudi zadovoljavajuću srednjoročnu perspektivu. Štoviše, Komisija je sumnjala je li utjecaj razvoja trgovine bio u skladu sa zajedničkim interesom.

⁽¹⁹⁾ Završna vrijednost je sadašnja vrijednost svih novčanih tokova koji nastaju nakon završetka razdoblja projekcije. Time se pretpostavlja da će projekt trajati zauvijek i da će rasti u skladu s unaprijed utvrđenom stopom (u ovom slučaju na temelju vrijednosti kapitala upravitelja zračne luke u posljednjoj godini podnesenog poslovnog plana).

⁽²⁰⁾ Komunikacija Komisije – Smjernice Zajednice za financiranje zračnih luka i potpora za započinjanje poslovanja zračnih prijevoznika koji lete iz regionalnih zračnih luka (SL C 312, 9.12.2005., str. 1.).

- (41) U pogledu operativne potpore u obliku financiranja gubitaka iz poslovanja trgovačkog društva Gdynia-Kosakowo Airport Ltd tijekom prvih godina poslovanja Komisija je izrazila sumnju ispunjuje li ta potpora uvjete za odstupanje određeno u članku 107. stavku 3. točki (a) UFEU-a. Točnije, Komisija je izrazila sumnju može li se operativna potpora smatrati spojivom u skladu sa smjernicama za nacionalne regionalne potpore u razdoblju 2007.–2013. (dalje u tekstu, „smjernice za regionalne potpore”) ⁽²¹⁾.

3. PRIMJEDBE POLJSKE

3.1. Primjena MEIP-a i postojanje potpore

- (42) Poljska zadržava stav da je javno financiranje ulaganja u zračnu luku Gdynia u skladu s načelom ulagača u tržišnom gospodarstvu (MEIP) i da stoga ne čini državnu potporu. U pogledu toga Poljska upućuje na studije o MEIP-u koje su provedene za ulaganja u razdoblju 2010.–2012. Poljska tvrdi da su sve studije o MEIP-u pokazale pozitivnu neto sadašnju vrijednost i unutarnju stopu povrata ⁽²²⁾ (dalje u tekstu „IRR”) višu od troškova kapitala.

3.1.1. Proces odlučivanja i metodološka pouzdanost studije o MEIP-u

- (43) Poljska obrazlaže da su rasprave i rad na prenamjeni vojnog uzletišta Gdynia/Kosakowo u civilnu zračnu luku počeli 2005. U to su vrijeme bili uključeni drugi partneri (npr. zračna luka u Gdańsku). Poljska obrazlaže i da su 2007. Gdynia i Kosakowo osnovali trgovačko društvo Gdynia-Kosakowo Airport Ltd koje je od tada odgovorno za ulaganje.
- (44) Tijekom postupak Poljska je dostavila tri studije o MEIP-u koje je proveo PWC. Prva studija o MEIP-u (od 16. srpnja 2010., dalje u tekstu „studija o MEIP-u iz 2010.”) provedena je u srpnju 2010. PWC je kasnije dva puta ažurirao MEIP: najprije u svibnju 2011. (13. svibnja 2011., dalje u tekstu „studija o MEIP-a iz 2011.”), a zatim u srpnju 2012. (13. srpnja 2012., dalje u tekstu „studija o MEIP-u iz 2012.”). Navedene ažurirane verzije uključuju nove projekcije putničkog prometa, promjene opsega projekta, promjene iznosa ulaganja i promjene metodologije te osnovne ulazne podatke za izračune NPV-a (kao što su beta i diskontna stopa). U studenome 2013. Poljska je dostavila dodatne informacije iz kojih se može zaključiti da bi se novim izvorima prihoda (tj. prodajom goriva i pružanjem usluga u zračnoj plovidbi) povećao NPV projekta. U trenutku donošenja odluke o pokretanju postupka Poljska je dostavila samo studiju o MEIP-u iz 2012.
- (45) Poljska pojašnjava i vremenski okvir projekta Gdynia i Kosakowo za ulaganje u zračnu luku Gdynia. U tom pogledu Poljska naglašava da se proces ulaganja može podijeliti u dvije faze provedbe projekta:
- i. *Prvom fazom (2007.–2009.) obuhvaćeni su pripremni radovi i studije izvedivosti za potrebe uspostave nove zračne luke (to se odnosi na fazu 1. kako je opisana u tablici 1.):*
- (46) Poljska pojašnjava da je u prvoj fazi trgovačko društvo koje su osnovali Gdynia i Kosakowo provodilo pripremne aktivnosti (npr. izradu glavnog plana ulaganja, dokumenata potrebnih za dobivanje statusa upravitelja zračne luke, izvješća o utjecaju ulaganja na okoliš, projektne dokumentacije itd.).
- (47) Poljska i dalje tvrdi da tijekom prve faze nije bilo znatnih kapitalnih ulaganja i da je javno financiranje dodijeljeno upravitelju zračne luke bilo u skladu s pravilima o potporama *de minimis* ⁽²³⁾. Poljska tvrdi da su dokapitalizacije trgovačkog društva do 26. lipnja 2009. ukupno iznosile 1,691 milijuna PLN (oko 423 000 EUR).

⁽²¹⁾ Smjernice za nacionalne regionalne potpore u razdoblju 2007.–2013. (SL C 54, 4.3.2006., str. 13.).

⁽²²⁾ Unutarnja stopa povrata na ulaganje diskontirana je stopa kod koje je neto sadašnja vrijednost jednaka nuli. IRR se obično uspoređuje s troškom kapitala.

⁽²³⁾ Pravila koja su se u to vrijeme primjenjivala bila su utvrđena u Uredbi Komisije (EZ) br. 1998/2006 od 15. prosinca 2006. o primjeni članka 87. i 88. Ugovora na *de minimis* potpore (SL L 379, 28.12.2006., str. 5.).

- ii. *Druga faza (od 2010. nadalje) odnosila se na stvarnu prenamjenu zračne luke (to se odnosi na faze II. do IV. kako su opisane u tablici 1.):*
- (48) Poljska dalje obrazlaže da je prva, pripremna faza završila 2010. kada su završeni glavni plan ⁽²⁴⁾ i prva studija o MEIP-u iz 2010. za zračnu luku Gdynia. Poljska naglašava da je studija o MEIP-u iz 2010. pokazala da će se ulaganje dvaju lokalnih tijela provesti po tržišnim uvjetima (tj. neće predstavljati državnu potporu), čime će se povećati temeljni kapital trgovačkog društva na 6,05 milijuna PLN (oko 1,5 milijuna EUR).
- (49) U studiji o MEIP-u iz 2010. izračunan je NPV projekta ulaganja primjenom metode slobodnog novčanog tijeka društvu (FCFF) ⁽²⁵⁾. NPV se izračunava na temelju pretpostavke izvršenja svih dokapitalizacija predviđenih planom ulaganja u cilju provedbe projekta ulaganja. Metoda vrednovanja primjenjuje se radi izračuna novčanih tijekova svim imateljima kapitala u društvu (imateljima dionica i obveznica) u razdoblju projekcije. Projekcije novčanog tijela zatim se diskontiraju za ponderirani prosječni trošak kapitala ⁽²⁶⁾ (WACC) kako bi se dobio diskontirani novčani tijek društva (DCF) u razdoblju projekcije. Krajnja vrijednost zatim se izračunava primjenom metode stalnog rasta (u kojoj se pretpostavlja stabilni put rasta na temelju FCFF-a najranijeg razdoblja projekcije). NPV se temelji na zbroju DCF-a za razdoblje projekcije i završne vrijednosti. U tom slučaju studija o MEIP-u iz 2010. sadržava procjene novčanog tijeka za razdoblje 2010.–2040. primjenom WACC-a od [...] % ⁽²⁷⁾. Primjenom tih ulaznih podataka u studiji je izračunan DCF od minus [...] milijuna PLN ([...] milijuna EUR) za razdoblje 2010.–2040. i (diskontirana) završna vrijednost od oko [...] milijuna PLN ([...] milijuna EUR). NPV cijelog projekta stoga se procjenjuje na [...] milijuna PLN (ili [...] milijuna EUR) uz pretpostavku da će zračna luka stalno ostvarivati stabilnu dobit, od 2040., uz stopu rasta od [...] % godišnje.
- (50) Poljska istovremeno dodaje da su dioničari, unatoč činjenici da je studija o MEIP-u pokazala da ulaganje ne čini državnu potporu, počeli pripremati obavijest za Komisiju koju je trebalo dostaviti samo zbog pravne sigurnosti.
- (51) Poljska dalje obrazlaže da je nova studija o MEIP-u provedena u svibnju 2011. Tvrdi da je ta studija o MEIP-u bila ažurirana verzija studije o MEIP-u iz 2010. koja je provedena u svjetlu napretka priprema i dostupnosti točnijih podataka o planu ulaganja, njegovom vremenskom rasporedu i financiranju. Poljska obrazlaže da se u razdoblju između izrade studije o MEIP-u iz 2010. i studije o MEIP-u iz 2011. dogodilo sljedeće:
- Dioničari su potpisali sporazum 11. ožujka 2011. o utvrđivanju financijskih uvjeta za ulaganje u novoosnovano društvo za upravljanje civilnom zračnom lukom. U tom se sporazumu Gdynia obvezala uplatiti ukupno 59 milijuna PLN u razdoblju 2011.–2013. Kosakowo se sa svoje strane obvezalo osigurati nenovčani doprinos u obliku zamjene duga za glavnice (kako je opisano u tablici 2.) u razdoblju 2011.–2040.
 - Istog dana, 11. ožujka 2011., društvo nadležno za uspostavu zračne luke Gdynia-Kosakowo sklopilo je s Kosakowom sporazum o zakupu zemljišta (u kojem su određeni opseg zemljišta pod zakupom, uvjeti plaćanja zakupa, porezna pitanja itd.);
 - Troškovi ulaganja uključeni u plan ulaganja utvrđeni su i ažurirani.
- (52) Poljska objašnjava da je i studija o MEIP-u iz 2011. pokazala pozitivan NPV. Poljska dalje navodi da su javni dioničari upravitelja zračne luke na temelju toga unijeli dodatni kapital. Poljska naglašava da je vlasnički kapital (vlastiti kapital) društva povećan na 33,801 milijun PLN (8,45 milijuna EUR) u srpnju 2011. i na 64,810 milijuna PLN (16,20 milijuna EUR) u travnju 2013.

⁽²⁴⁾ U glavnom planu projekta ulaganja utvrđene su različite mjere koje su potrebne za prenamjenu zračne luke.

⁽²⁵⁾ FCFF se upotrebljava za izračun dobiti društva prije kamata i poreza svake godine (EBIT), dodavanjem deprecijacije i amortizacije (jer su to nenovčani izdaci) i oduzimanjem potreba za ulaganjima, promjena obrtnog kapitala i poreza (vidjeti tablicu 5. studije o MEIP-u iz 2010.).

⁽²⁶⁾ Ponderirani prosječni trošak kapitala stopa je za koju se očekuje da će je trgovačko društvo platiti svim svojim imateljima vrijednosnih papira za financiranje svoje imovine.

⁽²⁷⁾ Temelji se na nerizičnoj stopi od [...] %, premiji kreditnog rizika od [...] %, stopi poreza na dobit od 19 %, beti od [...], premiji tržišne stope od [...] % i strukturi kapitala od [...] % duga i [...] % glavnice (vidjeti odjeljak 4.4 na stranici 21. studije o MEIP-u iz 2010.). Komisija napominje da se prema izračunima koje je dostavila Poljska čini da se za studiju o MEIP-u primijenio WACC s padajućom ročnom strukturom.

- (53) U studiji o MEIP-u iz 2011. DCF je izračunan na temelju DCF-a za razdoblje projekcije 2011.–2040. Ažurirani DCF iznosio je (– [...]) milijuna PLN (– [...] milijuna EUR), što je ukazivalo na veće gubitke, dok je završna vrijednost smanjena na [...] milijuna PLN (oko [...] milijuna EUR). NPV je stoga smanjen na [...] milijuna PLN (ili manje od [...] milijuna EUR). WACC je smanjen na [...] % ⁽²⁸⁾ te je stabilna stopa rasta za izračun završne vrijednosti smanjena s [...] % na [...] %. Ti izračuni nisu uključivali izdatke u nadležnosti javne politike, što znači da se predviđanjima o profitabilnosti ulaganja ne uzima u obzir kapital nužan za financiranje dijela infrastrukture za koju se tvrdi da je u nadležnosti javne politike.
- (54) Poljska navodi da je zbog promjene makroekonomske situacije (financijske krize i usporevanja gospodarskog rasta) projekt bilo potrebno ponovno procijeniti 2012. što je dovelo do nove studije o MEIP-u (odnosno studije o MEIP-u iz 2012.). Poljska navodi da su pretpostavke u prethodnim studijama o MEIP-u za potrebe studije o MEIP-u iz 2012. izmijenjene na sljedeći način:
- Smanjena su predviđanja putničkog prometa za zračnu luku Gdynia.
 - Smanjen je opseg ulaganja, čime su troškovi ulaganja sniženi za [...] milijuna PLN ([...] milijuna EUR).
 - Odustalo se od ideje o izgradnji glavnog terminala (zajedno s povezanim razvojem cestovne infrastrukture i parkirališta). Umjesto toga, donesena je odluka o proširenju kapaciteta terminala za opće zrakoplovstvo za [...] % u drugoj fazi ulaganja.
 - Nakon što je provjereno stanje na tržištu, troškove ulaganja povezane sa zaštitom bilo je potrebno povećati za [...] milijuna PLN ([...] milijuna EUR).
 - Smanjenje ulaganja dovelo je do kraćeg razdoblja otplate ulaganja (nominalno za [...] godina, s [...] godina i [...] mjeseci na [...] godina i [...] mjeseci).
- (55) Poljska navodi i da je metodologija koja je primijenjena u prethodnim studijama o MEIP-u izmijenjena za potrebe studije o MEIP-u iz 2012.:
- Kako bi se bolje odražavala struktura financiranja i trošak otplate duga, metoda slobodnog novčanog tijeka društvu (dalje u tekstu „FCFF“) zamijenjena je metodom slobodnog novčanog tijeka kapitalu (dalje u tekstu „FCFE“) ⁽²⁹⁾.
 - Nakon promjena financijskog tržišta (tržišta vrijednosnih papira) ažurirane su nerizična kamatna stopa i beta faktor. Štoviše, trgovačka društva izvan Europe uklonjena su iz komparativnih analiza. To je dovelo do nove diskontne stope.
 - Diskontna stopa za izračunavanje NPV-a određena je na temelju analize usporedivih trgovačkih društava koja je uključivala društva koja upravljaju zračnim lukama i društva koja u zračnim lukama pružaju usluge (čiji su financijski rezultati usko povezani s rezultatima društava koja upravljaju zračnim lukama) ⁽³⁰⁾.
 - Pretpostavljalo se da će se projekt prije svega financirati sredstvima dioničara, a tek onda iz vanjskih izvora (zajmova za obrtni kapital) i prihoda iz poslovanja.
- (56) U studiji o MEIP-u iz 2012. DCF je izračunan na temelju DCF-a za razdoblje projekcije 2012.–2030. (tj. razdoblje projekcije korišteno za prethodnu studiju skraćeno je za 10 godina). Ažurirani DCF iznosio je

⁽²⁸⁾ Nerizična stopa povećala se na [...] %, a beta na [...]. Struktura kapitala izmijenila se povećanjem udjela duga ([...] %) i smanjenjem udjela kapitala ([...] %).

⁽²⁹⁾ FCFE = FCFF + odobreni krediti i zajmovi – otplaćeni krediti i zajmovi – kamate na kredite i zajmove. U usporedbi s FCFF-om, FCFE se diskontira stopom povrata na kapital koja je uvijek viša od WACC-a. Kao rezultat toga, NPV pokazuje koji je dio povrata ulaganja dostupan dioničarima (ulagačima u kapital). NPV izračunan na temelju FCFE-a stoga ne odražava ukupan povrat ulaganja, tj. povrat za dioničare i povrat za vjerovnike.

⁽³⁰⁾ Kako bi se pokazale razlike u tipičnoj financijskoj strukturi društava koja upravljaju zračnim lukama i društava koja u zračnim lukama pružaju usluge, povrat na vlastiti kapital potonjih povećan je prije izračuna prosječnih vrijednosti.

(– [...] milijuna PLN) (oko (– [...]) milijuna EUR), dok se završna vrijednost znatno povećala i dosegla [...] milijuna PLN ([...] milijuna EUR). Kapitalizirana vrijednost već izvršenih ulaganja ([...] milijuna PLN) zatim je smanjena. Kako je ažuriran 2012., NPV je iznosio [...] milijuna PLN (ili [...] milijuna EUR). U cilju izračuna NPV-a primijenjen je trošak kapitala od [...] % ⁽³¹⁾, a stabilna stopa rasta za izračun završne vrijednosti dodatno je snižena s [...] % na [...] %.

- (57) Poljska naglašava da su rezultati studije o MEIP-u iz 2012. još uvijek bili pozitivni, što je dovelo do dodatnih dokapitalizacija koje su proveli dioničari. Poljska je navela da je kapital društva povećan na 91,310 milijuna PLN (22,8 milijuna EUR) do travnja 2013. i da se 2013. nije dodatno mijenjao, kako je sažeto prikazano u tablici 3.

Tablica 3.

Povećanja kapitala upravitelja zračne luke Gdynia koja su proveli Gdynia i Kosakowo

Datum odluke o upisu u državni sudski registar	Datum odluke o povećanju kapitala	Naziv dioničara	Predmet odluke	Vrijednost dionica	Udio u kapitalu	Kumulativni udio u ukupnim povećanjima kapitala do kraja 2013.
				(PLN million)	(PLN million)	
28.08.2007	23.07.2007	Gdynia	stvaranje novih dionica	0,030	0,030	0,03 %
28.08.2007	23.07.2007	Kosakowo	stvaranje novih dionica	0,020	0,050	0,05 %
04.03.2008	06.12.2007	Gdynia	stvaranje novih dionica	0,120	0,170	0,19 %
04.03.2008	06.12.2007	Kosakowo	stvaranje novih dionica	0,080	0,250	0,27 %
11.09.2008	21.07.2008	Gdynia	stvaranje novih dionica	0,500	0,750	0,82 %
28.07.2009	26.06.2009	Gdynia	404 dionica u vlasništvu općine Gdynia poništeno je ne vodeći računa o dioničaru	– 0,404	0,346	0,38 %
28.07.2009	26.06.2009	Gdynia	stvaranje novih dionica	1,345	1,691	1,85 %
08.12.2010	29.07.2010	Gdynia	stvaranje novih dionica	4,361	6,052	6,63 %
08.07.2011	07.06.2011	Gdynia	stvaranje novih dionica	25,970	32,022	35,07 %
01.09.2011	26.07.2011	Kosakowo	stvaranje novih dionica	1,779	33,801	37,02 %
25.04.2012	05.04.2012	Gdynia	stvaranje novih dionica	28,809	62,610	68,57 %
25.04.2012	05.04.2012	Kosakowo	stvaranje novih dionica	2,200	64,810	70,98 %
27.05.2013	08.04.2013	Gdynia	stvaranje novih dionica	4,269	69,079	75,65 %
27.05.2013	08.04.2013	Kosakowo	stvaranje novih dionica	2,200	71,279	78,06 %
17.06.2013	25.04.2013	Gdynia	stvaranje novih dionica	20,031	91,310	100,00 %

Izvor: informacije koje je dostavila Poljska.

⁽³¹⁾ Nerizična stopa snižena je s [...] %, a beta na [...].

- (58) Zaključno, Poljska navodi da, iako su lokalna nadležna tijela već 2005. poduzela preliminarne korake radi uspostavljanja zračne luke Gdynia, projekt nije u potpunosti razrađen sve do izrade glavnog projekta i prve studije o MEIP-u, odnosno 2010. Poljska objašnjava da su početne pretpostavke u projektu suštinski revidirane kao rezultat promjena vanjskih okolnosti. Poljska tvrdi da je konačna odluka javnih dioničara o provedbi i konačnom izgledu projekta donesena 2012. Poljska naglašava i da je u svim trima verzijama studije o MEIP-u potvrđena održivost projekta i da je dokazano da bi ulagač u tržišnom gospodarstvu proveo projekt.
- (59) U hipotetskom scenariju Poljska tvrdi da je u skladu s nacionalnim pravom Kosakowo ovlašteno koristiti se zemljištem na kojem se nalazi zračna luka Gdynia samo kako bi se izradila nova civilna zračna luka. U tom pogledu Poljska objašnjava da je lokacija zračne luke dana Kosakowu u zakup na razdoblje od 30 godina. Poljska navodi da je u skladu sa sporazumom o zakupu Kosakovo obvezno zemljište dati u zakup samo subjektu koji je nadležan za uspostavljanje civilne zračne luke i/ili upravljanje njome. Prema mišljenju Poljske, država je mogla vratiti zemljište da Kosakowo nije dalo zemljište u zakup u svrhu izgradnje civilne zračne luke u roku od 6 mjeseci, da se zemljište koristilo u druge svrhe ili da zračna luka nije pokrenula poslovanje u roku od 3 godine. Budući da scenarij u kojem se zemljište zračne luke Gdynia koristi/uzima u zakup u druge svrhe umjesto zrakoplovstva nije bio moguć, nije se mogao primijeniti za utvrđivanje hipotetskog scenarija.

3.1.2. Pouzdanost ključnih pretpostavki studije o MEIP-u iz 2012.

Projekcije prometa i predviđeni prihod

- (60) Poljska pojašnjava da su se planirane pristojbe zračne luke temeljile na javno dostupnim tarifama koje primjenjuju druge zračne luke kako se ne bi narušilo postojeće tržište, dok se istovremeno osigurava odgovarajuća razina profitabilnosti projekta na temelju predviđenog obujma putničkog prometa. Prema mišljenju Poljske, pristojbe se ne razlikuju znatnije od standardnih pristojbi koje naplaćuju male zračne luke. Točnije, dvije nedavno otvorene regionalne zračne luke Warsaw-Modlin i Lublin primjenjuju standardne pristojbe zračne luke koje su slične pristojbama predviđenima u studiji o MEIP-u za zračnu luku Gdynia.
- (61) U odgovoru na primjedbu Komisije da su pristojbe predviđene za zračnu luku Gdynia (25 PLN (6,25 EUR) u prve dvije godine i zatim 40 PLN (10 EUR) po odlaznom putniku) više od diskontiranih pristojbi koje se primjenjuju u zračnoj luci u Gdańsku (24 PLN (6 EUR) po odlaznom putniku za niskotarifne zrakoplove na međunarodnoj liniji koji se opslužuju najmanje dvaput tjedno; na domaćoj liniji pristojba bi iznosila 12,5 PLN (3,1 EUR)), Poljska napominje da razina pristojbi u poslovnom planu predstavlja prosjek za cijelo razdoblje projekcije (2014.–2030.), i da je uzeta u obzir činjenica da će se pristojbe zračne luke u Gdańsk u dugoročnom razdoblju morati povećati kako se standardi usluga u zračnoj luci budu povećavali.
- (62) Štoviše, Poljska naglašava da profitna marža na projektu, revidirana (nešto viša) predviđanja zračnog prometa i podjela nekih operativnih troškova s vojskom pokazuju da bi zračna luka Gdynia trebala moći zadržati snižene putničke pristojbe tijekom duljeg razdoblja (snižene pristojbe mogle bi se primjenjivati do kraja 2021.), uz istovremeno zadržavanje NPV-a za javne dioničare.
- (63) Osim toga, Poljska tvrdi da je u ažuriranom predviđanju prometa (iz ožujka 2013.) za Pomorje pretpostavljen veći promet od prometa iz studije o MEIP-u iz 2012. Prema najnovijim podacima zračna luka Gdynia mogla bi prihvatiti 1 149 978 putnika 2030., a ne 1 083 746. Za cijelo Pomorje predviđa se povećanje broja putnika sa 7,8 na 9 milijuna putnika 2030.
- (64) Prema mišljenju Poljske navedenim se podacima potvrđuje da zračna luka u Gdańsku i zračna luka Gdynia mogu postojati jedna uz drugu i da mogu zajedno poslovati na tržištu Pomorja. Poljska smatra da čak i ako se zračna luka u Gdańsk u proširi na planirani kapacitet od 7 milijuna putnika, na zrakoplovnom tržištu u Pomorju koje je u razvoju još ima mjesta za malu regionalnu zračnu luku (kapaciteta od 1 milijuna) koja bi dopunila usluge koje pruža zračna luka u Gdańsku.

Tablica 4.

Usporedba projekcija prometa iz studije o MEIP-u iz 2012. i ažurirane projekcije prometa za zračnu luku Gdynia (ožujak 2013.)

Godina	Komercijalni promet		Komercijalni promet		Opće zrakoplovstvo	
	Putnici (000)		Operacije zrakoplovima		Operacije zrakoplovima	
	Na temelju studije o MEIP-u iz 2012.	Ažurirana predviđanja	Na temelju studije o MEIP-u iz 2012.	Ažurirana predviđanja	Na temelju studije o MEIP-u iz 2012.	Ažurirana predviđanja
	Ukupno	Ukupno	Ukupno	Ukupno	Ukupno	Ukupno
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	[...]	[...]	[...]	[...]

Izvor: na temelju informacija koje je dostavila Poljska.

Operativni troškovi (poticaji za zračne prijevoznike, troškovi povezani s vojnom operacijom u zračnoj luci)

- (65) Poljska pojašnjava da su u studiji o MEIP-u uzete u obzir marketinške i promotivne mjere zračne luke pri procjeni:
- i. operativnih troškova, troškova koji se procjenjuju na temelju financijskih izvještaja dostupnih za sve velike zračne luke u Poljskoj;
 - ii. ostalih troškova prema vrsti koji se predviđaju za zračnu luku Gdynia na konzervativno visokoj razini, uzimajući u obzir i odgovarajuće troškove u drugim zračnim lukama.
- (66) Poljska navodi i da je u studiji o MEIP-u pretpostavljeno da će sve operativne troškove snositi ulagač, uzimajući pri tome u obzir podjelu operativnih troškova s vojnim subjektom koji upotrebljava zračnu luku. Poljska tvrdi da se pretpostavljalo da je podjela operativnih troškova za zajedničku infrastrukturu [...] za niz civilnih i vojnih letova. Poljska pojašnjava i da će troškovi obnove i popravaka iznositi [...]. Poljska naglašava da će usvajanje pravila o zajedničkom korištenju zračne luke (još nije službeno dogovoreno s vojnim subjektom koji upotrebljava zračnu luku) dovesti do smanjenja troškova povezanih s uslugama trećih osoba i plaćama od najmanje [...]. Prema mišljenju Poljske uključivanje tog čimbenika u studije o MEIP-u dovelo bi do veće predviđene profitabilnosti projekta.

Dugoročna stopa rasta

- (67) Poljska pojašnjava da se stopa rasta od [...] % usvojena u studiji o MEIP-u odnosi na završnu vrijednost u nominalnom iznosu.
- (68) Poljska tvrdi i da je stopa rasta od [...] % jednaka ciljnoj inflaciji koju je za Poljsku odredilo Vijeće za monetarnu politiku (tijelo za donošenje odluka Nacionalne banke Poljske). Poljska napominje da će prema najnovijim predviđanjima Međunarodnog monetarnog fonda iz srpnja 2013. poljski BDP rast po stopi od 2,2 % u 2014., 3 % u 2015., 3,3 % u 2017. i 3,8 % u 2018.

Ažurirana verzija iz studenoga 2013.

- (69) U studenome 2013. Poljska je izvijestila da je upravitelj zračne luke primio upravna rješenja Carinske uprave i Ureda za regulaciju energetskeg sektora na temelju kojih je ovlašten zrakoplovima izravno prodavati gorivo. Prodaja goriva preko upravitelja zračne luke bila bi dodatan izvor prihoda čime bi se poboljšali financijski rezultati iz poslovnog plana.
- (70) Prema mišljenju Poljske u svim studijama o MEIP-u koje su do sada provedene predviđena je prodaja goriva preko vanjskog operatora. Prodajom goriva preko upravitelja zračne luke povećala bi se profitna marža društva od te aktivnosti s [...] PLN ([...] EUR) po litri (ako gorivo prodaje vanjski operator) na [...] PLN ([...] EUR) (ako gorivo prodaje izravno upravitelj zračne luke).
- (71) Poljska smatra da bi se tim dodatnim prihodom poboljšao rezultat iz ažurirane verzije MEI-a iz 2012. Poljska naglašava da se očekuje da će se NPV tako povećati s [...] milijuna PLN ([...] milijuna EUR) na [...] milijuna PLN ([...] milijuna EUR). Poljska dalje pojašnjava da bi se IRR povećao s [...] % na [...] %.
- (72) Poljska tvrdi da bi se, s druge strane, dodatnim prihodom omogućilo dugoročno zadržavanje niske razine pristojbi zračne luke za zračne prijevoznike.
- (73) Poljska je potvrdila da je razboritim pristupom spriječeno uključivanje direktne prodaje goriva zračnim prijevoznicima u studije o MEIP-u. U vrijeme provođenja tih studija upravitelj zračne luke nije imao potrebna ovlaštenja ili jamstvo da će ih moći dobiti.

- (74) Osim toga, Poljska je navela da trgovačko društvo namjerava zračnim prijevoznicima pružati usluge u zračnoj plovidbi (umjesto poljske Agencije za usluge u zračnoj plovidbi). Poljska naglašava da bi se time omogućilo smanjenje naknade za korištenje terminala koju plaćaju zračni prijevoznici (trenutačno je plaćaju Agenciji) i tako im zračnu luku Gdynia učinilo privlačnijom. Upravitelj zračne luke stoga bi zračnim prijevoznicima mogao ponuditi konkurentnije pristojbe zračne luke u odnosu na susjedne zračne luke.

3.2. Ocjena spojivosti

3.2.1. Potpore za ulaganja

- (75) Poljska smatra da su kriteriji spojivosti utvrđeni u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. za potporu za ulaganje zračnim lukama ispunjeni.

Postizanje jasno definiranog cilja od zajedničkog interesa

- (76) Poljska tvrdi da se uspostavljanjem zračne luke Gdynia, kao elementa prometnog sustava Pomorja, optimizira korištenje dostupne infrastrukture i da će to pozitivno utjecati na regionalni razvoj, posebno povećanjem broja radnih mjesta u zračnoj luci te prihoda od opskrbnog lanca na zrakoplovnom tržištu i razvoja turizma.
- (77) Poljska upućuje na „Regionalnu strategiju razvoja prometa u Pomorju za 2007.–2020.“, koja se temelji na predviđanjima zračnog prometa u regiji i u kojoj se prepoznaje potreba za izgradnjom čvorišta zračnih luka koje blisko surađuju na ispunjavanju potreba stanovništva triju velikih gradova Trojmiasto ⁽³²⁾.
- (78) Prema mišljenju Poljske, glavni su argumenti za izgradnju čvorišta zračnih luka u području Trojmiasta sljedeći: povećanje zračnog prometa u Poljskoj, nedostatak opsega za povećanje kapaciteta zračne luke u Gdańsku i proširenje aglomeracije na gotovo 60 km (ili više od 100 km ako se uključe gradovi Tczew i Wejherowo). Poljska tvrdi da iako zračna luka Gdańsk trenutačno ima kapacitet za oko 5 milijuna putnika, u nekim predviđanjima zračnog prometa predviđa se da mogući putnički promet na toj zračnoj luci može premašiti 6 milijuna putnika 2035. S jedne strane, Poljska je u svojim primjedbama tvrdila da su zbog okolišnih ograničenja i izgradnje stambenih područja u blizini zračne luke u Gdańsku ograničene mogućnosti njezina daljnjeg širenja. S druge strane, u svojim primjedbama od 6. prosinca 2012. Poljska se pozvala na glavni plan zračne luke u Gdańsku kako bi tvrdila da u pogledu širenja zračne luke u Gdańsku ne postoje nikakva ograničenja.
- (79) Poljska tvrdi da i zračna sigurnost jamči izgradnju čvorišta zračnih luka u području Trojmiasta, pri čemu zračna luka Gdynia služi kao dodatna zračna luka za hitne situacije (slijetanje u zračnoj luci Gdynia moguće je u oko 80 % slučajeva kada zbog baze oblaka i vidljivosti slijetanje u zračnoj luci u Gdańsku nije moguće).
- (80) Konačno, Poljska tvrdi da razvoj zračne luke Gdynia odgovara ciljevima nacionalnih i regionalnih strateških dokumenata koji se odnose na razvoj infrastrukture zračnog prometa u Poljskoj. Poljska pojašnjava da se očekuje kako će razvoj zračne luke Gdynia pozitivno utjecati na razvoj Pomorja i korištenje vojne infrastrukture te se na taj način dopunjuju usluge zračne luke u Gdańsku.

Nužnost i razmjernost infrastrukture

- (81) Poljska tvrdi da je infrastruktura nužna i razmjerna određenom cilju zbog malog opsega operacija zračne luke (1,55 % udjela na poljskom zrakoplovnom tržištu 2030.), predviđenog obujma putničkog prometa koji premašuje kapacitet širenja zračne luke u Gdańsku, privlačnosti regije za turizam i predviđene visoke stope razvoja Pomorja.

⁽³²⁾ Trojmiasto je urbano područje koje čine tri velika grada u Pomorju (Gdańsk, Gdynia i Sopot). U tom se području trenutačno nalaze tri zračne luke: Zračna luka Lech Wałęsa u Gdańsku, vojno uzletište u Pruszczy Gdańskom i vojno uzletište na granici između Gdynije i Kosakowa (Gdynia-Oksywie).

- (82) Poljska naglašava stratešku ulogu vojnog uzletišta Gdynia u regiji i napominje da se korištenjem postojeće infrastrukture troškovi ulaganja svode na minimalnu razinu te se u najvećoj mogućoj mjeri povećava pozitivan učinak regionalnog razvoja.
- (83) Poljska ističe i da su troškovi zadržani na minimalnoj razini i da je učinkovitost ulaganja povećana provedbom tehničkih rješenja kao što su, na primjer, izgradnja terminala za opće zrakoplovstvo za promet općeg zrakoplovstva i putnika, pružanjem većine usluga zračne luke (čuvara, carinika, policije, vatrogasaca, uprave) u jednoj zgradi i prilagođavanjem postojećih građevina u cilju optimiziranja njihova korištenja. Štoviše, operativni troškovi infrastrukture dijelit će se s vojskom.

Zadovoljavajuća srednjoročna perspektiva za korištenje

- (84) Poljska ističe da je srednjoročna perspektiva za korištenje zračne luke Gdynia-Kosakowo zadovoljavajuća zbog rasta BDP-a u Pomorju za koji se očekuje da će premašiti prosjek Poljske i EU-a, privlačnosti regije za turiste, njezina statusa kao središta stranih ulaganja i predviđenog rasta zračnog prometa.
- (85) Poljska naglašava da će se planiranom suradnjom sa zračnom lukom u Gdańsku i dopunjavanjem usluga koje nude te dvije zračne luke (zračna luka Gdynia bit će uglavnom usmjerena na promet općeg zrakoplovstva) dodatno poboljšati srednjoročni i dugoročni izgledi zračne luke Gdynia-Kosakowo.
- (86) Poljska dalje pojašnjava da zračna luka planira razviti i specijalizirane djelatnosti povezane sa zrakoplovstvom na području zračne luke, kao što su proizvodnja jednostavnih rezervnih dijelova, popravak dijelova zrakoplova ili proizvodnja drugih komponenti/proizvoda koji se dostavljaju „točno na vrijeme“.
- (87) Poljska upućuje na pismo namjere koje je potpisala poslovna banka i u kojem se izražava namjera banke u pogledu pokretanja razgovora o financiranju ulaganja u zračnu luku Gdynia-Kosakowo kao dodatni dokaz privlačnosti projekta.

Utjecaj na razvoj trgovine suprotan zajedničkom interesu

- (88) Budući da će zračna luka Gdynia-Kosakowo biti zračna luka s malim tržišnim udjelom (uz prihvat manje od jednog milijuna putnika godišnje), Poljska ne smatra da je utjecaj projekta suprotan zajedničkom interesu. S obzirom na predviđeni rast zračnog prometa Poljska očekuje da će zračne luke Gdańsk i Gdynia surađivati i činiti zrakoplovno čvorište kojim će se obuhvatiti područje Trojmiasta u Pomorju i nuditi dodatne usluge.
- (89) Poljska naglašava da zračna luka Gdynia neće biti konkurent zračnoj luci u Gdańsku jer će se usmjeriti na pružanje usluga sektoru općeg zrakoplovstva (usluge održavanja, servisa i remonta, zrakoplovna akademija) i suradnju s morskom lukom Gdynia.
- (90) Poljska nadalje tvrdi da promet čarter i niskotarifnih zračnih prijevoznika u zračnoj luci Gdynia-Kosakowo neće biti na štetu zračne luke u Gdańsku, nego će dovesti do ukupnog povećanja prihoda i mobilnosti. Poljska ističe da stopa rasta zračne luke u Gdańsku i priroda operacija povezanih sa zrakoplovima koje prihvaća znače da će se broj letova koje prihvaća prije ili kasnije morati ograničiti. Poljska navodi da su ti zaključci navedeni u izvješću o procjeni utjecaja na okoliš projekta „Proširenje zračne luke Lech Wałęsa u Gdańsku“.
- (91) Poljska pojašnjava da se ulaganjem u zračnu luku Gdynia-Kosakowo može ograničiti financijske i socijalne troškove svakog ograničenja aktivnosti u zračnoj luci u Gdańsku. Poljska pojašnjava da će prebacivanje dijela zračnog prometa iz zračne luke u Gdańsku na zračnu luku Gdynia dovesti do bolje iskorištenosti kapaciteta obiju zračnih luka.

Nužnost potpore i učinak poticaja

- (92) Poljska tvrdi da trgovačko društvo ne bi provelo projekt bez javnog financiranja. Poljska napominje da je potpora zadržana na minimalnoj razini i da su troškovi projekta smanjeni i optimizirani korištenjem postojeće vojne infrastrukture.
- (93) Prema mišljenju Poljske, dokapitalizacije zračne luke Gdynia potrebne su i ograničene na najmanju moguću mjeru kako je potvrđeno sljedećim:
- i. unutarnjom stopom povrata projekta od [...] %, koja je samo nešto viša od diskontne stope (troška kapitala) koja iznosi [...] % (na temelju studije o MEIP-u iz 2012.);
 - ii. potrebom, koja je predviđena u financijskim projekcijama, u pogledu podizanja zajma za obrtni kapital radi financiranja operacija zračne luke jer bi trgovačko društvo Gdynia-Kosakowo Airport Ltd inače moglo izgubiti likvidnost;
 - iii. činjenicom da je ukupno financiranje iz vlasničkog kapitala niže od ukupnih kapitalnih izdataka (financiranje s računa vlasničkog kapitala za manje od [...] ukupnih troškova u gotovini u razdoblju projekcije, uključujući ukupne kapitalne izdatke).
- (94) Poljska dalje pojašnjava razmjernost mjere potpore uspoređujući svoje javno financiranje (oko 148 PLN u realnim iznosima) s financiranjem *greenfield* ulaganja (Zračna luka Lublin-Świdnik, za koju su neto građevinski troškovi iznosili oko 420 milijuna PLN) i ulaganja na temelju vojnog uzletišta (Zračna luka Warsaw-Modlin, čiji troškovi izgradnje do sada iznose gotovo 454 milijuna PLN).

3.2.2. Operativna potpora

- (95) Poljska tvrdi da projekt ispunjava kriterije spojivosti utvrđene u smjernicama za regionalne potpore u pogledu operativne potpore u regiji obuhvaćene člankom 170. stavkom 3. točkom (a) UFEU-a. Poljska smatra da je operativna potpora za projekt:
- i. namijenjena financiranju prethodno određenih izdataka;
 - ii. ograničena na potrebni minimum i dodijeljena na privremenoj osnovi (potpora za operativne troškove dodjeljuje se u mjeri i tijekom razdoblja potrebnog za pokretanje poslovanja zračne luke, tj. do kraja 2018.);
 - iii. regresivna i smanjuje se s [...] % kapitalnih izdataka u 2013. na [...] % u 2018.;
 - iv. osmišljena za postizanje ciljeva projekta u pogledu regionalnog razvoja i ublažavanja postojećih ograničenja. Uzimajući u obzir iznos potpore u odnosu na njezine korisne učinke na razvoj Pomorja, Poljska tvrdi da se mora smatrati razmjernom.
- (96) Poljska naglašava i da je potpora namijenjena maloj zračnoj luci najvećeg kapaciteta od jednog milijuna putnika godišnje, što znači da je rizik od narušavanja tržišnog natjecanja i učinka koji je suprotan zajedničkom interesu minimalan, posebno s obzirom na planiranu suradnju zračnih luka Gdynia i Gdańsk i komplementarnost njihove suradnje.
- (97) Poljska ističe i da će se u okviru suradnje o kojoj se trenutačno pregovara s vojnim korisnikom zračne luke i njegova sudjelovanja u operativnim troškovima zračne luke smanjiti gubici i operativni troškovi društva.

4. OPAŽANJA TREĆIH STRANA

- (98) Komisija nije primila opažanja zainteresiranih strana nakon objave odluke o pokretanju postupka predviđene člankom 108. stavkom 2. UFEU-a u pogledu financiranja koje su trgovačkom društvu Gdynia-Kosakowo Airport LTD odobrili Gdynia i Kosakowo.

5. OCJENA

5.1. Postojanje državne potpore

- (99) U skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a „svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku kojim se narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj, nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama”.
- (100) Kriteriji određeni u članku 107. stavku 1. UFEU-a kumulativni su. Stoga, kako bi se odredilo čini li predmetna mjera potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, svi sljedeći kriteriji moraju biti ispunjeni. Financijska potpora mora ispunjavati sljedeće:
- mora je dodijeliti država ili se dodjeljuje iz državnih sredstva,
 - mora stavljati određene poduzetnike ili proizvodnju određene robe u povoljniji položaj,
 - mora narušavati ili prijetiti da će narušiti tržišno natjecanje, i
 - mora utjecati na trgovinu među državama članicama.

5.1.1. Gospodarska djelatnost i pojam poduzetnika

- (101) U skladu s prihvaćenom sudskom praksom Komisija najprije mora utvrditi je li trgovačko društvo Gdynia-Kosakowo Airport Ltd poduzetnik u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Pojmom poduzetnik obuhvaćen je svaki subjekt koji obavlja gospodarsku djelatnost, bez obzira na pravni položaj subjekta i način njegova financiranja ⁽³³⁾. Sve djelatnosti koje se sastoje od nuđenja robe ili usluga na tržištu gospodarske su djelatnosti ⁽³⁴⁾.
- (102) U presudi o zračnoj luci Leipzig-Halle Sud je potvrdio da upravljanje zračnom lukom u komercijalne svrhe i izgradnja infrastrukture zračne luke čine gospodarsku djelatnost ⁽³⁵⁾. Kada upravitelj zračne luke počne obavljati gospodarsku djelatnost ponudom usluga zračne luke uz naknadu, bez obzira na njegov pravni status ili način na koji se financira, smatra se poduzetnikom u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a te se stoga pravila iz Ugovora o državnoj potpori mogu primjenjivati na koristi koje je tom upravitelju zračne luke dodijelila država ili koje su dodijeljene iz državnih sredstava ⁽³⁶⁾.
- (103) U tom pogledu Komisija napominje da upravitelj zračne luke Gdynia-Kosakowo Airport Ltd treba na komercijalnoj osnovi upravljati infrastrukturom koja je predmet ove odluke. Budući da će upravitelj zračne luke korisnicima naplaćivati korištenje te infrastrukture, potonja se mora smatrati komercijalno iskoristivom. Iz toga slijedi da subjekt koji se koristi tom infrastrukturom čini poduzetnika za potrebe članka 107. stavka 1. UFEU-a.
- (104) Međutim, sve djelatnosti upravitelja zračne luke nisu nužno gospodarske prirode ⁽³⁷⁾. Sud je utvrdio da zadaće za koje je obično odgovorna država na temelju svojih suverenih ovlasti nisu gospodarske naravi i na njih se ne primjenjuju pravila o državnim potporama. Djelatnosti u zračnoj luci poput kontrole zračnog prometa, djelatnosti policije, carine, vatrogasaca i djelatnosti potrebne za zaštitu civilnog zrakoplovstva od nezakonitih

⁽³³⁾ Predmet C-35/96 Komisija protiv Italije [1998.], EU:C:1998:303/[1998.] ECR I-3851; C-41/90 Höfner i Elser [1991.], EU:C:1991:161/[1991.] ECR I-1979; predmet C-244/94 Fédération Française des Sociétés d'Assurances v Ministère de l'Agriculture et de la Pêche [1995.], EU:C:1995:392/[1995.] ECR I-4013; Predmet C-55/96 Job Centre, EU:C:1997:603/[1997.] ECR I-7119.

⁽³⁴⁾ Predmet C-118/85 Komisija protiv Italije [1987.], EU:C:1987:283/[1987.] ECR 2599; Predmet C-35/96 Komisija protiv Italije [1998.], EU:C:1998:303/[1998.] ECR I-3851;

⁽³⁵⁾ Spojeni predmeti T-455/08 Flughafen Leipzig-Halle GmbH i Mitteldeutsche Flughafen AG protiv Komisije i T-443/08 Freistaat Sachsen i Land Sachsen-Anhalt protiv Komisije EU:T:2011:117/[2011.] ECR II-01311, potvrdio Sud, predmet C-288/11 P Mitteldeutsche Flughafen i Flughafen Leipzig-Halle protiv Komisije, EU:C:2012:821; vidjeti i predmet T-128/98 Aéroports de Paris protiv Komisije, EU:T:2000:290/[2000.] ECR II-3929, potvrdio Sud, predmet C-82/01P, EU:C:2002:617/[2002.] ECR I-9297 i predmet T-196/04 Ryanair protiv Komisije, EU:T:2008:585/[2008.] ECR II-3643.

⁽³⁶⁾ Predmeti C-159/91 i C-160/91, Poucet protiv AGV-a i Pistre protiv Cancave, EU:C:1993:63/[1993.] ECR I-637.

⁽³⁷⁾ Predmet C-364/92 SAT Fluggesellschaft protiv Eurocontrola, EU:C:1994:7/[1994.] ECR I-43.

radnji te ulaganja povezana s infrastrukturom i opremom potrebnom za provođenje tih djelatnosti općenito se smatraju negospodarskima ⁽³⁸⁾. Iako javno financiranje takvih negospodarskih djelatnosti ne čini državnu potporu, ono mora biti strogo ograničeno na nadoknadu troškova nastalih obavljanjem tih djelatnosti i ne može se upotrijebiti za pokrivanje troškova povezanih s drugom vrstom gospodarske djelatnosti ⁽³⁹⁾.

- (105) Prihvaćena je sudska praksa da postoji prednost kada javna tijela oslobode poduzeća troškova koje su svojstvene njihovim gospodarskim djelatnostima ⁽⁴⁰⁾. Stoga ako je u pravnom sustavu obično propisano da upravitelji zračnih luka moraju snositi troškove pružanja određenih usluga, upravitelji zračnih luka koji ne moraju snositi te troškove mogu biti u prednosti, čak i ako se te djelatnosti same po sebi smatraju negospodarskim djelatnostima. Stoga je nužno analizirati pravni okvir koji se primjenjuje na upravitelja zračne luke kako bi se moglo ocijeniti moraju li u skladu s tim pravnim okvirom upravitelji zračnih luka snositi troškove obavljanja nekih djelatnosti koje same po sebi mogu biti negospodarske, ali su svojstvene obavljanju njihovih gospodarskih djelatnosti.
- (106) Komisija napominje da u odluci o pokretanju postupka od 2. srpnja 2013. nije ocijenila je li u poljskom zakonodavstvu propisano da upravitelji zračnih luka moraju snositi troškove usluga za koje se tvrdilo da su negospodarske prirode. U toj je odluci izričito navedeno da ulaganja u zgrade i opremu za vatrogasce, carinske službenike, zaštitare u zračnoj luci, policijske službenike i graničnu policiju nisu u nadležnosti javne politike i stoga ne čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a ⁽⁴¹⁾. Kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 18., Komisija smatra da u tim posebnim okolnostima ne bi u svojoj konačnoj odluci trebala dovoditi u pitanje taj zaključak.
- (107) Iznos od [...] milijuna PLN ([...] milijuna EUR) koji se spominje u odluci o pokretanju postupka za troškove ulaganja u zgrade i opremu u nadležnosti javne politike odnosi se na studiju o MEIP-u iz 2012. U skladu sa studijom o MEIP-u iz 2010., troškovi u nadležnosti javne politike iznosili bi [...] milijuna PLN ([...] milijuna EUR) ⁽⁴²⁾, a studija o MEIP-u iz 2011. odnosi se na iznos od [...] milijuna PLN ([...] milijuna EUR) ⁽⁴³⁾.
- (108) S obzirom na navedeno, Komisija će pri ocjenjivanju studija o MEIP-u iz 2010. i 2011. isključiti dio ulaganja koji se odnose na djelatnosti za koje se tvrdi da su u nadležnosti javne politike. Budući da se financiranje tog dijela ulaganja ne smatra državnom potporom, Komisija neće tražiti njegov povrat.

5.1.2. Državna sredstva i mogućnost njihova pripisivanja državi

- (109) Pojam državne potpore primjenjuje se na svaku prednost koju je uz državnih sredstava dodijelila sama država ili bilo koje posredničko tijelo koje djeluje u okviru ovlasti koje su mu dodijeljene ⁽⁴⁴⁾. Za potrebe članka 107. UFEU-a sredstva lokalnih tijela državna su sredstva ⁽⁴⁵⁾. U ovom predmetu kapital unesen u trgovačko društvo Gdynia-Kosakowo Airport Ltd proizlazi iz proračuna dvaju lokalnih tijela, općina Gdynia i Kosakowo. Komisija stoga smatra da su sredstva tih dviju općina uključena u državna sredstva.
- (110) Komisija smatra da nije važno je li mjera u obliku izravnih bespovratnih sredstava (doprinos Gdynije i Kosakowa u gotovini) ili zamjene dijela dugovanja upravitelja zračne luke prema jednom od njegovih javnih dioničara (najamnina plativa Kosakowu) za vlasnički udio. Prihod od najamnine dio je financijskih sredstava Kosakowa i stoga čini državna sredstva.

⁽³⁸⁾ Posebno vidjeti predmet C-364/92 SAT Fluggesellschaft protiv Eurocontrola [1994.] ECR I-43, stavak 30. i predmet C-113/07 P Selex Sistemi Integrati protiv Komisije, EU:C:2009:191/[2009.] ECR I-2207, stavak 71.

⁽³⁹⁾ Predmet C-343/95 Cali & Figli protiv Servizi ecologici porto di Genova, EU:C:1997:160/[1997.] ECR I-1547;; Odluka Komisije N 309/2002 od 19. ožujka 2003.; Odluka Komisije N 438/2002 od 16. listopada 2002., potpora funkcijama javnog tijela u belgijskom lučkom sektoru.

⁽⁴⁰⁾ Vidjeti između ostalog: Predmet C-172/03 Wolfgang Heiser protiv Finanzamt Innsbruck, EU:C:2005:130/[2005.] ECR I-01627, stavak 36., i citirana sudska praksa.

⁽⁴¹⁾ Uvodna izjava 25. odluke o pokretanju postupka.

⁽⁴²⁾ U MEIP-u iz 2010. nije navedeno koji bi dio ulaganja bio u nadležnosti javne politike. Komisija je stoga primijenila pristup iz studije o MEIP-u iz 2011. kako bi utvrdila iznos ulaganja koji bi bio u nadležnosti javne politike. Vidjeti uvodnu izjavu 132.

⁽⁴³⁾ Tijekom postupka pred Općim sudom, Kosakowo je navelo da je [...] milijuna PLN ([...] milijuna EUR) potrošeno na ulaganja koja su navodno u nadležnosti javne politike.

⁽⁴⁴⁾ Predmet C-482/99 Francuska protiv Komisije, EU:C:2002:294/[2002.] ECR I-4397.

⁽⁴⁵⁾ Presuda od 12. svibnja 2011. u spojenim predmetima T-267/08 i T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, EU:T:2011:209/[2011] ECR II-01999, stavak 108.

- (111) Komisija stoga smatra da se dokapitalizacija društva Gdynia-Kosakowo Airport Ltd financira iz državnih sredstava i može se pripisati državi.

5.1.3. Gospodarska prednost

5.1.3.1. Zaključak

- (112) Komisija primjećuje da Poljska tvrdi, s jedne strane, da je dokapitalizacija u skladu s MEIP-om, a, s druge strane smatra potporu pojavom jer upravitelj zračne luke ne bi izvršio ulaganje bez javnog financiranja.
- (113) Kako bi se odredilo dodjeljuje li se predmetnom mjerom u ovom slučaju društvu Gdynia-Kosakowo Airport Ltd prednost koju ne bi imalo u uobičajenim tržišnim uvjetima, Komisija mora usporediti ponašanje javnih dioničara upravitelja zračne luke s ponašanjem ulagača u tržišnom gospodarstvu koji se vodi mogućnostima profitabilnosti tijekom duljeg razdoblja ⁽⁴⁶⁾.
- (114) Sve pozitivne posljedice na gospodarstvo regije u kojoj se zračna luka nalazi u procjeni je potrebno zanemariti jer je Sud pojasnio da je pri primjeni studije o MEIP-u važno ispitati „bi li u sličnim okolnostima privatni dioničar, uzimajući u obzir predviđenu mogućnost ostvarivanja povrata i bez obzira na sva socijalna, regionalno-politička i sektorska razmatranja, upisao predmetni kapital” ⁽⁴⁷⁾.
- (115) Poljska tvrdi da se predmetnim mjerama upravitelju zračne luke Gdynia ne dodjeljuje gospodarska prednost jer su u skladu s MEIP-om. Kako je opisano u odjeljku 3.1., kako bi to dokazala, Poljska je dostavila rezultate tri studije o MEIP-u koje je proveo PWC ⁽⁴⁸⁾. U studenome 2013. Poljska je dostavila dodatne informacije iz kojih se može zaključiti da bi se novim izvorima prihoda (tj. prodajom goriva i pružanjem usluga u zračnoj plovidbi) povećao NPV projekta. U trenutku donošenja odluke o otvaranju postupka Poljska je dostavila samo studiju o MEIP-u iz 2012.
- (116) Unatoč činjenici da su na temelju dioničarskog ugovora iz 2011. Gdynia i Kosakowo obvezni osigurati doprinose u novcu i druge doprinose za financiranje projekta ulaganja do 2040., Poljska tvrdi da su za procjenu spojivosti dokapitalizacije s unutarnjim tržištem relevantni samo studija MEIP-a iz 2012. i kasnije informacije o dodatnim izvorima prihoda.
- (117) U nastavku će Komisija prvo razmotriti argument poljskih nadležnih tijela da bi pitanje je li upravitelj zračne luke ostvario prednost trebalo ocijeniti na temelju studije o MEIP-u iz 2012. i kasnijih informacija, a ne na temelju studija o MEIP-u iz 2010. i 2011. (odjeljak 5.1.3.2.). Zatim će Komisija na temelju studije o MEIP-u iz 2010. (odjeljak 5.1.3.3.), studije o MEIP-u iz 2011. i studije o MEIP-u iz 2012. (odjeljak 5.1.3.4.) ocijeniti je li zadovoljeno načelo MEIP-a.

5.1.3.2. Važnost studije o MEIP-u iz 2010. za ocjenjivanje gospodarske prednosti

- (118) U presudi Stardust Marine Sud je naveo da, „[...] kako bi se ispitalo je li država usvojila ponašanje razumnog ulagača koji posluje u tržišnom gospodarstvu, potrebno je staviti se u kontekst razdoblja tijekom kojeg su mjere financijske potpore bile poduzete kako bi se procijenila ekonomska opravdanost ponašanja države te se suzdržati od bilo kakve procjene na temelju kasnijeg stanja” ⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴⁶⁾ Predmet C-305/89 Italija protiv Komisije („Alfa Romeo”), [EU:C:1991:142/[1991.] ECR I-1603; predmet T-296/97 Alitalia protiv Komisije, EU:T:2000:289/[2000.] ECR II-3871.

⁽⁴⁷⁾ Predmet C-40/85 Belgija protiv Komisije, EU:C:1986:305/[1986.] ECR I-2321.

⁽⁴⁸⁾ Iako je Komisija od poljskih nadležnih tijela zatražila da dostave radne listove u Excelu na kojima su se temeljili izračuni s formulama, poljska nadležna tijela dostavila su radne listove u Excelu bez formula.

⁽⁴⁹⁾ Predmet C-482/99 Francuska protiv Komisije, EU:C:2002:294/[2002.] ECR I-4397.

- (119) Nadalje, Sud je u presudi *EDF* donio odluku da, „[...] za potrebe dokazivanja je prije ili u trenutku dodjele prednosti država članica donijela tu odluku kao dioničar, nije dovoljno osloniti se na ekonomske ocjene provedene nakon dodjele prednosti, retrospektivni nalaz da je ulaganje predmetne države članice zapravo profitabilno ili na daljnja opravdanja stvarno odabranog daljnjeg postupanja”⁽⁵⁰⁾.
- (120) Kako bi mogla primijeniti MEIP, Komisija se mora staviti u kontekst razdoblja tijekom kojeg su pojedinačne odluke o prenamjeni nekadašnjeg vojnog uzletišta u civilnu zračnu luku donesene. Osim toga, Komisija mora temeljiti svoju procjenu na informacijama i pretpostavkama koje su bile dostupne javnim dioničarima u trenutku donošenja odluke o načinima financiranja projekta ulaganja.
- (121) Komisija smatra da je studija o MEIP-u iz 2010. najrelevantnija za potrebe određivanja jesu li općine Gdynia i Kosakowo postupale kao privatni ulagač. Procjenu usklađenosti državne intervencije s tržišnim uvjetima potrebno je provesti na temelju *ex-ante* analize, uzimajući u obzir informacije i podatke dostupne u trenutku donošenja odluke o ulaganju.
- (122) Komisija primjećuje da su samo studije i pripremni radovi za predmetni projekt ulaganja provedeni prije 2010. To je uključivalo glavni plan projekta ulaganja, izvješće o zaštiti okoliša, projektnu dokumentaciju terminala za opće zrakoplovstvo, projektnu dokumentaciju upravne zgrade i vatrogasne zgrade, posebne dokumente koji se odnose na zračni promet i druge studije. Do kraja 2010. troškovi tih studija iznosili su [...] milijuna PLN [...] EUR⁽⁵¹⁾.
- (123) Štoviše, kako tvrdi Poljska, javni dioničari upravitelja zračne luke dovršili su 2010. pripreme predmetnog projekta ulaganja. Iste su godine javni dioničari povećali temeljni kapital društva na 6,05 milijuna PLN (oko 1,5 milijuna EUR) u cilju provedbe projekta ulaganja. Planirano je da glavna ulaganja u dugotrajnu imovinu (kao što je izgradnja terminala za opće zrakoplovstvo) započnu 2011., no stvarno su počela 2012. Komisija smatra da bi svaki privatni ulagač u tom trenutku procijenio očekivanu profitabilnost projekta. Ako plan ulaganja ne bi pokazao prihvatljivu stopu povrata ili bi se temeljio na dvojbenim pretpostavkama, privatni ulagač ne bi pokrenuo provedbu plana i ne bi na njega potrošio dodatni novac uz onaj koji je već potrošen za pripremne radove koji su navedeni u uvodnoj izjavi 122. U pogledu dokapitalizacije Komisija napominje da je odluka o prvoj važnoj dokapitalizaciji od 4,4 milijuna PLN donesena 29. srpnja 2010. (čime je gotovo učeterostručen postojeći kapital od 1,7 milijuna PLN), neposredno nakon što je studija o MEIP-u iz 2010. dovršena 16. srpnja 2010. Osim toga, sporazum dioničara o dodatnoj dokapitalizaciji trgovačkog društva do 2040. (kako je navedeno u uvodnoj izjavi 28.) potpisan je 11. ožujka 2011.⁽⁵²⁾ (odnosno, prije dovršetka druge studije o MEIP-u od 13. svibnja 2011.). Nadalje, operativni sporazum s vojnim korisnikom zračne luke i ugovor o zakupu zemljišta (koji je naveden u uvodnoj izjavi 27.) potpisani su istovremeno, 7. odnosno 11. ožujka 2011. Kosakowo je također 9. rujna 2010. sklopilo s Državnom riznicom ugovor o zakupu zemljišta na kojem se nalazi vojna zračna luka, odnosno nekoliko mjeseci nakon studije o MEIP-u iz 2010. (vidjeti uvodnu izjavu 26.). To se zemljište moglo upotrebljavati samo za uspostavu nove civilne zračne luke (vidjeti uvodne izjave 25. i 59.)
- (124) Komisija naglašava i da je Poljska potvrdila⁽⁵³⁾ da se dokapitalizacija odlučena 29. srpnja 2010. temeljila na ekonomskoj procjeni projekta iz studije o MEIP-u iz 2010. Stoga je jasno da su se u ovoj fazi javni dioničari jasno opredijelili za predmetni projekt ulaganja čija je provedba trebala trajati 30 godina i koji je bio podložan ugovornoj kazni za neispunjenje obveza stranaka do završetka u rujnu 2040., kako je predviđeno u ugovoru dioničara (koji je naveden u uvodnoj izjavi 28.).

⁽⁵⁰⁾ Predmet C-124/10P Europska komisija protiv *Électricité de France (EDF)*, EU:C:2012:318, stavak 85.

⁽⁵¹⁾ Vidjeti odjeljak 4.7.5. studije o MEIP-u iz 2012. U skladu s primjedbama koje su primljene od Poljske 26. lipnja 2009. dokapitalizacije zračne luke Gdynia ukupno su iznosile 1,691 milijuna PLN (oko 423 000 EUR). Samo je [...] milijuna PLN (oko [...] EUR) upotrijebljeno za financiranje različitih studija koje su provedene tijekom pripreme projekta.

⁽⁵²⁾ Sporazumom od 11. ožujka 2011. predviđeno je da Gdynia unese ukupno 59,048 milijuna PLN (14,8 milijuna EUR) u novcu u razdoblju 2011.–2013., a da Kosakowo osigura druge unose (zamjenom godišnjih zakupina za udjele) u razdoblju 2011.–2040.

⁽⁵³⁾ Dopis od 6. kolovoza 2013.

- (125) Do trenutka provedbe prve ažurirane verzije MEIP-a 2011., javni dioničari već su unijeli 6,05 milijun PLN u društvo (vidjeti tablicu 3.). Do dovršetka druge ažurirane verzije studije o MEIP-u u srpnju 2012. javni dioničari unijeli su ukupno 64,810 milijuna PLN (tj. približno 70 % ukupnog unesenog kapitala).
- (126) Pored prethodno opisane dokapitalizacije upravitelja zračne luke, u različitim studijama o MEIP-u koje su dostavila poljska nadležna tijela opisani su i predviđeni kapitalni izdaci („capex”) (tj. odljev kapitala) do 2030. Kako je opisano u tablici 1., u studiji o MEIP-u iz 2012. prikazano je da će ulaganja fiksnu imovinu biti podijeljena u 4 faze: Važno je napomenuti da su, u skladu s informacijama koje je dostavila Poljska kapitalni izdaci 2012. iznosili su [...] milijuna PLN (od čega je više od polovine potrošeno prije nego što je ažuriranje studije iz 2012. uopće započelo). Na slici 1. prikazani su godišnji (nominalni) kapitalni izdaci navedeni u studiji o MEIP-u iz 2012. (međutim, uklonjeni su izdaci koji su u nadležnosti javne politike).

Slika 1.

Godišnji kapitalni izdaci (studija o MEIP-u iz 2012., bez izdataka koji su u nadležnosti javne politike)

[...]

- (127) U studijama o MEIP-u iz 2011. i 2012. procijenjene su samo izmjene početne odluke o sudjelovanju u projektu ulaganja koja je donesena 2010. na temelju studije o MEIP-u iz 2010. Dvije kasnije studije pokazuju da su se dioničari vodili razvojem tržišta i u skladu s tim prilagodili opseg projekta (na višu ili nižu razinu, ovisno o vrsti ulaganja). Međutim, te su promjene bile neznatne u usporedbi s ukupnom odlukom o prenamjeni vojne baze u civilnu zračnu luku. Na slici 2. prikazani su (nominalni) kapitalni izdaci prikazani u studijama o MEIP-u iz 2010., 2011. i 2012. (bez izdataka koji su u nadležnosti javne politike). Kao što se može vidjeti, iako su vrijeme i opseg ulaganja ažurirani 2011. i 2012., te promjene nisu bile znatne u usporedbi s ukupnom veličinom projekta. Nominalni kapitalni izdaci u 2010. procijenjeni su na oko [...] milijuna PLN i ta se brojka 2011. povećala na oko [...] milijuna PLN (većinom zbog novih ulaganja u cestovnu infrastrukturu).

Slika 2.

Kapitalni izdaci (u tisućama PLN) predviđeni u studijama o MEIP-u iz 2010., 2011. i 2012. (bez izdataka koji su u nadležnosti javne politike)

[...]

- (128) U uvodnim izjavama 122. i 127., Komisija smatra da, kako bi se procijenilo jesu li se Gdynia i Kosakowo ponašali kao razboriti privatni ulagač koji posluje u tržišnom gospodarstvu, svoju procjenu mora prije svega temeljiti na studiji o MEIP-u iz 2010., ne uzimajući u obzir daljnje razvoje događaja i informacije koje nisu bile na raspolaganju tim javnim dioničarima u trenutku donošenja odluke o provedbi predmetnog projekta ulaganja.
- (129) Može se očekivati da bi privatni ulagač u tržišnom gospodarstvu prilagodio plan ulaganja tijekom provedbe u svjetlu okolnosti koje se mijenjaju. Međutim, u ovom slučaju Komisija mora ocijeniti bi li privatni ulagač u tržišnom gospodarstvu preuzeo projekt prenamjene vojne zračne luke i civilnu zračnu luku. Da bi to mogla učiniti, nužno je točno utvrditi kada je donesena glavna odluka o provedbi projekta. Na temelju dokaza dostupnih u spisu (injekcije kapitala, ugovor o najmu i ugovor o zakupu), ključni koraci poduzeti su već prije studije o MEIP-u iz 2011. Budući da bi svaki privatni ulagač izvršio *ex-ante* procjenu financijske profitabilnosti projekta prije ulaganja velikog iznosa sredstava ili sklapanja obvezujućih ugovora, studija o MEIP-u iz 2010. najrelevantnija je analiza za ocjenu usklađenosti ulaganja s tržištem.

- (130) Studijama o MEIP-u iz 2011. i 2012. prilagođava se izvorni plan ulaganja na temelju kojeg je donesena početna odluka o pokretanju projekta prenamjene vojne zračne luke. Stoga se injekcije kapitala provedene nakon tih studija o MEIP-u ne mogu zasebno razmatrati.

5.1.3.3. Primjena MEIP-a na temelju studije o MEIP-u iz 2010.

- (131) Studija o MEIP-u iz 2010. temelji se na poslovnom planu kojim se predviđaju budući novčani tijekovi u razdoblju 2010.–2040. U vrijeme provedbe studije o MEIP-u Poljska je očekivala da će zračna luka biti otvorena za promet općeg zrakoplovstva 2011., čarter letove 2013., a niskotarifne zračne prijevoznike 2015. To bi dovelo do stalnog povećanja broja primljenih putnika s [...] putnika 2013. na gotovo [...] milijuna 2024. i 1,753 milijuna putnika 2040. (kako je prikazano u tablici 5. u nastavku).

Tablica 5.

Projekcije prometa za zračnu luku Gdynia korištene u studiji o MEIP-u iz 2010. (u tisućama)

Očekivani rast putnika (studija o MEIP-u iz 2010.)										
Godina	2013	2014	2015	2016	2020	2024	2028	2032	2036	2040
Broj putnika	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 752 835

- (132) Studija o MEIP-u, koju je dostavila Poljska, uključuje kapital nužan za financiranje troškova za koje se tvrdi da su u nadležnosti javne politike, ali ti troškovi u njoj nisu kvantificirani. S druge strane, ti kapitalni troškovi isključeni su iz studije o MEIP-u iz 2011., ali su kvantificirani. Opseg projekta ulaganja u studijama iz 2010. i 2011. u osnovi je isti. Osim što ne uključuje troškove povezane s nadležnosti javne politike, studija o MEIP-u iz 2011. razlikuje se od studije o MEIP-u iz 2010. samo po tome što sadržava ažurirane podatke o troškovima i diskontiranoj stopi, provjerenim troškovima cestovne infrastrukture, financijskom rezultatu ugovora o zakupu koji su potpisali Kosakowo i upravitelj zračne luke i rasporedu dokapitalizacije koji su dogovorili Kosakowo i Gdynia. Stoga je, kako bi uklonila navodne troškove koji su u nadležnosti javne politike iz izračuna NPV-a u studiji o MEIP-u iz 2010., Komisija primijenila istu metodologiju koja je primijenjena u studiji o MEIP-u iz 2011. kako bi utvrdila udio ulaganja kapitala koji se odnosi na troškove u nadležnosti javne politike. U studiji o MEIP-u iz 2011. posebno je navedeno ⁽⁵⁴⁾ da se smatra da je [...] % troškova terminala (za putničke terminale i opće zrakoplovne terminale) u nadležnosti javne politike; [...] % troškova višenamjenske zgrade za vatrogasnu postrojbu u nadležnosti je javne politike kao i svi troškovi ograde, nadzorne opreme, opreme za pregled prtljage, opreme za sigurnosnu službu zračne luke (ukupno [...] milijuna PLN; [...] milijuna EUR). Isključujući iste stavke kapitalnih troškova i primjenom istog udjela troškova u nadležnosti javne politike za različite zgrade (jer se ti troškovi temelje na površini tih zgrada koja se upotrebljava za sigurnosne funkcije, koja se nije mijenjala u razdoblju između dvaju studija), Komisija je izračunala udio troškova ulaganja u studiji MEIP-a iz 2010. koji bi se, u svrhe ove Odluke, trebao isključiti iz MEIP-a kao da je u nadležnosti javne politike. Ti troškovi iznose [...] milijuna PLN (ili [...] milijuna EUR).
- (133) Osim toga, prema studiji o MEIP-u iz 2010. trgovačko društvo bilo bi profitabilno na razini EBITDA-e od 2018. Međutim, očekuje se da će kumulativno (tj. nakon dodavanja novčanih tijekova od prošle godine svake godine) ukupni diskontirani novčani tijek (DCF) tijekom cijelog razdoblja 2010.–2040. biti negativan (kako je prikazano na slici 3.). Drugim riječima, pozitivni novčani tijekovi koji se očekuju od 2018. nisu dovoljno visoki da nadoknade jako negativne novčane tijekove u početnim razdobljima ulaganja. Očito je da bi kumulativni diskontirani novčani tijek projekta ostao negativan do 2040.

⁽⁵⁴⁾ Vidjeti stranicu 35. studije o MEIP-u iz 2011.

Slika 3.

Kumulativni DCF u tisućama PLN (studija o MEIP-u iz 2010.)

[...]

Izvor: Na temelju studije MEIP-u iz 2010., bez izdataka koji su u nadležnosti javne politike.

- (134) Očekuje se da će nakon 2040. vrijednost upravitelja zračne luke stalno rasti uz rast slobodnog novčanog tijeka po stabilnoj stopi od [...] %. Na temelju te pretpostavke Poljska je izračunala završnu vrijednost upravitelja zračne luke u 2040. Diskontirana završna vrijednost iznosi [...] milijuna PLN. Izvorna studija o MEIP-u iz 2010. pokazala je pozitivnu kapitalnu vrijednost ⁽⁵⁵⁾ od [...] milijuna PLN (tj. približno [...] milijuna EUR). Ta pozitivna vrijednost vlasničkog kapitala posljedica je razlike sa završnom vrijednošću od [...] milijuna PLN, koja je u apsolutnim okvirima veća od NPV-a slobodnog novčanog tijeka u društvu (FCFF) od [...] milijuna PLN u razdoblju 2010.–2040. IRR projekta ulaganja bio je procijenjen na [...] %, što je više od pretpostavljenog troška kapitala upravitelja zračne luke ([...] %). Kada se isključe izdaci koji su u nadležnosti javne politike, NPV slobodnog novčanog tijeka u društvu (FCFF) ostaje negativan s [...] milijuna PLN i projekt postaje profitabilan samo zbog izračunate završne vrijednosti od [...] milijuna PLN. Pozitivna kapitalna vrijednost projekta (bez izdataka koji su u nadležnosti javne politike) stoga iznosi [...] milijun PLN (odnosno približno [...] milijuna EUR).
- (135) Stoga projekt postaje profitabilan samo pod pretpostavkom da, nakon 30.-godišnjeg trajanja zakupa, upravitelj zračne luke nastavi zauvijek upravljati zračnom lukom i naraste uz stabilnu stopu od [...] % godišnje (tj. završnu vrijednost ⁽⁵⁶⁾). Međutim, kako je navedeno u uvodnim izjavama 25.–27., poljska država vlasnik je zemljišta na kojem je izgrađena zračna luka i dala ga je u najam Kosakowu na 30 godina, do rujna 2040. Kosakowo je zatim zemljište dalo u zakup na 30 godina društvu Gdynia-Kosakowo Airport Ltd. Prema tome, u skladu s primjenjivim poljskim zakonodavstvom (članci 48. i 191. Građanskog zakona), sve zgrade i objekti izgrađeni na iznajmljenom zemljištu koji su trajno povezani s tim zemljištem u vlasništvu su vlasnika (Državna riznica), a ne društva Gdynia-Kosakowo Airport Ltd ili Kosakowa. U ugovoru o najmu propisano je da se iznajmljena imovina mora vratiti najmodavcu u roku od [...] po isteku ugovora o najmu (članak 4. stavak 16.) U ugovoru o najmu nije predviđeno jednostrano pravo produljenja najma nakon tog razdoblja ili prava na naknadu za ulaganja u infrastrukturu zračne luke. Također nije jasno mogu li se ta prava ostvarivati u skladu s općim odredbama poljskog građanskog prava. Nadalje, u ugovoru o najmu (članak 4. stavak 11.) i ugovoru o zakupu (članak 5. stavak 4.) navedeno je da se, u slučaju da upravitelj zračne luke prestane obavljati svoju djelatnost, infrastruktura mora predati državi bez naknade. Stoga se čini nerazumnim oslanjati se na točan iznos naveden u studiji jer, u skladu s uvjetima ugovora o najmu od 9. rujna 2010., ni upravitelj zračne luke ni dioničari nisu vlasnici infrastrukture zračne luke. Stoga je završna vrijednost ulaganja na koju se oslanjaju studije o MEIP-u nepouzdana i vjerojatno znatno pretjerana.
- (136) Nadalje, Komisija napominje da je ključni čimbenik vrijednosti budućih novčanih tijekova upravitelja zračne luke Gdynia očekivani prihod koji će ovisiti o broju putnika i razini pristojbi zračne luke koju plaćaju zrakoplovnih prijevoznici. U studiji o MEIP-u iz 2010. prihodi od niskotarifnih i čarter letova (pristojbe za putnike, slijetanje i parkiranje) čine [80–90] % svih prihoda u 2040. i prosječno [80–90] % svih prihoda tijekom cijelog procijenjenog razdoblja, odnosno od 2010. do 2040. To je u suprotnosti s izjavama Poljske da će aktivnosti zračne luke Gdynia biti dopuna aktivnostima zračne luke u Gdańsku jer će se Gdynia usmjeriti na aktivnosti općeg zrakoplovstva. *De facto*, kako je prikazano u prethodno navedenim podacima, niskotarifni i čarter letovi glavni su izvor prihoda tijekom većine godina obuhvaćenih predviđanjem. Međutim, kako će se dodatno pojasniti u nastavku, i velik dio prihoda zračne luke u Gdańsku ostvaruje se od niskotarifnih i čarter letova (vidjeti uvodnu izjavu 140.).
- (137) U kontekstu zahtjeva u pogledu putnika i zrakoplovnih prijevoznika Komisija primjećuje da bi zračna luka Gdynia imala isto prihvatno područje kao zračna luka u Gdańsku, koja je od zračne luke Gdynia-Kosakowo udaljena samo oko 25 km. Zračna luka u Gdańsku proširena je 2012. kako bi mogla prihvatiti 5 milijuna

⁽⁵⁵⁾ Ta kapitalna vrijednost uključuje neto sadašnju vrijednost novčanih tijekova u razdoblju 2012.–2040. i diskontiranu završnu vrijednost zračne luke Gdynia izračunanu za 2040.

⁽⁵⁶⁾ Završna vrijednost izračunava se na temelju predviđenih novčanih tijekova u posljednjoj godini detaljnog predviđanja prilagođenih kako bi se uzelo u obzir zamjensko ulaganje potrebno za osiguranje trajnog rada infrastrukture.

putnika, a za 2015. planira se dodatno proširenje za 7 milijuna putnika. Raspored proširenja već je bio objavljen 2010., tj. u vrijeme izrade studije o MEIP-u iz 2010. ⁽⁵⁷⁾. Osim toga, i javno financiranje za proširenje zračne luke u Gdańsku na kapacitet od 5 milijuna putnika prijavljeno je Komisiji 24. rujna 2008. pod brojem državne potpore N 472/08 i Komisija ga je odobrila 5. veljače 2009. ⁽⁵⁸⁾.

- (138) Poljska je obavijestila Komisiju da je u glavnom planu za zračnu luku u Gdańsku 2010. ⁽⁵⁹⁾ predviđeno proširenje uzletno-sletnih staza, stajanki i druge infrastrukture zračne luke zbog čega bi zračna luka u Gdańsku u budućnosti mogla prihvatiti više od 10 milijuna putnika godišnje.
- (139) Komisija dalje primjećuje da je 2010. zračna luka u Gdańsku imala 2,2 milijuna putnika (tj. koristila je 45 % svojeg kapaciteta, uključujući kapacitet u izgradnji). Prema predviđanjima koja su dostavljena za zračnu luku u Gdańsku do 2020. upotrebljavat će se samo od 50 % do 60 % raspoloživog kapaciteta ⁽⁶⁰⁾. U tim predviđanjima nije se uzeo u obzir početak poslovanja zračne luke Gdynia (tj. pretpostavilo se da će sve zahtjeve u tom području obuhvata ispuniti zračna luka Gdynia). Komisija napominje da će zračna luka u Gdańsku moći ispuniti zahtjeve u regiji tijekom duljeg razdoblja, tj. najmanje do 2030., čak i ako se pretpostavi dinamičan rast putničkog prometa.
- (140) Kako je prethodno navedeno, u studiji o MEIP-u iz 2010. za zračnu luku Gdynia očekuje se da će se velik dio prihoda ([80–90] % u prosjeku za cijelo razdoblje 2012.–2040.) ostvariti od niskotarifnih i charter zrakoplovnih prijevoznika. U tom kontekstu Komisija napominje da i zračna luka u Gdańsku uglavnom prihvaća niskotarifne i charter letove. U 2010. niskotarifni i charter letovi činili su 72 % svih putnika u zračnoj luci u Gdańsku ⁽⁶¹⁾.
- (141) S obzirom na blizinu drugoj uspostavljenoj zračnoj luci koja nije preopterećena s jednakim poslovnim modelom i znatnim rezervnim kapacitetom u dugoročnom razdoblju, Komisija smatra da će sposobnost upravitelja zračne luke Gdynia da privuče promet i putnike uglavnom ovisiti o razini pristojbi zračne luke koje se nude zračnim prijevoznicima, a posebno u usporedbi s pristojbama njezinih najbližih konkurenata.
- (142) U tom kontekstu Komisija primjećuje da je u studiji o MEIP-u iz 2010. predviđena putnička pristojba za charter i niskotarifne letove od 25 PLN/putnik (6,25 EUR) do 2014. i 40 PLN/putnik (10 EUR) od 2015. (do 2040.). Pristojba za slijetanje za takve letove određena je na 25 PLN/tona (6,25 EUR) za cijelo razdoblje (pretpostavlja se da prosječni MTOW (maksimalna težina u polijetanju) iznosi 70 tona), dok je pristojba za parkiranje procijenjena na 4 PLN (1,0 EUR) za 24 h/tona (uz prosječni MTOW od 70 tona). Prema studiji o MEIP-u iz 2010. cijene su određene na razinama koje se mogu usporediti s cijenama na drugim regionalnim zračnim lukama u vrijeme provedbe studije o MEIP-u iz 2010. Cijene na zračnoj luci Gdynia isto su tako određene na temelju pretpostavke da zračna luka u Gdańsku neće biti konkurent.
- (143) Komisija napominje i da je u rasporedu tarifa koje zračna luka u Gdańsku primjenjuje od 31. prosinca 2008. utvrđena standardna putnička pristojba od 48 PLN/putnik (12,0 EUR), standardna pristojba za slijetanje za zrakoplove iznad dvije tone (tj. uključujući sve charter i niskotarifne zrakoplove) od 25 PLN/tona (6,25 EUR) i pristojba za parkiranje od 4,5 PLN/24 h/tona (1,25 EUR).
- (144) Međutim, Komisija napominje da se u rasporedu tarifa koje se primjenjuju na zračnoj luci u Gdańsku nude i različiti popusti i rabati koji se, među ostalim, odnose na niskotarifne letove. Zračna luka u Gdańsku primjenjuje

⁽⁵⁷⁾ Vidjeti, na primjer, Odluku Komisije br. C(2009) 4445 od 3. lipnja 2009. o dodjeli financijske potpore Zajednice u području transeuropskih prometnih mreža.

⁽⁵⁸⁾ Vidjeti bilješku 9.

⁽⁵⁹⁾ Glavni plan naručen je u veljači 2010. i isporučen u studenome 2010.

⁽⁶⁰⁾ Putnički promet (u tisućama putnika godišnje) u zračnoj luci u Gdańsku.

Rzeczywista liczba pasażerów:

Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Liczba pasażerów	466	672	1 256	1 715	1 954	1 911	2 232	2 463	2 906

Spodziewany wzrost liczby pasażerów:

Rok	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Liczba pasażerów	3 153	3 311	3 477	3 616	3 760	3 911	4 067	4 230

⁽⁶¹⁾ Niskotarifni 64,5 %, charter 7,5 %. U 2009. i 2011. činili su 70 %.

sniženu putničku pristojbu od 24 PLN/putnik (6 EUR) za sve nove linije (od 1. siječnja 2004.) i za svako povećanje učestalosti koje uključuje zrakoplove s MTOW-om od 50 do 100 tona (npr. Airbus A320 i Boeing 737 te druge zrakoplove koje upotrebljavaju niskotarifni prijevoznici). Pristojba za slijetanje koja se primjenjuje za te linije isto je tako snižena za 50 % (tj. 12,5 PLN/tona). Pristojba za parkiranje uopće se ne plaća ako je učestalost linija najmanje 6 puta tjedno. Osim toga, standardna putnička pristojba najprije je snižena za 23 PLN za sve izlazne putnike na redovnim domaćim letovima. Zatim se primjenjuje odgovarajući popust. Uzimajući u obzir popuste i rabate koji se primjenjuju u zračnoj luci u Gdańsku, Komisija smatra da su pristojbe u zračnoj luci u Gdańsku bile u prosjeku znatno više od pristojbi na uspostavljenoj susjednoj zračnoj luci. Primjenom predmetnih pristojbi zračne luke zračna luka Gdynia kao novi dionik na tržištu neće moći privući znatan promet jer postoji uspostavljena zračna luka s rezervnim kapacitetom u istom području obuhvata koja primjenjuje niže neto pristojbe za nove letove i povećanje učestalosti postojećih letova. Komisija napominje i da je u rasporedu pristojbi zračne luke za zračnu luku Gdynia predviđena primjena diskontiranih pristojbi do 31. prosinca 2028. Budući da se u studiji o MEIP-u iz 2010. (koja se temeljila na tadašnjem poslovnom planu upravitelja zračne luke) pristojbe zračne luke smatraju glavnim izvorom prihoda upravitelja zračne luke, Komisija to rješenje smatra dokazom da studija o MEIP-u iz 2010. nije dovoljno čvrsta i vjerodostojna kako bi se njome dokazalo da bi se u predmetni projekt ulaganja uključio privatni ulagač.

- (145) Budući da bi se zračne luke Gdynia i Gdańsk uglavnom usmjerile na niskotarifne i charter prijevoznike, da zračna luka u Gdańsku ne upotrebljava u potpunosti svoj kapacitet, da su njezine stvarne pristojbe niže od pristojbi pretpostavljenih u poslovnom planu zračne luke Gdynia i da su te dvije zračne luke međusobno blizu, Komisija smatra i da je pretpostavka da među njima neće biti konkurencije u cijenama pogrešna.
- (146) Komisija napominje i da su u vrijeme izrade studije o MEIP-u iz 2010. neto pristojbe (standardne pristojbe nakon primjene popusta) koje se primjenjuju u zračnoj luci Bydgoszcz (udaljenoj od zračne luke Gdynia 196 kilometara i 2 sata i 19 minuta automobilom) i zračnoj luci Szczecin (udaljenoj od zračne luke Gdynia 296 kilometara i 4 sata i 24 minute automobilom), drugoj i trećoj najbližoj poljskoj regionalnoj zračnoj luci, bile znatno niže ⁽⁶²⁾.
- (147) Uzimajući u obzir prethodno navedeno i s obzirom na blizinu druge zračne luke koja nije preopterećena i koja ima jednaki poslovni model, Komisija smatra da su pristojbe zračne luke u studiji o MEIP-u iz 2010., koje su više od pristojbi koje se primjenjuju u Gdańsku i drugim susjednim regionalnim zračnim lukama, nerealne. S obzirom na konkurentnost zračne luke Gdynia, predviđanja prometa u studiji o MEIP-u iz 2010. temeljila su se na nerealnim pretpostavkama.
- (148) Potrebno je napomenuti i da studija o MEIP-u iz 2010. nije uključivala ni analizu osjetljivosti ni procjenu vjerojatnih ishoda (kao što su najgori, najbolji i osnovni scenarij). Komisija stoga zaključuje kako se čini da se scenarij naveden u studiji o MEIP-u iz 2010. oslanja na pretjerano optimistične pretpostavke o razvoju putničkog prometa i razini pristojbi.
- (149) Komisija je izvršila niz izračuna osjetljivosti i napominje da je smanjenje godišnjeg prihoda od naknada za putnike za niskotarifni i charterski promet za [...] % (tijekom razdoblja projekcije od 2010.–2040.) dovoljno da bi projekt mogao postati neprofitabilan unatoč znatnoj završnoj vrijednosti, koja je sama po sebi nesigurna, kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 135. Taj bi se pad prihoda mogao dogoditi ako bi pristojbe i/ili promet bili niži od pretpostavljenih. U tom je pogledu potrebno napomenuti da su pristojbe zračne luke u poslovnom modelu upotrijebljenom za studiju o MEIP-u iz 2010. već [...] % više od pristojbi zračne luke u Gdańsku ⁽⁶³⁾. U tom je kontekstu malo vjerojatno da bi zračna luka Gdynia mogla privući promet bez znatnog rabata na pristojbu od

⁽⁶²⁾ Zračna luka Bydgoszcz: Standardna pristojba za izlaznog putnika iznosi 30 PLN (7,5 EUR); standardna pristojba za slijetanje iznosi 45 PLN/tona (11,25 EUR) za prve dvije tone MTOW-a, 40 PLN/tona (10 EUR) od 2 do 15 tona MTOW-a, 35 PLN/tona (8,75 EUR) od 15 do 40 tona MTOW-a, 30 PLN/tona (7,5 EUR) od 40 do 60 tona MTOW-a, 25 PLN/tona (6,25 EUR) od 60 do 80 tona MTOW-a i 20 PLN/tona (5 EUR) za svaku tonu iznad 80 tona MTOW-a; standardna pristojba za parkiranje od 8 PLN/tona/24 h (2 EUR; nema pristojbe za prva 4 sata). Popusti: Putničke pristojbe mogu se sniziti za od 5 % (ako prijevoznik ima 100–300 putnika mjesečno koji odlaze sa zračne luke Bydgoszcz) do 50 % (ako prijevoznik ima više od 8 000 putnika mjesečno koji odlaze sa zračne luke Bydgoszcz); pristojba za slijetanje – 50 % popusta u prvih 12 mjeseci linije, 50 % za slijetanje od 14.00 do 20.00; pristojbe za slijetanje i parkiranje: 10 % za prijevoznika s 4–10 letova mjesečno, 15 % za 11–30 letova mjesečno, 20 % za više od 31 leta mjesečno. Zračna luka Szczecin: Standardna pristojba za izlaznog putnika iznosi 35 PLN (8,75 EUR); standardna pristojba za slijetanje iznosi 70 PLN/tona (17,5 EUR); standardna pristojba za parkiranje iznosi 8 PLN/tona/24 sata (nema pristojbe za prva dva sata). Popusti: od 20 % (ako prijevoznik izlaznim putnicima nudi više od 800 mjesta tjedno) do 90 % (ako nudi više od 1 300 mjesta).

⁽⁶³⁾ Izračun putničkih pristojbi za niskotarifne letove.

40 PLN (10 EUR) iz poslovnog plana. Visoka osjetljivost NPV-a na, kako izgleda, neznatno smanjenje pristojbi zračne luke (koje dovodi do realnih pretpostavka) stoga u znatnoj mjeri baca sumnju na vjerodostojnost početnog poslovnog plana.

- (150) Iako se studija o MEIP-u iz 2010. temeljila na projekcijama prometa u to vrijeme te *ex-post* informacije ne bi trebalo upotrebljavati za izravnu procjenu studije o MEIP-u, Komisija ipak napominje opseg u kojem su te projekcije bile previše optimistične. Usporedba projekcija prometa 2010. i 2012. pokazuje znatne razlike. Ne samo da je početak projekta odgođen, nego su osim toga i tijekom razdoblja „pozitivne EBITDA-e” projekcije prometa smanjene za [...] na [...] % svake godine. Takav znatan ispravak nakon samo dvije godine i bez znatne izmjene okolnosti korisna je provjera opravdanosti početnih pretpostavki. To dodatno potvrđuje činjenicu da provjere osjetljivosti koje je provela Komisija (i kojih je opseg puno uži u usporedbi) naglašavaju nerealnu prirodu pretpostavki na kojima se temelji zaključak da je projekt isplativ.

Tablica 6.

Usporedba predviđanja putničkog prometa korištenih u studiji o MEIP-u iz 2010. i studiji o MEIP-u iz 2012.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ukupan broj putnika u studiji o MEIP-u iz 2010	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ukupan broj putnika u studiji o MEIP-u iz 2012	—	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Razlike		- 53 %	- 69 %	- 55 %	- 38 %	- 36 %	- 29 %	- 27 %	- 25 %
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ukupan broj putnika u studiji o MEIP-u iz 2010	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 343 234
Ukupan broj putnika u studiji o MEIP-u iz 2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 083 746
Razlika	- 23 %	- 21 %	- 19 %	- 17 %	- 17 %	- 18 %	- 18 %	- 19 %	- 19 %

- (151) Dodatna ispitivanja osjetljivosti pokazuju na to da bi projekt postao neprofitabilan ako bi ukupni prihodi bili samo [...] % godišnje niži tijekom cijelog razdoblja projekcije ili ako bi prihodi bili [...] % niži, a operativni izdaci [...] % viši. Profitabilnost ulaganja stoga u velikoj mjeri ovisi o malim promjenama osnovnih pretpostavki. Komisija smatra da su te promjene neznatne u usporedbi s promjenama u uzastopnim studijama o MEIP-u.
- (152) Komisija, nadalje, primjećuje da i pozitivni rezultati studije o MEIP-u iz 2010. u velikoj mjeri ovisе o završnoj vrijednosti ulaganja na kraju razdoblja obuhvaćenog poslovnim planom (tj. 2040). Diskontirani novčani tijekom trgovačkog društva za razdoblje 2010.–2040., negativan je i iznosi (- [...]) milijuna PLN). Diskontirana završna vrijednost 30. lipnja 2010. iznosi [...]) milijuna PLN.

- (153) U pogledu pretpostavki na kojima se temelje izračuni, završna vrijednost izračunata je na temelju pretpostavki da bi godišnja stopa rasta za novčane tijekom ulaganja nakon 2040. zauvijek iznosila [...] %. U skladu sa standardnom praksom stopa rasta poduzetnika ne bi trebala biti viša od stope rasta gospodarstva u kojem posluje (tj. u smislu rasta BDP-a). završna vrijednost izračunava se u trenutku kad se očekuje da će društvo dosegnuti zrelost i kad je stoga razdoblje velikog rasta društva završilo. Budući da se očekuje da gospodarstvo čine poduzetnici visokog rasta i drugi stabilnog rasta, stopa rasta zrelog društva trebala bi stoga biti niža od prosječne stope rasta ukupnog gospodarstva. Poljska u svojim primjedbama nije naznačila na temelju čega je odabrala dugoročnu stopu rasta od [...] %, ali je objasnila da je dugoročna stopa rasta nominalna stopa rasta. Na temelju informacija MMF-a Komisija je utvrdila da su predviđanja realnog rasta BDP-a u Poljskoj koja su bila dostupne početkom 2010. ukazivala na to da će nominalna stopa rasta poljskoga gospodarstva iznositi od 5,6 % u 2011. do 6,6 % u 2015. Uz inflaciju od 2,5 % moglo se očekivati da će realni BDP rasti za 4 %. Stoga bi se moglo smatrati da je izbor nominalne stope rasta od [...] % za zračnu luku Gdynia u skladu s informacijama koje su bile dostupne u tom trenutku i standardnom praksom odabira niže stope rasta od rasta gospodarstva. Međutim, odabirom više stope rasta od inflacije (koja je procijenjena na 2,5 % u travnju 2010.) u poslovnom planu pretpostavlja se da bi zračna luka nastavila rasti svake godine nakon 2040.

Tablica 7.

Podaci i predviđanja MMF-a koji se odnose na BDP i inflaciju u travnju 2010.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
% rasta BDP-a (stalne cijene)	1,70	2,70	3,20	3,90	4,00	4,00	4,00
% rasta BDP-a (tekuće cijene)	5,50	4,40	5,60	6,20	6,60	6,50	6,60
% inflacija	4,20	3,50	2,30	2,40	2,50	2,50	2,50

Izvor: Međunarodni monetarni fond, World Economic Outlook Database, travanj 2010. (preuzeto s <http://www.imf.org/external/data.htm>)

- (154) Štoviše, Komisija napominje da je u ovom slučaju, s obzirom na posebno dugo razdoblje projekcije i udaljenost datuma za koji je završna vrijednost izračunana, zadatak određivanja najprimjerenije stope rasta tim više složeniji, a nesigurnost veća. Predviđene stope rasta BDP-a rijetko uključuju razdoblje dulje od pet godina, dok je u ovom slučaju u modelu predviđena razumna stopa rasta zračne luke nakon što je u funkciji 30 godina. Ta činjenica ukazuje na to da bi razumni ulagač poduzeo niz ispitivanja osjetljivosti.
- (155) Za model stabilne stope rasta primijenjen za izračun završne vrijednosti u tom slučaju potrebne su pretpostavke o datumu kada će društvo početi rasti po stabilnoj stopi koju može zauvijek održavati. U studiji o MEIP-u iz 2010. taj je datum određen za 2040., što znači da uključuje razdoblje projekcije od 30 godina (2010.–2040.). U studiji o MEIP-u iz 2012. razdoblje projekcije smanjeno je na 18 godina (2012.–2030.) te je stoga završna vrijednost izračunana za 2030. Ako se isto razdoblje primijeni na studiju o MEIP-u iz 2010., NPV projekta znatno se smanjuje ([...] milijuna PLN ili [...] milijuna EUR).
- (156) Komisija napominje i da je u studiji o MEIP-u iz 2012. posebno navedeno da bi razumni ulagač uzeo u obzir činjenicu da je projektu potrebno posebno dugo razdoblje prije nego što postane profitabilan (vidjeti odjeljak 4.10.1.2 studije o MEIP-u iz 2012. u kojem je zaključeno sljedeće: „Pozitivan rezultat neto sadašnje vrijednosti dokazuje da ulaganje u trgovačko društvo Gdynia-Kosakowo Airport može biti zanimljiv posao za moguće ulagače. Međutim, prije donošenja odluka ulagači će morati uzeti u obzir i dugo razdoblje ulaganja koje je uobičajeno za projekte ulaganja u infrastrukturu”).

Zaključak

- (157) Projekt prenamjene zračne luke Gdynia-Kosakowo podrazumijeva znatna ulaganja i dugo razdoblje negativnih novčanih tijekova. Poslovni plan pokazuje da je kumulativni diskontirani novčani tijek tijekom predviđenog razdoblja projekcije 2010.–2040. negativan (– [...] milijuna ili – [...] milijuna EUR). U skladu s poslovnim planom projekt ostvaruje pozitivne rezultate samo na temelju diskontirane završne vrijednosti od [...] milijuna PLN izračunane na 2040. i stalno nakon toga, uz pretpostavku da zračna luka godišnje raste i stalno nakon toga po nominalnoj stopi od [...] %. Međutim, kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 135., čini se da vlasnici zemljišta nisu ni upravitelj zračne luke ni njegovi dioničari jer ona ostaje u vlasništvu Državne riznice, pa stoga završna vrijednost prikazana za zračnu luku nije pouzdana. Unatoč znatnim nesigurnostima koje su svojstvene tako dugoročnom projektu, poslovni plan ne sadržava analizu osjetljivosti i stoga se razlikuje od analize koju bi razumni ulagač proveo za takav projekt.
- (158) Nadalje, na temelju analize Komisije zaključeno je da se poslovni plan oslanja na niz pretpostavki koje su pretjerano optimistične i nerealne s obzirom na zračnu luku u Gdańsku koja se nalazi u blizini, a koja ima jednak poslovni model, rezervni kapacitet i planove širenja. Nekoliko ispitivanja osjetljivosti ukazuje na to da NPV projekta postoje negativan u slučaju manjih i realnih izmjena temeljnih pretpostavki.
- (159) S obzirom na prethodno navedeno Komisija smatra da se privatni ulagač ne bi odlučio upustiti u predmetni projekt ulaganja na temelju studije o MEIP-u iz 2010. Stoga se odlukom općina Gdynia i Kosakowo da financiraju prenamjenu vojne zračne luke u civilnu upravitelju zračne luke daje gospodarska prednost koju ne bi ostvario u uobičajenim tržišnim uvjetima.

*5.1.3.4. Primjena MEIP-a na temelju studije o MEIP-u iz 2011. i studije o MEIP-u iz 2012.**Primjena MEIP-a na temelju studije o MEIP-u iz 2011.*

- (160) Prvo ažuriranje studije o MEIP-u provedeno je u svibnju 2011. Iako su dokapitalizacije izvršene nakon te studije o MEIP-u dogovorene prije svibnja 2011. (vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 51.), Komisija je procijenila i može li se, na temelju informacija sadržanih u toj ekonomskoj studiji, smatrati da dokapitalizacije odražavaju ponašanje privatnog ulagača koji posluje u tržišnom gospodarstvu. U studiji o MEIP-u iz 2011. prihodi od projekta zadržani su na jednakoj razini, ali su kapitalni izdaci povećani (vidjeti sliku 2. koja prikazuje kumulativne izdatke ulaganja). U toj su studiji uzete u obzir i prethodne provedene dokapitalizacije te ostvareni kapitalni izdaci. WACC je nešto smanjen (s [...] % na [...] %), a dugoročna stopa rasta smanjena je s [...] % na [...] %. Navedena su ažuriranja dovela do znatno nižeg NPV-a od [...] milijuna PLN (oko [...] EUR). To je bila posljedica većih gubitaka (diskontirani novčani tijek tijekom razdoblja 2011.–2030. iznosio bi – [...] milijuna PLN), a završna vrijednost nešto bi se smanjila, na [...] milijuna PLN.
- (161) U pogledu zahtjeva koji se odnosi na putnike i povezanim prihodima Komisija smatra da se argumenti navedeni u uvodnim izjavama 136.–141. koji se odnose na konkurenciju zračne luke Gdynia za zrakoplovne prijevoznike i putnike sa zračnom lukom u Gdańsku primjenjuju i na procjenu iz studije o MEIP-u iz 2011.
- (162) Komisija posebno primjećuje da je razina pristojbi zračne luke navedena u ažuriranoj verziji MEIP-a iz 2011. bila jednaka razini iz studije o MEIP-u iz 2010.
- (163) Budući da su zračne luke u Gdańsku, Bydgoszczu i Szczecinu primjenjivale jednake tarife 2011. kao i 2010. (uključujući jednake popuste), Komisijina procjena razine pristojbi u studiji o MEIP-u iz 2011. za zračnu luku Gdynia jednaka je kao za studije o MEIP-u iz 2010. (vidjeti uvodne izjave od 141. do 147.).

- (164) Komisija smatra da ulagač u tržišnom gospodarstvu koji se vodi mogućnošću profitabilnosti ne bi temeljno odluku o ulaganju u predmetni projekt na razini pristojbi koja je znatno viša od neto pristojbi koje se primjenjuju u drugim poljskim regionalnim zračnim lukama ⁽⁶⁴⁾, posebno u zračnoj luci u Gdańsku.
- (165) U tom kontekstu Komisija napominje da bi snižena pristojba zračne luke koja se može usporediti s pristojbama u drugim poljskim zračnim lukama (npr. Gdańsk, Bydgoszcz, Szczecin, Lublin) dovela do negativne vrijednosti kapitala.
- (166) Komisija je izvršila niz izračuna osjetljivosti i napominje da je smanjenje godišnjeg prihoda od naknada za putnike za niskotarifni i čarterski promet za [...] % (tijekom razdoblja projekcije od 2010.–2040.) dovoljno da bi projekt mogao postati neprofitabilan unatoč znatnoj završnoj vrijednosti.
- (167) Dodatna ispitivanja osjetljivosti ukazuju na to da bi projekt postao neprofitabilan ako bi ukupni prihodi bili samo [...] % godišnje niži tijekom cijelog razdoblja projekcije ili ako bi prihodi bili [...] % niži, a operativni izdaci [...] % viši. Profitabilnost ulaganja stoga u velikoj mjeri ovisi o malim promjenama osnovnih pretpostavki.
- (168) Komisija nadalje primjećuje da i pozitivni rezultati studije o MEIP-u iz 2011. u velikoj mjeri ovise o završnoj vrijednosti ulaganja na kraju razdoblja obuhvaćenog poslovnim planom (tj. 2040). Kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 135., nije jasno bi li završnu vrijednost infrastrukture stjecali u potpunosti ili djelomično upravitelj zračne luke i njegovi dioničari.
- (169) Komisija zbog toga zaključuje da se studija o MEIP-u iz 2011., kao i studija iz MEIP-u iz 2010. temelji na nestvarnim pretpostavkama, posebno u pogledu predviđenog prometa i pristojbi zračnih luka. Stoga iprema studiji o MEIP-u iz 2011. odluka općina Gdynia i Kosakowo da financiraju prenamjenu vojne zračne luke Gdynia-Kosakowo (Gdynia-Oksywie) u civilnu zračnu luku nije u skladu s MEIP-om i njome upravitelj zračne luke ostvaruje gospodarsku prednost koju ne bi ostvario u uobičajenim tržišnim uvjetima.

Primjena MEIP-a na temelju studije o MEIP-u iz 2012.

- (170) Poljska smatra da je Komisija trebala procijeniti usklađenost s MEIP-om na temelju studije o MEIP-u iz 2012. Komisija napominje da su u studiji o MEIP-u iz 2012. uzete u obzir prethodne provedene dokapitalizacije i kapitalni izdaci. Studija o MEIP-u iz 2012. pokazuje da je financiranje osigurano trgovačkom društvu Gdynia-Kosakowo Airport Ltd dovelo do pozitivne vrijednosti kapitala od [...] milijuna PLN (oko [...] milijuna EUR) za njegove dioničare. Osim toga, IRR projekta ulaganja od [...] % viši je od predviđenog troška kapitala upravitelja zračne luke ([...] %) ⁽⁶⁵⁾.
- (171) U studiji o MEIP-u iz 2012. uspoređena je vrijednost kapitala društva s daljnjim ulaganjima u situaciji u kojoj nova zračna luka počinje poslovati („osnovni scenarij”) s vrijednošću kapitala društva bez dodatnih ulaganja u situaciji u kojoj je projekt ulaganja obustavljen od lipnja 2012. („hipotetski scenarij”) ⁽⁶⁶⁾.

⁽⁶⁴⁾ Osim pristojbi u zračnim lukama u Gdańsku, Bydgoszczu i Szczecinu, Komisija je analizirala i pristojbe u zračnoj luci u Lublinu, regionalnoj zračnoj luci koja je otvorena u prosincu 2012. Standardna pristojba za izlaznog putnika u zračnoj luci u Lublinu iznosi 34 PLN (8,5 EUR); standardna pristojba za slijetanje iznosi 36 PLN/tona (17,5 EUR); standardna pristojba za parkiranje iznosi 15 PLN/tona/24 sata (nema pristojbe za prva 4 sata). Popusti: ako zračni prijevoznik otvori bazu operacija u zračnoj luci Lublin, pristojba za izlaznog putnika iznosi između 4,21 PLN (1,05 EUR) i 5,76 PLN (1,44 EUR) u prvih pet sezona (2,5 godina); popust od 99 % primjenjuje se na pristojbe za parkiranje i slijetanje. Nakon pet sezona popusti se primjenjuju na nove letove. Popusti na pristojbe za putnike, slijetanje i parkiranje iznose od 95 % u prvoj godini leta do 25–65 % u petoj godini (ovisno o broju putnika). Nakon pete godine popust od 60 % primjenjuje se ako zračni prijevoznik ima više od 250 000 putnika u odlasku iz zračne luke Lublin.

⁽⁶⁵⁾ Ti izračuni uključuju izdatke koji su u nadležnosti javne politike.

⁽⁶⁶⁾ Budući da je studija o MEIP-u provedena u lipnju 2012., analiza se temelji na tom datumu.

- (172) Ovaj je pristup manjkav u svrhe procjene uključuje li prenamjena vojne zračne luke u civilnu zračnu luku državnu potporu jer se njime zanemaruju znatne količina kapitala već uložene u zračnu luku. Ispravni hipotetski scenarij bio bi nepokretanje provedbe projekta. Komisija napominje da privatni ulagač u tržišnom gospodarstvu uopće ne bi uložio u projekt ako planovi razvoja nove civilne zračne luke u tom području nisu pokazivali realnu mogućnost ostvarivanja dobiti od tog ulaganja. Prema tome, hipotetski scenarij definiran u studiji o MEIP-u iz 2012. stoga je narušen prethodnom odlukom koja sama po sebi nije odražavala ponašanje privatnog ulagača. Kao i prethodna dokapitalizacija, koja čini državnu potporu jer ju privatni ulagač u tržišnom gospodarstvu ne bi izvršio, i kasnija dokapitalizacija u isti projekt čini državnu potporu.
- (173) Komisija primjećuje da se osnovni scenarij u studiji o MEIP-u iz 2012. koji je dostavila Poljska temelji na poslovnom planu u kojem su pretpostavljeni budući novčani tijekovi za ulagače u vlasnički kapital tijekom razdoblja 2012.–2030. (tj. razdoblja velikog rasta)⁽⁶⁷⁾. Predviđeni budući novčani tijekovi temelje se na pretpostavci da će zračna luka početi s radom 2013. U trenutku kad provedena studija o MEIP-u iz 2012., Poljska je očekivala da će zračna luka prihvaćati oko [...] putnika 2014. i postupno proširivati svoje aktivnosti do [...] putnika 2020. i oko [...] 2028. (vidjeti predviđanja razvoja putničkog prometa u tablici 8.).

Tablica 8.

Projekcije putničkog prometa za zračnu luku Gdynia (u tisućama)

Očekivani rast broja putnika										
Godina	2013.	2014.	2015.	2017.	2018.	2019.	2020.	2023.	2026.	2030.
Ukupno	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 083,7

- (174) U skladu sa studijom o MEIP-u iz 2012. očekuje se da će upravitelj zračne luke nakon 2030. stalno rasti po stabilnoj stopi rasta od [...]. Na temelju te pretpostavke Poljska je izračunala završnu vrijednost upravitelja zračne luke u 2030.
- (175) Komisija napominje da je, kako je navedeno u studijama o MEIP-u iz 2010. i 2011., ključni čimbenik vrijednosti budućih novčanih tijekova upravitelja zračne luke Gdynia očekivani prihod od zračnog prometa koji će ovisiti o broju putnika i razini pristojbi zračne luke koju plaćaju zračni prijevoznici.
- (176) U pogledu očekivanog razvoja putničkog prometa Poljska tvrdi da će se potražnja za putničkim uslugama u zračnom prometu s vremenom povećati s obzirom na očekivano povećanje BDP-a Poljske i razvoj regije. Poljska stoga smatra da su projekcije prometa konzervativne i da bi stvarni promet mogao biti viši od predviđenog. Prema mišljenju Poljske u ažuriranoj verziji predviđanja prometa u regiji iz ožujka 2013. predviđen je veći promet nego u studiji o MEIP-u iz 2012.
- (177) Poljska tvrdi da je poslovnim planom predviđeno da će zračna luka Gdynia moći prihvatiti manje od [...] % putničkog prometa u regiji. Štoviše, Poljska smatra da se razvojem tržišta zrakoplovnih usluga u Pomorju ostavlja prostora za dodatnu malu zračnu luku koja će biti dodatak uslugama zračne luke u Gdańsku.
- (178) U pogledu zahtjeva putnika i povezanih prihoda Komisija smatra da se argumenti za studije o MEIP-u iz 2010. i 2011. prethodno navedeni u uvodnim izjavama 136.–147. i 161.–165. primjenjuju i na procjenu iz studije o MEIP-u iz 2012.

⁽⁶⁷⁾ U često korištenoj metodi za ocjenu odluka o ulaganju u vlasnički kapital razmatra se vrijednost kapitala društva. Vrijednost kapitala vrijednost je trgovačkog društva koja je dostupna njegovim vlasnicima ili dioničarima. Računa se dodavanjem svih budućih novčanih tijekova za ulagače u vlasnički kapital diskontiranih po odgovarajućoj stopi povrata. Diskontirana stopa koja se obično upotrebljava trošak je kapitala koji odražava rizik novčanih tijekova.

- (179) Komisija smatra da ulagač u tržišnom gospodarstvu ne bi odredio pristojbe na višoj razini na temelju pretpostavke da će se pristojbe u zračnoj luci u Gdańsk u dugoročno povećati. U tom pogledu Komisija primjećuje da je u popisu pristojbi koje se primjenjuju u zračnoj luci u Gdańsku predviđena primjena popusta do 2028. (tj. tijekom razdoblja koje je samo dvije godine kraće od razdoblja obuhvaćenog poslovnim planom u studiji o MEIP-u iz 2012.). Na temelju toga, čak i ako se pristojbe zračne luke u Gdańsku povećaju nakon 2028., Komisija smatra da su predviđene prosječne pristojbe zračne luke tijekom razdoblja obuhvaćenog poslovnim planom (tj. do 2030.) i dalje više od prosječne razine u konkurentskim zračnim lukama.
- (180) Poljska potvrđuje da su u studiji o MEIP-u iz 2012. uzeti u obzir operativni troškovi povezani s vojnom aktivnošću u zračnoj luci. Očekuje se da će te troškove nadoknaditi država. Poljska je potvrdila i da još nije postignut službeni dogovor o podjeli troškova (operativnih i troškova ulaganja) između zračne luke Gdynia i vojnog korisnika.
- (181) Komisija smatra da bi ulagač u tržišnom gospodarstvu temeljio svoju procjenu samo na rezultatima koji su predvidljivi u trenutku donošenja odluke o ulaganju. Komisija stoga smatra da u obzir ne bi trebalo uzimati moguće smanjenje troškova podjelom troškova s vojnim korisnikom zračne luke (i utjecaj na ukupne troškove i prihode zračne luke) pri procjeni usklađenosti s MEIP-om. U studiji o MEIP-u iz 2012. ne utvrđuju se smanjenja troškova koje bi upravitelj zračne luke mogao ostvariti u okviru tog odnosa.
- (182) Kao i u slučaju studije o MEIP-u iz 2010., ukupni DCF projekta tijekom razdoblja 2012.–2030. negativan je, kako je prikazano na slici 4. Zračna luka počeo će ostvarivati pozitivne novčane tokove 2020., no dugo razdoblje ulaganja znači da će kumulativni novčani tok, u diskontiranom iznosu, ostati negativan tijekom razdoblja projekcije.

Slika 4.

Kumulativni DCF (u PLN) studija o MEIP-u iz 2012. (bez izdataka koji su u nadležnosti javne politike)

[...]

- (183) Komisija stoga zaključuje da se studija o MEIP-u iz 2012. ne može smatrati ispravnim testom za ocjenjivanje je li odluka općina Gdynia i Kosakowo o financiranju prenamjene vojne zračne luke Gdynia u civilnu zračnu luku u skladu s MEIP-om. Kada je izvršena studija o MEIP-u iz 2012., već su donesene odluke dioničara o ulaganju. Komisija također smatra da se dokapitalizacije koje su izvršene nakon provedbe studije o MEIP-u iz 2012. ne mogu smatrati autonomnim odlukama o ulaganju koje su donesene neovisno o ostalome jer se odnose na isti projekt ulaganja koji su javni dioničari počeli provoditi najkasnije 2010. te one čine samo prilagodbe ili izmjene početnog projekta.

Ažurirana verzija iz studenoga 2013.

- (184) Komisija smatra i da izmjene plana ulaganja koje su usmjerene na ostvarivanje dodatnog prihoda od prodaje goriva preko zračne luke (bez vanjskog operatora) i nudi usluga u zračnom prometu ne bi trebalo uzeti u obzir pri procjeni usklađenosti ulaganja s MEIP-om. Poljska je potvrdila da ti mogući dodatni izvori prihoda nisu uključeni u studiju o MEIP-u iz 2010., studiju o MEIP-u iz 2011. ili studiju o MEIP-u iz 2012. koje su izrađene za zračnu luku Gdynia jer u trenutku kada su izrađene te studije javni dioničari i trgovačko društvo nisu bili sigurni hoće li dobiti nužne dozvole i koncesije za pružanje takvih usluga pa taj prihod nisu uključili u svoja predviđanja (čak ni kao optimistični scenarij). Budući da nije bilo vjerojatno da će dobiti nužna odobrenja i koncesije u trenutku provedbe studija o MEIP-u, Komisija ih retrospektivno ne može uzeti u obzir.

Zaključak

- (185) Javno financiranje općina Gdynia i Kosakowo nije u skladu s MEIP-om. Komisija stoga smatra da se predmetnom mjerom trgovačkom društvu Gdynia-Kosakowo Airport Ltd dodjeljuje gospodarska prednost koju ne bi dobilo u uobičajenim tržišnim uvjetima.

5.1.4. Selektivnost

- (186) U skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a, kako bi se mjera definirala kao državna potpora, njome se mora staviti „određene poduzetnike ili proizvodnju određene robe” u povoljniji položaj. U predmetnom slučaju Komisija napominje da se dokapitalizacije odnose samo na trgovačko društvo Gdynia-Kosakowo Airport Ltd. One su stoga, po definiciji, selektivne u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a

5.1.5. Narušavanje tržišnog natjecanja i utjecaj na trgovinu

- (187) Kad se potporom koju dodijeli država članica jača položaj nekog poduzetnika u usporedbi s drugim konkurentnim poduzetnicima unutarnjem tržištu, mora se smatrati da je ta potpora utjecala na potonje⁽⁶⁸⁾. Gospodarskom prednosti dodijeljenom na temelju predmetne mjere jača se ekonomski položaj upravitelja zračne luke jer će upravitelj zračne luke moći pokrenuti poslovanje, a da pri tome ne mora snositi svojstvene troškove ulaganja i operativne troškove.
- (188) U skladu s ocjenom u odjeljku 5.1.1., upravljanje zračnom lukom gospodarska je djelatnost. Tržišno natjecanje postoji, s jedne strane, među zračnim lukama kako bi privukle zrakoplovne prijevoznike i povezani zračni promet (putnike i teret), a, s druge strane, među upraviteljima zračnih luka koji se mogu međusobno natjecati kako bi im se povjerilo upravljanje određenom zračnom lukom. Štoviše, Komisija naglašava, posebno u pogledu niskotarifnih zrakoplovnih prijevoznika, da i zračne luke koje se nalaze u različitim područjima obuhvata i u različitim državama članicama mogu međusobno konkurirati kako bi privukle te zrakoplovne prijevoznike. Komisija napominje da će zračna luka Gdynia moći prihvatiti oko [...] 000 putnika do 2020. i do jednog milijuna putnika 2030.
- (189) Kako je navedeno u stavku 40. Smjernica za zračni prijevoz iz 2005., iz područja primjene članka 107. stavka 1. UFEU-a nije moguće isključiti čak ni male zračne luke jer se one natječu s drugim malim zračnim lukama kako bi privukle posebno niskotarifni i čarterski promet. Komisija smatra da bi to moglo utjecati na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama.
- (190) Na temelju argumenata navedenih u uvodnim izjavama od 187. do 189., gospodarskom prednosti dodijeljenom upravitelju zračne luke Gdynia jača se njegov položaj u odnosu na njegove konkurente na tržištu pružatelja usluga zračne luke u Uniji. Javnim financiranjem koje je predmet ispitivanja stoga se narušava ili se prijeti da će se narušiti tržišno natjecanje i trgovina među državama članicama.

5.1.6. Zaključak

- (191) S obzirom na argumente navedene u uvodnim izjavama od 101. do 190., Komisija smatra da dokapitalizacije odobrene trgovačkom društvu Gdynia-Kosakowo Airport Ltd čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Budući da je financiranje već stavljeno na raspolaganje trgovačkom društvu Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, Komisija smatra i da Poljska nije postupala u skladu sa zabranom iz članka 108. stavka 3. UFEU-a⁽⁶⁹⁾.

⁽⁶⁸⁾ Predmet T-214/95 Het Vlaamse Gewest protiv Komisije, EU:T:1998:77/[1998.] ECR II-717.

⁽⁶⁹⁾ Predmet T-109/01 Fleuren Compost protiv Komisije, EU:T:2004:4/[2004.] ECR II-127.

5.2. Spojivost potpore

(192) Komisija je ispitala može li se predmetna potpora smatrati spojivom s unutarnjim tržištem. Kako je prethodno opisano, potporu čini financiranje troškova ulaganja povezanih s pokretanjem zračne luke Gdynia i operativnim gubicima tijekom prvih godina poslovanja zračne luke (tj. do 2019., uključivo, u skladu sa studijom o MEIP-u iz 2010. i studijom o MEIP-u iz 2012.).

5.2.1. Primjenjivost Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. i 2005.

(193) U članku 107. stavku 3. UFEU-a predviđen je niz izuzeća općem pravilu utvrđenom u članku 107. stavku 1. UFEU-a prema kojem državna potpora nije spojiva s unutarnjim tržištem. Predmetna potpora može se ocijeniti samo na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a u kojoj je propisano sljedeće: „potpore za olakšavanje razvoja određenih gospodarskih djelatnosti ili određenih gospodarskih područja ako takve potpore ne utječu negativno na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu” mogu se smatrati spojivima s unutarnjim tržištem.

(194) U tom smislu, Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. i Smjernicama o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima od 31. ožujka 2014. („Smjernice za zračni prijevoz iz 2014.”) ⁽⁷⁰⁾ osigurava se okvir za ocjenjivanje može li se potpora zračnim lukama proglašiti spojivom u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a.

(195) U skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014., obavijest Komisije o utvrđivanju primjenjivih pravila na ocjenjivanje nezakonite državne potpore ⁽⁷¹⁾ primjenjuje se na nezakonitu potporu za ulaganja u zračne luke. U tom smislu, ako je nezakonita potpora za ulaganja odobrena prije 4. travnja 2014., Komisija će primijeniti pravila spojivosti koja su na snazi u trenutku kada je odobrena nezakonita potpora za ulaganja. U skladu s time, Komisija će primijeniti načela iz Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. na nezakonitu potporu za ulaganja koja je zračnim lukama dodijeljena prije 4. travnja 2014. ⁽⁷²⁾.

(196) U skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014., odredbe o obavijesti o utvrđivanju primjenjivih pravila na ocjenjivanje nezakonite državne potpore ne bi se trebale primjenjivati na tekuće predmete nezakonite operativne potpore zračnim lukama koja je odobrena prije 4. travnja 2014. Umjesto toga, Komisija će načela navedena u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. primijeniti na sve slučajeve povezane s operativnim potporama (tekuće prijave i nezakonite neprijavljene potpore) zračnim lukama čak i ako su potpore dodijeljene prije 4. travnja 2014. ⁽⁷³⁾.

(197) Dokapitalizacija čini nezakonitu državnu potporu trgovačkom društvu Gdynia-Kosakowo Airport Ltd koja je dodijeljena prije 4. travnja 2014. (vidjeti uvodnu izjavu 191.).

5.2.2. Razlikovanje između potpore za ulaganja i operativne potpore

(198) U skladu s odredbama iz Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. navedenima u uvodnim izjavama 196. i 197., Komisija mora utvrditi čini li predmetna mjera nezakonitu potporu za ulaganja i operativnu potporu.

(199) U skladu s točkom 25. podtočkom 18. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014., potpora za ulaganja definira se kao „potpora za financiranje fiksne kapitalne imovine; posebno za pokrivanje manjka financijskih sredstava u kapitalnim troškovima”.

(200) S druge strane, operativna potpora odnosi se na pokrivanje svih ili dijela operativnih troškova zračne luke koji su definirani kao „temeljni troškovi zračne luke povezani s pružanjem usluga zračne luke, uključujući kategorije

⁽⁷⁰⁾ Komunikacija Komisije – Smjernice o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima (SL C 99, 4.4.2014., str. 3.).

⁽⁷¹⁾ SL C 119, 22.5.2002., str. 22.

⁽⁷²⁾ Točka 173. Smjernica za zračni promet za 2014.

⁽⁷³⁾ Točka 172. Smjernica za zračni promet za 2014.

troškova poput troškova osoblja, ugovornih usluga, komunikacija, otpada, energije, održavanja, najma i administracije, ali ne uključujući kapitalne troškove, marketinšku podršku ili druge poticaje koje zračna luka osigurava zračnim prijevoznicima te troškove u nadležnosti javne politike”⁽⁷⁴⁾.

- (201) U svjetlu tih definicija, državna potpora u korist trgovačkog društva Gdynia-Kosakowo Airport Ltd mora se smatrati potporom za ulaganja ako joj je svrha financiranje fiksne kapitalne imovine. Dio godišnjih dokapitalizacija kojima su obuhvaćeni gubici trgovačkog društva koji već nisu uključeni u EBITDA (odnosno, godišnja amortizacija imovine, troškovi financiranja i ostali) minus troškovi u nadležnosti javne politike u skladu s uvodnim izjavama 102. do 107. također čini potporu za ulaganja.
- (202) S druge strane, dio godišnjih dokapitalizacija koji se upotrebljavao za pokrivanje godišnjih operativnih gubitaka⁽⁷⁵⁾ trgovačkog društva Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, bez troškova uključenih u EBITDA koji su u nadležnosti javne politike u skladu s uvodnim izjavama 102.–107., čini operativnu državnu potporu trgovačkim društvima upravitelju zračne luke.

5.2.3. Potpore za ulaganja

- (203) Državna potpora za financiranje infrastrukture zračne luke u skladu je s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) ako ispunjuje uvjete iz stavka 61. Smjernica za zračni prijevoz iz 2005.:
- i. gradnja i korištenje infrastrukture zadovoljavaju jasno definirane ciljeve od općeg interesa (regionalni razvoj, dostupnost itd.);
 - ii. infrastruktura je potrebna i proporcionalna postavljenom cilju;
 - iii. infrastruktura ima zadovoljavajuće srednjoročne izgleda za korištenje, osobito što se tiče korištenja postojeće infrastrukture;
 - iv. svi potencijalni korisnici infrastrukture imaju pristup do nje na jednak i nediskriminirajući način;
 - v. na razvoj trgovine ne utječe u mjeri koja je protivna interesu Unije.
- (204) Osim toga, da bi bila spojiva s unutarnjim tržištem, potrebno je da državna potpora zračnim lukama, kao i svaka druga mjera državne potpore, ima učinak poticaja te da je nužna i razmjerna zakonitom cilju koji se provodi.
- (205) Poljska smatra da je javno financiranje projekta prenamjene uzletišta Gdynia u skladu sa svim kriterijima potpore za ulaganja iz Smjernica za zračni prijevoz iz 2005.
- i. *Gradnja i korištenje infrastrukture zadovoljavaju jasno definirane ciljeve od općeg interesa (regionalni razvoj, dostupnost itd.),*
- (206) Komisija napominje da zračna luka Gdynia, koja je samo 25 km udaljena od planirane nove zračne luke, već učinkovito posluhuje Pomorje.
- (207) Zračna luka u Gdańsku nalazi se uz obilaznicu Trojmiasta koja je dio brze ceste S6 koja obilazi Gdyniju, Sopot i Gdańsk i velikoj većini stanovnika Pomorja osigurava jednostavan pristup zračnoj luci. Čak ni stanovnicima Gdynije izgradnja nove zračne luke sama po sebi ne bi dovela do znatnog poboljšanja povezanosti jer su i zračna luka Gdynia i zračna luka u Gdańsku automobilom udaljene oko 20–25 minuta od centra Gdynije.

⁽⁷⁴⁾ Točka 25., podtočke 21., 22. i 23. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

⁽⁷⁵⁾ Izraženi u zaradi prije odbitka kamata, poreza i amortizacije (dalje u tekstu: „EBITDA”).

- (208) Komisija primjećuje i da će se podzemna željeznica koja povezuje Trojmiasto i koja se trenutačno gradi uz sufinanciranje iz strukturnih fondova Unije stanovnicima Gdańska i Gdynije omogućiti izravno putovanje od centra njihova grada do zračne luke u Gdańsku za oko 25 minuta. Podzemna željeznica koja povezuje Trojmiasto osigurat će i ljudima iz drugih područja Pomorja izravnu ili neizravnu željezničku vezu sa zračnom lukom u Gdańsku.
- (209) Komisija primjećuje i da zračna luka u Gdańsku trenutačno ima kapacitet od 5 milijuna putnika godišnje, dok je stvarni putnički promet od 210. do 2013. bio sljedeći: 2010. – 2,2 milijuna, 2011. – 2,5 milijuna, 2012. – 2,9 milijuna, 2013. – 2,8 milijuna. Komisija napominje i da se zračna luka u Gdańsku trenutačno proširuje kako bi mogla prihvatiti 7 milijuna putnika godišnja. To će ulaganje biti dovršeno 2015.
- (210) Osim toga, u skladu s predviđanjima prometa koje je Poljska dostavila za Pomorje i koja je upotrijebljena za izradu ažurirane verzije MEIP-a iz 2012., ukupna potražnja u regiji iznosit će [...] milijuna putnika godišnje [...].

Tablica 9.

Projekcije prometa za Pomorje (u milijunima)

2013	2015	2017	2019	2020	2023	2026	2027	2028	2030
2,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	7,7

- (211) Komisija primjećuje i da je, u skladu s informacijama koje je dostavila Poljska, u glavnom planu zračne luke u Gdańsku predviđeno daljnje širenje zračne luke kako bi mogla prihvatiti više od 10 milijuna putnika godišnje. Ovisno o razvoju prometa, odluka o proširenju kapaciteta zračne luke u Gdańsku iznad 7 milijuna može se stoga donijeti u budućnosti.
- (212) Poljska tvrdi da se iz ažuriranih predviđanja (izrađenih u ožujku 2013.) može zaključiti da se očekuje da će potražnja u prihvatnom području biti veća od predviđanja prometa tijekom 2012. Prema izmijenjenim predviđanjima, potražnja u prihvatnom području bit će oko 9 milijuna putnika 2030. Međutim, čak i ta predviđanja pokazuju da bi sama zračna luka u Gdańsku bila dovoljna, bez dodatnih ulaganja, za zadovoljavanje potražnje u regiji najmanje do 2025. (na temelju prilagođenih predviđanja prometa opisanih u uvodnoj izjavi 63.).
- (213) Nadalje, u skladu s informacijama koje je dostavila Poljska, trenutačni kapacitet uzletno-slijetne staze u zračnoj luci u Gdańsku iznosi 40–44 operacije u satu, dok trenutačno u prosjeku ima 4,7 operacija u satu.
- (214) Na temelju informacija koje je dostavila Poljska (vidjeti prethodne uvodne izjave 209. do 213.), Komisija primjećuje da će sljedećih godina zračna luka u Gdańsku upotrebljavati samo 50–60 % svojeg kapaciteta. Kao rezultat toga, čak i u slučaju brzog rasta broja putnika u Pomorju, zračna luka u Gdańsku moći će ispuniti zahtjeve zrakoplovnih prijevoznika i putnika tijekom duljeg vremena.
- (215) Komisija dalje primjećuje da zračna luka u Gdańsku nudi više od 40 nacionalnih i međunarodnih odredišta (uključujući izravne letove i letove preko čvorišta kao što su Frankfurt, München, Varšava i Kopenhagen).
- (216) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 78., Poljska, s jedne strane, tvrdi da je opseg kapaciteta širenja zračne luke u Gdańsku ograničen zbog razloga planiranja i zaštite okoliša. S druge strane, tvrdi i da ne postoje ograničenja u pogledu kapaciteta širenja zračne luke u Gdańsku. Budući da su argumenti u pogledu ograničenja širenja kapaciteta proturječni i nisu ni na koji način potkrijepljeni, Komisija smatra da svoju procjenu ne može temeljiti na njima.

- (217) S obzirom na rezervni kapacitet zračne luke u Gdańsku, koji se dulje vrijeme neće u potpunosti upotrebljavati, i plan daljnjeg širenja zračne luke ako je dugoročno potrebno, Komisija ne smatra da bi osnivanje druge zračne luke u Pomorju pridonijelo razvoju regije. Štoviše, Komisija primjećuje da je Pomorje već dobro povezano zahvaljujući zračnoj luci u Gdańsku i da nova zračna luka neće poboljšati veze s tom regijom.
- (218) Komisija napominje i da poslovni model zračne luke Gdynia ukazuje na to da bi se natjecala sa zračnom lukom u Gdańsku za putnike na tržištu niskotarifnih i charter letova te općeg zrakoplovstva. Štoviše, osnivanje nove zračne luke koja bi služila kao dodatna zračna luka za hitne situacije ne može opravdati opseg ulaganja u zračnu luku Gdynia.
- (219) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 77., Poljska upućuje na „Strategiju za razvoj regionalnog prometa u pokrajini Pomorje za razdoblje 2007.–2020.“, u kojoj je priznata potreba za izgradnjom čvorišta zračnih luka koje usko surađuju i opslužuju Pomorje.
- (220) Međutim, Komisija napominje da su u „Strategiji za razvoj regionalnog prometa u pokrajini Pomorje za razdoblje 2007.–2020.“ predviđeni samo mogući strateški smjerovi u kojima bi se mogao ili trebao razvijati promet u regiji. Zaključci o zračnoj luci Gdynia vrlo su općenite prirode. Nadalje, u dokumentu nisu navedeni provedbeni koraci kojima se će se osigurati uporaba zračne luke Gdynia za civilno zrakoplovstvo. Niti su određene obveze s obzirom na taj cilj. S druge strane, u dokumentu je navedeno da bi Planovi za razvoj poslovnih djelatnosti u zračnim lukama Gdynia-Kosakowo ili Sulpsk-Redzikowo trebali biti u prvom redu usmjereni na gospodarski održivi kapacitet kojim se zadovoljava postojeća potražnja i mogućnost prihvata i otpreme tereta, ako je profitabilno.
- (221) Slično tome, pismo namjere koje su 29. travnja 2005. potpisali Ministarstvo obrane, Ministarstvo prometa, zračna luka Gdańsk i različita regionalna nadležna tijela (navedeno u uvodnoj izjavi 21. ove Odluke) općenito je karaktera i u njemu je izražena samo namjera uvođenja civilnog zrakoplovstva u vojnu zračnu luku u Kosakowu.
- (222) Komisija također primjećuje da su nakon donošenja Odluke 2014/883/EU, guverner pokrajine Pomorje i gradonačelnici Gdańska i Sopota (dva od tri najveća grada u regiji i dioničari zračne luke u Gdańsku) sastavili pisanu izjavu. U toj izjavi oni su naveli da nisu potpisali pismo od 29. travnja 2005. s namjerom da počnu izgradnju nove zračne luke u Gdyniji. Prema toj izjavi, pismo namjere potpisano je samo radi zaštite infrastrukture postojeće vojne zračne luke u svrhe buduće suradnje ove vojne zračne luke sa zračnom lukom Gdańsk. U tom kontekstu, zračna luka Gdynia mogla bi pružati samo usluge općeg zrakoplovnog prometa.
- (223) Lokalna nadležna tijela također su istaknula da je odluka o uspostavi zračne luke Gdynia neovisna odluka općina Gdynia i Kosakowo, koje su u više navrata upozorene da to ulaganje nije gospodarski opravdano.
- (224) U dopisu od 6. kolovoza 2013. Poljska je najavila da su dioničari zračne luke Gdańsk (uključujući općinu Gdynia) odlučili 30. srpnja 2013. (tj. nakon pokretanja formalnog istražnog postupka) da će uspostaviti radnu skupinu koja će analizirati sve moguće scenarije za suradnju zračnih luka Gdynia i Gdańsk. U dopisu od 30. listopada 2013. (koji je dostavljen Komisiji 4. studenoga 2013.), gradonačelnik Gdynije izvijestio je da je radna skupina preporučila dioničarima zračne luke Gdańsk spajanje dvaju zračnih luka Pomorja (na način da zračna luka Gdańsk preuzme zračnu luku Gdynia). Gradonačelnik je također izjavio da se pojedinsti takvog spajanja još uvijek analiziraju.
- (225) Komisija smatra da je radna skupina osnovana samo zbog pokretanja formalnog istražnog postupka i da se ne može smatrati dokazom provedbe regionalne prometne strategije. Treba također istaknuti da Komisija nije obaviještena o prethodnim ili kasnijim postupcima koji se odnose na suradnju između dvaju zračnih luka Pomorja. Komisija također napominje da se suradnjom zračne luke Gdynia sa zračnom lukom Gdańsk u okviru čvorišta ne bi izbjeglo udvostručavanje infrastrukture koje nije utemeljeno u stvarnim prometnim potrebama.

(226) S obzirom na prethodno navedeno Komisija smatra da će ulaganje u zračnu luku Gdynia jednostavno dovesti do udvostručavanja infrastrukture u regiji, čime se ne zadovoljava jasno definiran cilj od zajedničkog interesa.

ii. Infrastruktura je potrebna i proporcionalna postavljenom cilju

(227) Kako je navedeno u uvodnim izjavama 206. do 226., Komisija smatra da zračna luka u Gdańsk učinkovito poslužuje i da će učinkovito posluživati prihvatno područje zračne luke Gdynia. Osim toga, obje zračne luke imaju sličan poslovni model i usmjerene su uglavnom na niskotarifne i čarter letove.

(228) U izostanku jasno definiranog cilja od zajedničkog interesa Komisija smatra da se infrastruktura ne može smatrati nužnom i razmjernom cilju od zajedničkog interesa (vidjeti i prethodnu uvodnu izjavu 226.).

iii. Infrastruktura ima zadovoljavajuće srednjoročne izgleda za korištenje, osobito što se tiče korištenja postojeće infrastrukture

(229) Kako je navedeno u točki i., zračna luka Gdynia udaljena je samo oko 25 km od postojeće zračne luke u Gdańsku i te dvije zračne luke imaju isto područje obuhvata i sličan poslovni model.

(230) Zračna luka u Gdańsku trenutačno upotrebljava manje od 60 % svojeg kapaciteta. Uzimajući u obzir ulaganja koja se trenutačno provode, zračna luka u Gdańsku dovoljna je za ispunjavanje potreba regije najmanje do 2025.–2028., ovisno o korištenim predviđanjima, te je njezino daljnje proširenje izvedivo.

(231) Komisija napominje i da se poslovnim planom zračne luke Gdynia ukazuje i na to da će zračna luka ostvarivati oko [80–90] % svojih prihoda od niskotarifnih i čarter prijevoznika. To znači da će se usmjeriti na tržišta koja predstavljaju temeljno poslovanje zračne luke u Gdańsku.

(232) U tom kontekstu Komisija primjećuje i da Poljska nije dostavila dokaze o mogućoj suradnji dviju zračnih luka (vidjeti isto uvodne izjave 224. i 225.).

(233) Ni planovi o ostvarivanju prihoda od drugih zrakoplovnih i nezrakoplovnih djelatnosti (proizvodnje i usluga) ne bi bili sami po sebi dovoljni za pokrivanje visokih operativnih troškova vođenja zračne luke Gdynia.

(234) Komisija stoga smatra da zračna luka Gdynia ne nudi zadovoljavajuću srednjoročnu perspektivu za korištenje.

iv. Svi potencijalni korisnici infrastrukture imaju pristup do nje na jednak i nediskriminirajući način

(235) Poljska je potvrdila da bi mogući korisnici imali pristup infrastrukturi zračne luke na jednakoj i nediskriminacijskoj osnovi bez komercijalno neopravdane diskriminacije.

v. Na razvoj trgovine ne utječe u mjeri koja je protivna interesu Unije

(236) Komisija napominje da Poljska nije dostavila dokaz da bi zračne luke Gdynia i Gdańsk surađivale i činile čvorište zračnog prometa. Logika ukazuje na to da bi se dvije zračne luke zapravo morale natjecati u privlačenju istih putnika.

- (237) Komisija dalje napominje da se poslovnim planom zračne luke Gdynia (u kojem se oko [80–90] % prihoda ostvaruje od niskotarifnih i čarter letova) i opsegom ulaganja (npr. terminalom kapaciteta 0,5 milijuna godišnje koji će se proširiti u budućnosti) ne potkrjepljuje tvrdnja da bi se zračna luka Gdynia usmjerila na promet općeg zrakoplovstva te da bi pružala samo ili uglavnom usluge sektoru općeg zrakoplovstva.
- (238) Uzimajući u obzir prethodno navedeno i činjenicu da bi se obje zračne luke usmjerile na niskotarifne i čarter letove, Komisija smatra da je potpora usmjerena na zračnu luku koja bi bila izravan konkurent drugoj zračnoj luci u istom području obuhvata, a da pri tome ne postoji potražnja za uslugama zračne luke koje ne bi mogla zadovoljiti postojeća zračna luka.
- (239) Komisija stoga smatra bi predmetna potpora utjecala na trgovinu u mjeri u kojoj je to suprotno zajedničkom interesu. Taj je zaključak potvrđen izostankom cilja od zajedničkog interesa koji se namjerava postići s pomoću potpore.

vi. *Nužnost potpore i učinak poticaja*

- (240) Na temelju podataka koje je dostavila Poljska Komisija smatra da troškovi ulaganja mogu biti niži od troškova izgradnje drugih usporedivih regionalnih zračnih luka u Poljskoj. To je uglavnom posljedica korištenja postojeće infrastrukture na vojnom uzletištu. Štoviše, Poljska tvrdi da bez potpore upravitelj zračne luke ne bi bio izvršio ulaganje.
- (241) Komisija dalje primjećuje da dugo razdoblje potrebno za postizanje točke isplativosti te vrste ulaganja znači da bi javno financiranje moglo biti potrebno kako bi se postupanje korisnika promijenilo tako da nastavi s ulaganjem. Nadalje, budući da se očekivana profitabilnost projekta ulaganja ne može utvrditi (vidjeti uvodnu izjavu 185.) i da ulagač u tržišnom gospodarstvu ne bi sudjelovao u takvom projektu, vrlo je vjerojatno da se potporom mijenja postupanje upravitelja zračne luke.
- (242) Međutim, u izostanku jasno definiranog cilja od zajedničkog interesa Komisija zaključuje da se potpora ne može smatrati nužnom i razmjernom tom cilju.
- (243) Komisija stoga smatra da potpora za ulaganje koju su Gdynia i Kosakowo osigurali u korist trgovačkog društva Gdynia-Kosakowo Airport Ltd nije u skladu sa zahtjevima iz Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. i ne može se smatrati spojivom s unutarnjim tržištem.

5.2.4. *Operativna potpora*

- (244) Komisija je svoju ocjenu operativne potpore iz uvodne izjave 227. Odluke 2014/883/EU temeljila na zaključku da „dodjela operativne potpore u cilju osiguranja provede projekta ulaganja koji se koristi nespojivom potporom za ulaganja nije spojiva s unutarnjim tržištem”. Bez nespojive potpore za ulaganja zračna luka Gdynia ne bi postojala jer se trenutno financira u potpunosti samo tom potporom, a operativna potpora ne može se odobriti za nepostojeću infrastrukturu zračne luke.
- (245) Taj zaključak donesen u skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. u skladu je i sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. i dovoljan je da se može zaključiti da operativna potpora dodijeljena upravitelju zračne luke nije u skladu s unutarnjim tržištem.
- (246) Nadalje, prvi uvjet spojivosti utvrđen u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014., u skladu s kojim se može smatrati da je operativna potpora u spojiva ako se njome pridonosi jasno definiranom cilju od zajedničkog interesa u obliku povećanja mobilnosti građana Unije i povezanosti regija ili se olakšava regionalni razvoj, očito nije ispunjen ako je cilj predmetne operativne potpore osigurati rad zračne luke koja je izgrađena isključivo uz pomoć potpore za ulaganja koja nije spojiva s unutarnjim tržištem.

- (247) U skladu s time, Komisija smatra da je i u uvodnim izjavama 203. i dalje (u kojima je prikazano da potpora za ulaganja odobrena trgovačkom društvu Gdynia-Kosakowo Airport Ltd., zbog udvostručavanja infrastruktura zračnih luka, ne ispunjuje jasno definirani cilj od općeg interesa i stoga nije spojiva s unutarnjim tržištem u skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005.) prikazano da je operativna potpora odobrena trgovačkom društvu Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, jednako nespojiva s unutarnjim tržištem, a taj je zaključak već donesen u Odluci 2014/883/EU. Operativna potpora odobrena zračnoj luci Gdynia-Kosakowo Airport Ltd (kao i potpora za ulaganja) uzrokovat će samo udvostručavanje infrastrukture zračne luke u regiji za koju se čini da ju već dobro opslužuje zračna luka koja nije zagušena i stoga se njome ne pridonosi jasno definiranom cilju od zajedničkog interesa.
- (248) Kako bi dala potpunu ocjenu, Komisija napominje da bi isti zaključak bio donesen kada bi se operativna potpora ocijenila u svjetlu pravila o regionalnoj potpori na koja se poziva Poljska. U tom bi slučaju Komisija trebala uzeti u obzir činjenicu da se zračna luka Gdynia nalazi u regiji u nepovoljnom položaju na koju se primjenjuje odstupanje iz članka 107. stavka 3. točke (a) UFEU-a, što znači da bi Komisija morala ocijeniti može li se predmetna operativna potpora smatrati spojivom u skladu sa smjernicama za regionalne potpore.
- (249) U skladu sa stavkom 76. smjernica za regionalne potpore operativna potpora u regijama obuhvaćenima odstupanjem iz članka 107. stavka 3. točke (a) UFEU-a može se dodijeliti pod uvjetom da su ispunjeni sljedeći kumulativni kriteriji: i. opravdana je u smislu svojeg doprinosa regionalnom razvoju i svoje prirode te ii. njezina je razina razmjerna nedostacima koji se namjeravaju umanjiti.
- (250) Poljska smatra da je operativna potpora u skladu sa stavkom 76. smjernica za regionalne potpore (vidjeti uvodne izjave 95. do 97.).
- (251) Budući da zračna luka u Gdańsku već poslužuje Pomorje i da nova zračna luka neće poboljšati veze s tom regijom, Komisija ne bi mogla zaključiti da bi se potporom pridonijelo regionalnom razvoju.
- (252) Komisija stoga smatra da se operativna potpora ne može smatrati razmjernom nedostacima koji se namjeravaju umanjiti jer se čini da Pomorje nije bilo zakinuto zbog nedostatka povezanosti.
- (253) Štoviše, Komisija smatra da je ocijenjena operativna potpora dodijeljena za financiranje unaprijed utvrđenog skupa izdataka. Međutim, s obzirom na Komisijinu procjenu poslovnog plana zračne luke Gdynia i njezine procjene razine predviđenih prihoda i troškova navedenih u odjeljku 5.1.3, ne može se zaključiti da bi potpora bila ograničena na nužni minimum, dodijeljena na prijelaznoj osnovi i degresivna. Točnije, u pogledu nesigurnosti koje se odnose na očekivanu profitabilnost upravitelj zračne luke (vidjeti odjeljak o postojanju potpore) prijelazna i degresivna priroda potpore ne može se osigurati.
- (254) Stoga Komisija smatra da operativna potpora koju su trgovačkom društvu Gdynia-Kosakowo airport Ltd dodijelile Gdynia i Kosakowo nije spojiva s unutarnjim tržištem jer joj je cilj osigurati rad zračne luke koja postoji upravo zbog te nespojive potpore za ulaganja i kojom se (kao i potporom za ulaganja) samo udvostručava infrastruktura zračne luke.

5.2.5. Zaključak o spojivosti

- (255) Slijedom toga, Komisija zaključuje da je državna potpora dodijeljena trgovačkom društvu Gdynia-Kosakowo Airport Ltd nespojiva s unutarnjim tržištem.
- (256) Komisija nije utvrdila nijednu drugu odredbu o spojivosti s unutarnjim tržištem na temelju koje bi se moglo smatrati da je predmetna potpora spojiva s Ugovorom. Osim toga, ni Poljska se nije pozvala ni na kakvu odredbu o spojivosti s unutarnjim tržištem ili dostavila značajne argumente koji bi Komisiji omogućili da tu potporu smatra spojivom.

- (257) Potpora za ulaganje i operativna potpora koje je Poljska dodijelila ili namjerava dodijeliti trgovačkom društvu Gdynia-Kosakowo Airport Ltd nespojive su s unutarnjim tržištem. Poljska je nezakonito provela potporu protivno članku 108. stavku 3 UFEU-a.

6. POVRAT

- (258) U skladu s UFEU-om i ustaljenom sudskom praksom Suda, Komisija je ovlaštena odlučiti mora li dotična država ukinuti ili izmijeniti potporu za koju je ustanovila da nije spojiva s unutarnjim tržištem⁽⁷⁶⁾. Sud je također dosljedno smatrao da je svrha obveze države da ukine potporu koju Komisija smatra nespojivom s unutarnjim tržištem ponovno uspostaviti prethodnu situaciju⁽⁷⁷⁾. U tom kontekstu Sud je naveo da će taj cilj biti ostvaren kad primatelj vrati iznose koji su mu dodijeljeni u okviru nezakonite potpore, čime će izgubiti prednost nad konkurentima koju je uživao na tržištu te će se uspostaviti situacija koja je postojala prije isplate potpore⁽⁷⁸⁾.
- (259) U skladu s tom sudskom praksom, u članku 14. Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/99⁽⁷⁹⁾ propisano je da „kada je donesena negativna odluka o nezakonitoj potpori, Komisija odlučuje da predmetna država članica poduzima sve nužne mjere kako bi osigurala povrat potpore od korisnika”.
- (260) Stoga prethodna navedena potpora mora biti vraćena poljskim nadležnim tijelima ako je isplaćena.
- (261) Komisija podsjeća da je utvrđena sudska praksa da činjenica da je poduzeće u teškoćama ili u stečaju ne utječe na obvezu države članice da vrati potporu⁽⁸⁰⁾. U takvom slučaju, povratak u prethodno stanje i uklanjanje narušavanja tržišnog natjecanja uslijed nezakonito isplaćene potpore mogu se u načelu ostvariti registracijom obveze vraćanja takve potpore u popisu obveza⁽⁸¹⁾. Ako državna tijela ne mogu vratiti potpuni iznos potpore, registracijom obveze ispunjuje se obveza povrata samo ako stečajni postupak završi gašenjem predmetnog poduzeća, odnosno konačnim prestankom poslovanja⁽⁸²⁾.

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Odluka 2014/883/EU povlači se.

Članak 2.

1. Dokapitalizacija u korist trgovačkog društva Gdynia-Kosakowo Airport Ltd između 28. kolovoza 2007. i 17. lipnja 2013. čini državnu potporu koju je Poljska nezakonito dodijelila protivno članku 108. stavku 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije i koja nije spojiva s unutarnjim tržištem, osim u mjeri u kojoj je dokapitalizacija bila usmjerena na ulaganja nužna za izvršavanje djelatnosti za koje se u skladu s Odlukom C(2013) 4045 završna verzija mora smatrati da su u nadležnosti javne politike.

⁽⁷⁶⁾ Predmet C-70/72 Komisija protiv Njemačke, EU:C:1973:87/[1973.] ECR 813, stavak 13.

⁽⁷⁷⁾ Spojeni predmeti C-278/92, C-279/92 i C-280/92 Španjolska protiv Komisije, EU:C:1994:325/[1994.] ECR I-04103, stavak 75.

⁽⁷⁸⁾ Predmet C-75/97 Belgija protiv Komisije, EU:C:1999:311/[1999.] ECR I-03671, stavci 64.–65.

⁽⁷⁹⁾ Uredba Vijeća (EZ) br. 659/1999 od 22. ožujka 1999. o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 83, 27. 3. 1999., str. 1.).

⁽⁸⁰⁾ Predmet C-42/93 Španjolska protiv Komisije („Merco”), EU:C:1994:326/[1994.] ECR I-4175, stavak 33.; predmet C-496/09 Komisija protiv Italije, EU:C:2011:740/[2011.] I-11483, stavak 72.

⁽⁸¹⁾ Predmet C-277/00 Njemačka protiv Komisije („SMI”), EU:C:2004:238/[2004.] ECR I-4355, stavak 85.; predmet 52/84 Komisija protiv Belgije, EU:C:1986:3/[1986.] 89, stavak 14.; predmet C-142/87 Belgija protiv Komisije („Tubemeuse”), EU:C:1990:125/[1990.] I-959, stavci 60.–62.

⁽⁸²⁾ Presuda u predmetu C-610/10 Komisija protiv Španjolske („Magesfa”), EU:C:2012:781, stavak 104. i navedena sudska praksa.

2. Dokapitalizacija koju Poljska planira provesti u korist trgovačkog društva Gdynia-Kosakowo Airport Ltd nakon 17. lipnja 2013. za prenamjenu vojne zračne luke Gdynia-Kosakowo u civilnu zračnu luku čini državnu potporu koja nije spojiva s unutarnjim tržištem. Državna potpora stoga se ne može provesti.

Članak 3.

1. Poljska mora od korisnika zatražiti povrat potpore iz članka 2. stavka 1.
2. Na iznose koji se moraju vratiti obračunavaju se kamate od datuma kad su ti iznosi korisniku stavljani na raspolaganje do njihova stvarnog povrata. Kamata se izračunava na temelju složenog kamatnog računa u skladu s poglavljem V. Uredbe Komisije (EZ) br. 794/2004 ⁽⁸³⁾.
3. Poljska mora otkazati sva nedospjela plaćanja potpore iz članka 2. stavka 2., s učinkom od datuma objave ove Odluke.

Članak 4.

1. Povrat potpore iz članka 2. stavka 1. i kamata iz članka 3. stavka 2. stupaju na snagu odmah i odmah proizvode učinke.
2. Poljska mora osigurati da se ova Odluka provede u roku od četiri mjeseca od dana njezine objave.

Članak 5.

1. U roku od dva mjeseca od obavijesti o ovoj Odluci, Poljska mora Komisiji dostaviti sljedeće informacije:
 - (a) ukupni iznos (glavnicu i kamatu na iznos povrata) koji korisnik mora vratiti;
 - (b) detaljan opis mjera koje su već poduzete ili se planiraju poduzeti u cilju usklađivanja s ovom Odlukom;
 - (c) dokumente kojima se dokazuje da je korisniku određen povrat potpore.
2. Poljska mora izvješćivati Komisiju o napretku nacionalnih mjera koje su poduzete radi provedbe ove Odluke do potpunog povrata potpore iz članka 2. stavka 1. i kamata iz članka 3. stavka 2. Na jednostavan zahtjev Komisije mora odmah predočiti informacije o već poduzetim i planiranim mjerama u svrhu ispunjavanja uvjeta iz ove Odluke. Mora dostaviti i detaljne informacije o iznosima potpore i kamatama čiji je povrat već ostvaren od korisnika.

Članak 6.

Ova je Odluka upućena Republici Poljskoj.

Sastavljeno u Bruxellesu 26. veljače 2015.

Za Komisiju
Margrethe VESTAGER
Članica Komisije

⁽⁸³⁾ Uredba Komisije (EZ) br. 794/2004 od 21. travnja 2004. o provedbi Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 93. Ugovora o EZ (SL L 140, 30.4.2004., str. 1.).

PRILOG

INFORMACIJE O IZNOSIMA POTPORE KOJA JE PRIMLJENA, KOJU TREBA VRATITI I KOJA JE VEĆ
VRAĆENA

Ime korisnika	Ukupan iznos primljene potpore (*)	Ukupan iznos potpore koju treba vratiti (*) (glavnica)	Ukupan već nadoknađeni iznos (*)	
			Glavnica	Kamata na povrat

(*) u milijunima u nacionalnoj valuti

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2015/1587**od 7. svibnja 2015.****o državnoj potpori SA.35546 (2013/C) (ex 2012/NN) koju je Portugal odobrio u korist društva Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A.***(priopćeno pod brojem dokumenta C(2015) 3036)***(Vjerodostojan je samo tekst na engleskom jeziku)****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

uzimajući u obzir odluku kojom je Komisija odlučila pokrenuti postupak utvrđen u članku 108. stavku 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u pogledu potpore SA.35546 (2013/C) (ex 2012/NN) ⁽¹⁾,

nakon što je pozvala zainteresirane stranke da dostave svoje primjedbe u skladu s prethodno navedenim odredbama,

budući da:

1. POSTUPAK

- (1) Portugalska nadležna tijela elektroničkom su poštom 3. listopada 2012. neslužbeno Komisiji dostavila kratki memorandum o državnim mjerama kojima se nastoji povećati prihode od privatizacije društva Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. (dalje u tekstu: „ENVC”). Na temelju dostavljenih informacija, Komisija je odlučila po službenoj dužnosti otvoriti predmet 5. listopada 2012., upisan pod brojem SA.35546 (2012/CP). Portugal je obaviješten o otvaranju predmeta dopisom od 11. listopada 2012.
- (2) Komisija je zatražila dodatne informacije dopisom od 12. listopada 2012., na koji je Portugal odgovorio elektroničkom poštom od 9. studenoga 2012. i dopisom od 20. studenoga 2012. Na temelju tih informacija činilo se da je društvo ENVC u prošlosti ostvarilo korist od brojnih mjera koje bi mogle predstavljati državnu potporu. Konferencijski poziv s portugalskim nadležnim tijelima obavljen je 16. listopada 2012. Na zahtjev portugalskih nadležnih tijela održan je sastanak između Komisije i portugalskih nadležnih tijela 11. prosinca 2012. Portugal je dostavio dodatne informacije dopisom od 28. prosinca 2012. i elektroničkom poštom od 18. siječnja 2013.
- (3) Dopisom od 23. siječnja 2013. Komisija je obavijestila Portugal da je odlučila pokrenuti postupak utvrđen u članku 108. stavku 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (dalje u tekstu: „UFEU”) u pogledu te potpore (dalje u tekstu: „odluka o pokretanju postupka”).
- (4) Odluka Komisije o pokretanju postupka objavljena je u *Službenom listu Europske unije* ⁽²⁾, čime se zainteresirane stranke pozivaju da dostave svoje primjedbe na mjere. Portugal je dostavio svoje primjedbe na odluku o pokretanju postupka dopisom od 12. ožujka 2013. Komisija nije primila primjedbe od zainteresiranih stranaka.
- (5) Tijekom službenog istražnog postupka Portugal je dostavio informacije u nekoliko navrata, kao odgovor na zahtjeve Komisije za informacijama. Nadalje, Komisija i portugalska nadležna tijela obavili su telefonske konferencijske pozive 27. svibnja 2013., 29. srpnja 2013., 13. studenoga 2013. i 20. siječnja 2015. Dana 17. ožujka 2014. održan je i sastanak između Komisije i portugalskih nadležnih tijela.

⁽¹⁾ Državna potpora – Portugal – Državna potpora SA.35546 (2013/C) (ex 2012/NN) – Prethodne mjere u korist društva Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. – Poziv na dostavu primjedaba prema članku 108. stavku 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL C 95, 3.4.2013., str. 118.).

⁽²⁾ Vidi bilješku 1.

- (6) Dopisom od 27. veljače 2015. Portugal je od Komisije zatražio da potvrdi da se moguća obveza povrata neće prenijeti na društvo WestSea. U istom dopisu Portugal je pristao odreći se svojih prava na temelju članka 342. UFEU-a u vezi s člankom 3. Uredbe br. 1/1958⁽³⁾ te je pristao da ova odluka bude donesena i objavljena na engleskom jeziku.

2. KONTEKST

2.1. Korisnik

- (7) ENVC je bilo portugalsko brodogradilište osnovano 1944. i nacionalizirano 1975. Bilo je u potpunom vlasništvu države putem EMPORDEF-a – *Empresa Portuguesa de Defesa (SGPS), S.A.* (dalje u tekstu „EMPORDEF”), odnosno holdinga u stopostotnom državnom vlasništvu koji je kontrolirao nekoliko poduzeća u državnom vlasništvu u obrambenom sektoru.
- (8) Do trenutka odluke Komisije o pokretanju postupka (vidi prethodnu uvodnu izjavu 3.), ENVC je zapošljavao oko 638 zaposlenika i bio je jedino brodogradilište u Portugalu koje je moglo graditi ratna plovila⁽⁴⁾. Brodogradilišni portfelj ENVC-a u tom je trenutku bio ograničen na izgradnju dva broda za prijevoz asfalta za naručitelja *Petróleos de Venezuela S.A* (dalje u tekstu: „PDVSA”), društva u stopostotnom vlasništvu države Venezuele.
- (9) ENCV je nekad poslovao na zemljištu pod koncesijom. Ta koncesija dodijeljena je ENVC-u prvi put 1946., a kasnije je izmijenjena 1948., 1949. i 1974. Područje pod koncesijom prošireno je 1989. u pogledu veličine, dok je trajanje koncesije prvobitno bilo do 2006., a kasnije je produljeno do 2031.⁽⁵⁾

2.2. Postupak privatizacije

- (10) U trenutku odluke o pokretanju postupka ENVC je još uvijek bio aktivan na tržištu. Zakonskim dekretom 186/2012 od 13. kolovoza 2012. Vlada je odlučila ponovno privatizirati društvo⁽⁶⁾.
- (11) Privatizacija se trebala provesti u okviru portugalskog Zakona o privatizaciji⁽⁷⁾. Određena pravila kojima se uređuje privatizacija objavljena su u portugalskom Službenom glasilu, tj. Zakonski dekret 186/2012 13. kolovoza 2012. i Rezolucija Vijeća ministara 73/2012 29. kolovoza 2012.⁽⁸⁾ Rezolucijom Vijeća ministara 73/2012 razjašnjeno je da se privatizacija treba provesti izravnom prodajom, odnosno bez natječaja, do 95 % temeljnog kapitala ENVC-a.
- (12) Portugal je naveo da su EMPORDEF i njegov financijski savjetnik utvrdili više od 70 potencijalnih ulagača. Tri ulagača podnijela su obvezujuće ponude do roka 5. studenoga 2012., ali samo su dvije bile prihvatljive: brazilskog društva *Rio Nave Serviços Navais* i ruskog društva *JSC River Sea Industrial Trading*⁽⁹⁾.
- (13) Rezolucijom Vijeća ministara 27/2013 od 17. travnja 2013. portugalska vlada odlučila je odbaciti jedinu valjanu ponudu društva *JSC River Sea Industrial Trading* (ponuda društva *Rio Nave Serviços Navais* u međuvremenu je istekla) tvrdeći da su njegovi uvjeti pretjerani i da se ne mogu preuzeti.

⁽³⁾ Uredba br. 1 o određivanju jezika koji se koriste u Europskoj ekonomskoj zajednici (SL 17, 6.10.1958., str. 385/58.).

⁽⁴⁾ Na temelju informacija koje je dostavio Portugal, čini se da je vrhunac kapaciteta u pogledu radne snage namijenjene izgradnji plovila za vojne svrhe bio 2005. te je iznosio 33 % ukupne aktivnosti ENVC-a (uključujući izgradnju, popravke i dr.). Od 2006. do 2011. prosječan kapacitet namijenjen vojnoj izgradnji bio je oko 11 %, dok je 2012. pao na nulu zbog otkazivanja narudžbe portugalske vojske za izgradnju ratnih plovila.

⁽⁵⁾ Ugovor o koncesiji izmijenjen je i 2005. i 2007. kako bi se ENVC-u omogućilo davanje u potkoncesiju dijela zemljišta za proizvodnju vjetrogeneratora.

⁽⁶⁾ Taj proces nije bio obuhvaćen Memorandum o razumijevanju o posebnim uvjetima gospodarske politike potpisanim između Portugala i Komisije, Međunarodnog monetarnog fonda i Europske središnje banke.

⁽⁷⁾ *Lei Quadro das Privatizações*, odobren Zakonom br. 11/90 od 5. travnja 1990. i ponovno objavljen Zakonom br. 50/2011 od 13. rujna 2011.

⁽⁸⁾ *Diário da República* br. 156, 13.8.2012., str. 4364. i *Diário da República* br. 167, 29.8.2012., str. 4838.

⁽⁹⁾ Premda je *Volstad Maritime* podnio obvezujuću ponudu 5. studenoga 2012., diskvalificiran je jer ju je podnio nakon roka u 10 sati.

- (14) Zakonskim dekretom 98/2013 od 24. srpnja 2013. portugalska vlada ovlastila je ENVC da dodijeli zemljište na kojem je poslovao u potkoncesiju. Postupak davanja u potkoncesiju pokrenut je 31. srpnja 2013. Ponude su podnijela dva ponuditelja, ali samo se ponuda društva Martifer-Energy Systems SGPS, S.A., zajednički s društvom Navalria-Docas, Construções e Reparações Navais, S.A. (preko njihova zajedničkog društva kćeri WestSea) smatrala prihvatljivom. Portugal je potvrdio da je ponuda društva WestSea odabrana 11. listopada 2013.
- (15) S obzirom na financijsku situaciju ENVC-a, koji je do sredine 2013. nagomilao dugove veće od 264 milijuna EUR, portugalska je vlada odlučila likvidirati ENVC Rezolucijom Vijeća ministara 86/2013 od 5. prosinca 2013. Vlada je istovremeno zadužila Upravu ENVC-a da započne s prodajom imovine društva i poveća njezinu vrijednost putem transparentne prodaje.
- (16) ENVC je 4. ožujka 2014. održao glavnu skupštinu na kojoj je EMPORDEF, kao jedini dioničar ENVC-a, potvrdio odluku o prodaji imovine ENVC-a i otpuštanju oko 607 zaposlenih u to vrijeme radi likvidacije i raspuštanja društva što je prije moguće.
- (17) Nakon poduzimanja potrebnih aranžmana radi poštovanja odluke glavne skupštine ENVC-a, prodaje imovine i otpuštanja zaposlenika, portugalska vlada zatražila je od *Comissão de Recrutamento e Seleção para a Administração Pública* – CRESAP-a (portugalska agencija za odabir i zapošljavanje viših administrativnih dužnosnika) imenovanje skupine za likvidaciju zadužene za likvidaciju ENVC-a. Portugalska nadležna tijela potvrdila su da će se likvidacija ENVC-a provesti idućih mjeseci.

3. OPIS MJERA

- (18) Na temelju informacija koje je Portugal dostavio tijekom službenog istražnog postupka čini se da je ENVC u prošlosti ostvario korist od nekoliko mjera potpore (dalje u tekstu: „**prethodne mjere**”).
- (19) Neke od prethodnih mjera dodijelili su EMPORDEF ili portugalska državna riznica u svrhu pokrivanja operativnih troškova i/ili gubitaka ENVC-a od 2006. do 2013. Mjere su sažete u tablici 1. u nastavku.

Tablica 1.

Prethodne mjere odobrene za pokriće operativnih troškova i/ili gubitaka ENVC-a

Datum	Mjera	Davatelj	Iznos (u EUR)
11. svibnja 2006.	Povećanje kapitala ENVC-a	EMPORDEF	24 875 000
2012./2013.	Kreditni s kamata za pokriće operativnih troškova – vidi Prilog I. za pojedinosti	EMPORDEF	101 118 066,03
i. 31. siječnja 2006. ii. 11. prosinca 2008. iii. 28. travnja 2010. iv. 27. travnja 2011.	Kreditni za rješavanje operativnih troškova	Direção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF)	i. 30 000 000 ii. 8 000 000 iii. 5 000 000 iv. 13 000 000

- (20) Dana 11. svibnja 2006. glavna skupština ENVC-a (čiji je jedini član bio EMPORDEF) odlučila je povećati kapital ENVC-a u iznosu od 24,875 milijuna EUR (dalje u tekstu: „**povećanje kapitala iz 2006.**”) ⁽¹⁰⁾. Prema navodima Portugala, povećanje kapitala iz 2006. bilo je potrebno kako bi ENVC-u omogućilo ispunjavanje preuzetih financijskih i komercijalnih obveza (posebno prema portugalskoj mornarici) i provedeno je imajući na umu plan restrukturiranja za ENVC od 17. kolovoza 2005. (vidi uvodnu izjavu 47. u nastavku). Portugal također napominje da je povećanje kapitala iz 2006. bilo potrebno radi poštovanja članka 35. portugalskog Zakona o trgovačkim društvima („*Código das Sociedades Comerciais*”), čija je alternativa smanjenje kapitala ENVC-a ili likvidacija društva.
- (21) Nekoliko banaka prestalo je dodjeljivati kredite ENVC-u u 2012. i početkom 2013., te su bile spremne to učiniti samo u odnosu na EMPORDEF. Radi osiguranja nastavka djelatnosti ENVC-a EMPORDEF je, kao njegov jedini dioničar, dodijelio financijsku potporu ENVC-u u obliku višestrukih kredita s kamatama u ukupnom iznosu od 101 118 066,03 EUR (dalje u tekstu: „**kredit iz 2012. i 2013.**”) ⁽¹¹⁾. Portugal objašnjava da su ti krediti odobreni za pokriće operativnih troškova i za osiguranje prijenosa postojećih bankovnih kredita. Kamatne stope primjenjive na kredite iz 2012. i 2013. ovise o svakom pojedinom ugovoru. Portugal tvrdi da su kamatne stope koje je EMPORDEF primijenio na ENVC zamijenile kamatne stope banaka primjenjive na osnovne kredite EMPORDEF-u. Od veljače 2014. ENVC nije otplatio kredite iz 2012. i 2013. niti je platio kamate.
- (22) U konačnici je ENVC 2006., 2008., 2010. i 2011. osigurao financiranje od ukupno 56 milijuna EUR od portugalske državne riznice („*Direção-Geral do Tesouro e Finanças*” – DGTF) u obliku nekoliko ugovora o kreditu (dalje u tekstu: „**kredit DGTF-a**”). Portugal navodi da su primijenjene kamatne stope bile EURIBOR uvećane za promjenjivi raspon ovisno o ugovoru. Krediti DGTF-a odobreni su za pokriće prethodnih neplaćenih financijskih obveza i novčanih zahtjeva za rješavanje operativnih troškova ENVC-a. Portugal je potvrdio da krediti DGTF-a nisu otplaćeni ⁽¹²⁾.
- (23) Portugal je također dostavio informacije o broju ostalih mjera prethodno odobrenih ENVC-u. Mjere su sažete u tablici 2. u nastavku.

Tablica 2.

Ostale prethodne mjere odobrene ENVC-u ⁽¹⁾

Datum	Mjera	Davatelj	Iznos (u EUR)
29. studenoga 2011.	Pismo namjere za kredit koji je odobrila banka Banco Comercial Português (BCP)	EMPORDEF	990 000
3. studenoga 2011.	Pismo namjere za kredit koji je odobrio BCP	EMPORDEF	400 000
30. rujna 2010.	Pismo namjere za kredit koji je odobrio BCP	EMPORDEF	12 500 000
31. kolovoza 2010.	Pisma namjere za dva stand-by akreditiva koja je izdala banka Caixa Geral de Depósitos (CGD)	EMPORDEF	12 890 000 ⁽²⁾
24. lipnja 2010.	Pismo namjere za kredit koji je odobrio BCP	EMPORDEF	5 000 000

⁽¹⁰⁾ U svom podnesku od 28. prosinca 2012. Portugal se pozvao na povećanje kapitala navodno provedeno 2009. Međutim, tijekom službenog istražnog postupka Portugal je potvrdio da u 2009. nije došlo do povećanja kapitala.

⁽¹¹⁾ Ta mjera uključuje EMPORDEF-ovo preuzimanje duga ENVC-a Parvaloremu u iznosu od 5 111 910,08 EUR, kao i obračunate i neplaćene kamate u iznosu od 5 281 882,02 EUR.

⁽¹²⁾ Portugal je naveo da je ENVC platio kamate u vezi s kreditima DGTF-a iz 2006. i 2008. u pet navrata od 2006. do 2010. u ukupnom iznosu od 3 291 293,50 EUR.

Datum	Mjera	Davatelj	Iznos (u EUR)
25. studenoga 2009.	Pismo namjere za revolving kredit CGD-a	EMPORDEF	15 000 000
7. rujna 2009.	Pismo namjere za revolving kredit banke Banco Espírito Santo (BES)	EMPORDEF	4 500 000
26. lipnja 2008.	Pismo namjere za BCP kao jamstvo za uspješno izvršenje posla u vezi s dva ugovora o brodogradnji	EMPORDEF	14 512 500
8. siječnja 2007.	Pismo namjere za revolving kredit CGD-a	EMPORDEF	5 000 000
—	Potpora za brodogradnju 2000. – 2005. ⁽³⁾ – <i>vidi Prilog II. za pojedinih</i>	DGTF	27 129 933,20
—	Potpora za profesionalnu izobrazbu 2005. – 2006. ⁽⁴⁾	DGTF	257 791
23. prosinca 2009.	Potpora za izgradnju broda Atlântida	EMPORDEF	37 000 000

⁽¹⁾ Odluka o pokretanju postupka uključila je, među ostalim mjerama, pismo namjere EMPORDEF-a u vezi s akreditivima koje je izdao CGD u iznosu od 12 890 000 EUR. Tijekom službenog istražnog postupka Portugal je objasnio da je ta mjera opisana u uvodnoj izjavi 24.

⁽²⁾ Tijekom službenog istražnog postupka Portugal je objasnio da je iznos obuhvaćen stand-by akreditivima bio 12 890 000 EUR, odnosno 10 % troškova izgradnje dva broda za prijevoz asfalta (128 900 000 EUR). Osim toga, Portugal je objasnio da je ugovor za izdavanje stand-by akreditiva sklopljen 2010., a ne 2012. kako je navedeno u odluci o pokretanju postupka.

⁽³⁾ Prema podacima koje je dostavio Portugal, potpora u korist brodogradnje dodijeljena je u obliku subvencija povezanih s 14 ugovora u razdoblju 2000. – 2005., a ne 2000. – 2007. kako je navedeno u odluci o pokretanju postupka.

⁽⁴⁾ Portugal je objasnio da je potpora za profesionalnu izobrazbu dodijeljena 2005. i 2006., a ne u razdoblju od 2000. – 2007., kako je navedeno u odluci o pokretanju postupka.

- (24) ENVC je 2010. sklopio ugovor s PDVSA-om za izgradnju dva broda za prijevoz asfalta. Vrijednost ugovora za svaki brod iznosila je 64,45 milijuna EUR, odnosno ukupno 128,9 milijuna EUR. Prema ugovoru o izgradnji PDVSA je trebao ENVC-u uplatiti predujam od 10 % ukupne cijene ugovora, odnosno 12,89 milijuna EUR, uz prethodni uvjet dobivanja dva stand-by akreditiva, koji su poslužili u svrhu jamstva za predujam PDVSA u slučaju da ENVC ne ispuni svoje ugovorne obveze. Ta dva stand-by akreditiva izdao je CGD na temelju pisama namjere EMPORDEF-a i povučeni su 28. veljače 2014. i 31. ožujka 2014.
- (25) Portugal objašnjava da je od 2007. do 2011. EMPORDEF izdao i brojna druga pisma namjere i jamstva u korist sporazuma o financiranju između ENVC-a i poslovnih banaka (pisma namjere navedena u prethodnoj uvodnoj izjavi 24. i u ovoj uvodnoj izjavi, dalje u tekstu pod zajedničkim nazivom „**pisma namjere**” – u ukupnom iznosu od 70 792 500 EUR). Portugal napominje da EMPORDEF nikada ENVC-u nije naplatio pisma namjere.
- (26) U razdoblju od 2000. do 2005. ENVC je primio brojne subvencije za aktivnosti brodogradnje u iznosu od 27 129 933,20 EUR (dalje u tekstu: „**subvencije u brodogradnji**”). Taj iznos odgovara višestrukim nepovratnim subvencijama za izgradnju određenog broja brodova i tankera, koje su prema tvrdnjama Portugala dodijeljene u skladu sa Zakonskim dekretom 296/89 kojim se provodi Direktiva Vijeća 87/167/EEZ ⁽¹³⁾.

⁽¹³⁾ Direktiva Vijeća 87/167/EEZ od 26. siječnja 1987. o potporama brodogradnji (SL L 69, 12.3.1987., str. 55.).

- (27) ENVC je 2005. i 2006. primio i financijsku potporu za profesionalnu izobrazbu u iznosu od 257 791 EUR (dalje u tekstu: „**subvencije za profesionalnu izobrazbu**”) u okviru Operativnog programa za zapošljavanje, izobrazbu i socijalni razvoj (POEFDS) koji je sponzorirao Europski socijalni fond.
- (28) U vezi s brodom Atlântida Portugal objašnjava da je njegova izgradnja bila predmet međunarodnog javnog natječaja 2006. u kojem su sudjelovali samo ENVC i još jedno društvo. Međutim, obje ponude odbijene su jer nisu poštovale potrebne uvjete natječaja. Kasnije je izgradnja brodova dodijeljena ENVC-u izravnom pogodbom s Atlanticolineom, javnim društvom nadležnim za oceanski prijevoz u Azorima. Početna vrijednost ugovora za brod Atlântidu iznosila je 39,95 milijuna EUR, a zatim se povećala na 45,35 milijuna EUR. Atlanticoline je kasnije raskinuo svoj ugovor s ENVC-om tvrdeći da brod Atlântida ne može postići propisanu brzinu.
- (29) Kako bi prekinuo sukob između Atlanticolinea i ENVC-a, EMPORDEF je 23. prosinca 2009. primio kredit od CGD-a u iznosu od 37 milijuna EUR. U ugovoru o kreditu navedeno je da će EMPORDEF iskoristiti kredit kako bi ENVC-u osigurao potrebna sredstva radi okončanja postupka s Atlanticolineom. Zaračunata kamatna stopa bila je 6-mjesečni EURIBOR uvećana za raspon od 2 % (dalje u tekstu: „**kredit za brod Atlântida**”).
- (30) Dovršeni brod bio je predmet natječaja tijekom 2014. Taj postupak prodaje objavljen je u nacionalnim i međunarodnim novinama, a cijena je bila jedini kriterij za odabir pobjednika natječaja. Ugovor o kupoprodaji s kupcem (Mystic Cruises SA) u iznosu od 8,75 milijuna EUR potpisan je 30. rujna 2014.

4. ODLUKA O POKRETANJU POSTUPKA

- (31) Komisija je 23. siječnja 2013. odlučila pokrenuti službeni istražni postupak. U odluci o pokretanju postupka preliminarna ocjena Komisije bila je da bi se ENVC mogao smatrati poduzećem u teškoćama u smislu Smjernica Zajednice o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje poduzeća u teškoćama iz 2004. ⁽¹⁴⁾ (dalje u tekstu: „**Smjernice za sanaciju i restrukturiranje iz 2004.**”), posebno s obzirom na značajne gubitke ENVC-a barem od 2000.
- (32) Premda je Komisija u svojoj odluci o pokretanju postupka naglasila da su joj dostavljene ograničene informacije o prethodnim mjerama, donijela je preliminarnu ocjenu da su sve one predstavljale državna sredstva i da se mogu pripisati državi ⁽¹⁵⁾. Preliminarno mišljenje Komisije bilo je da su i prethodne mjere ENVC-u osigurale neopravdanu prednost, s obzirom na to da se nije činilo vjerojatnim da bi razuman privatni subjekt dodijelio prethodne mjere ENVC-u s obzirom na teškoće ENVC-a u to vrijeme. Prednost bi po prirodi bila selektivna s obzirom na to da je ENVC bio njezin jedini korisnik.
- (33) Komisija je navela da će prethodne mjere vjerojatno utjecati i na trgovinu među državama članicama jer se ENVC tržišno natjecao s brodogradilištima iz ostalih država članica Europske unije i iz ostatka svijeta. Prethodne mjere tako su ENVC-u omogućile nastavak poslovanja tako da se nije morao suočiti, kao drugi konkurenti, s posljedicama koje bi uobičajeno uslijedile zbog njegovih loših financijskih rezultata.
- (34) Na temelju prethodno navedenoga u preliminarnoj ocjeni Komisije navodi se da prethodne mjere predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. S obzirom na to da bi prethodne mjere bile odobrene kršenjem obveza obavješćivanja i neprimjenjivanja mjera utvrđenim u članku 108. stavku 3. UFEU-a, Komisija je navela da se čini da predstavljaju nezakonitu državnu potporu.

⁽¹⁴⁾ SL C 244, 1.10.2004., str. 2. Dana 1. kolovoza 2014. stupile su na snagu Smjernice o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje nefinancijskih poduzetnika u teškoćama (SL C 249, 31.7.2014., str. 1.) (dalje u tekstu: „Smjernice za sanaciju i restrukturiranje iz 2014.”). U skladu s točkom 135. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje iz 2014., Komisija će ove smjernice primjenjivati od 1. kolovoza 2014. do 31. prosinca 2020. Međutim, u skladu s točkom 138. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje iz 2014., prethodne mjere koje su predmet ove odluke ispitivat će se na temelju smjernica koje su se primjenjivale u trenutku odobrenja potpora, odnosno Smjernica za sanaciju i restrukturiranje iz 2004. (ili, prema potrebi, Smjernica Zajednice o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje poduzeća u teškoćama iz 1999. (SL C 288, 9.10.1999., str. 2. – dalje u tekstu: „Smjernice za sanaciju i restrukturiranje iz 1999.”).

⁽¹⁵⁾ U pogledu EMPORDEF-a Komisija je u uvodnim izjavama 46. do 48. odluke o pokretanju postupka primijetila da se njegove odluke mogu pripisati portugalskoj državi u smislu sudske prakse *Star dust Marine* (presuda u predmetu *Francuska protiv Komisije*, C-482/99, EU:C:2002:294).

- (35) Komisija je izrazila i sumnje u spojivost prethodnih mjera s unutarnjim tržištem, posebno zato što portugalska nadležna tijela nisu predvidjela moguće osnove za spojivost.
- (36) Komisija je ipak procijenila bi li neke od mogućih osnova za spojivost utvrđene u UFEU-u bile *prima facie* primjenjive na prethodne mjere. Nakon odbacivanja primjenjivosti izuzetaka utvrđenih u članku 107. stavku 2. UFEU-a, Komisija je preliminarno primijetila da bi se mogli primijeniti samo izuzeci utvrđeni u članku 107. stavku 3. točki (c) UFEU-a.
- (37) Komisija je napomenula da se ne čini da su prethodne mjere odobrene u skladu s posebnim pravilima o državnim potporama primjenjivim na brodograđevnu industriju u vrijeme kada su prethodne mjere odobrene, tj. Okvirom o državnim potporama brodogradnji ⁽¹⁶⁾ ili njegovim prethodnicima ⁽¹⁷⁾. S obzirom na činjenicu da se činilo da je ENVC poduzeće u teškoćama u smislu Smjernica za sanaciju i restrukturiranje iz 2004. u vrijeme kada su dodijeljene prethodne mjere, Komisija je navela da se činilo da je relevantna osnova spojivosti uključivala samo potporu za sanaciju i restrukturiranje poduzeća u teškoćama prema članku 107. stavku 3. točki (c) UFEU-a, tj. Smjernicama za sanaciju i restrukturiranje iz 2004.
- (38) Komisija je navela da se čini da nisu ispunjeni uvjeti za potporu za sanaciju utvrđeni u odjeljku 3.1 Smjernica za sanaciju i restrukturiranje iz 2004. U vezi s potporom za restrukturiranje, kako je određena u odjeljku 3.2 Smjernica za sanaciju i restrukturiranje iz 2004., Komisija je primijetila da Portugal nije uspio dokazati postojanje bilo kojeg potrebnog elementa kako bi se prethodne mjere smatrale spojivom potporom za restrukturiranje (plan restrukturiranja, vlastiti doprinos, kompenzacijske mjere itd.). Komisiji su stoga nedostajali dokazi o tome može li se bilo koja prethodna mjera smatrati spojivom na temelju Smjernica za sanaciju i restrukturiranje kao potpora za sanaciju ili restrukturiranje.
- (39) S obzirom na navedeno, Komisija je izrazila sumnje u spojivost prethodnih mjera u korist ENVC-a s unutarnjim tržištem.
- (40) Osim toga, Komisija je dala nekoliko primjedaba na mjere koje je Portugal planirao u kontekstu privatizacije ENVC-a. Premda planirane mjere uz privatizaciju ENVC-a nisu bile predmet odluke o pokretanju postupka, Komisija je, s obzirom na ekonomsku situaciju ENVC-a i prirodu planiranih mjera, smatrala vjerojatnim da bi te mjere sadržavale državnu potporu. Komisija međutim napominje da je Portugal odbio jedinu valjanu ponudu za privatizaciju ENVC-a, te da je umjesto toga odlučio likvidirati društvo (vidi prethodne uvodne izjave 14. do 15.). Na temelju toga Komisija smatra da planirane mjere uz privatizaciju ENVC-a nisu bile provedene, te stoga neće biti razmatrane u ovoj odluci.

5. PRIMJEDBE PORTUGALA NA ODLUKU O POKRETANJU POSTUPKA

- (41) U svojim primjedbama na odluku Komisije o pokretanju postupka, Portugal je napomenuo da je, usprkos gubicima koje je ENVC nagomilao od 2000., a posebno od 2009., odluka da se društvo održi tako što mu se osiguraju dovoljna sredstva bilo razumno rješenje za EMPORDEF u skladu s logikom načela subjekta u tržišnom gospodarstvu (dalje u tekstu: „STG”).
- (42) U pogledu teškoća ENVC-a Portugal je napomenuo da je ozbiljnost njegove financijske situacije postala očigledna tek 2009./2010., te da je njezina nepovratnost bila prepoznata tek u godišnjim izvješćima društva za 2012.
- (43) Portugal je objasnio i da je do **povećanja kapitala iz 2006.** došlo zbog zakonske obveze na temelju članka 35. portugalskog Zakona o trgovačkim društvima. Prema toj odredbi, kada je izgubljena polovina temeljnog kapitala nekog društva, i. društvo se mora raspustiti, ii. temeljni kapital mora se smanjiti za iznos koji nije niži od vlastitog kapitala („*capital próprio*”) društva ili iii. dioničari društva moraju pridonijeti temeljnom kapitalu. Na temelju toga dioničari ENVC-a odlučili su 2006. uložiti 24,875 milijuna EUR kapitala u društvo.

⁽¹⁶⁾ SL C 364, 14.12.2011., str. 9.

⁽¹⁷⁾ Okvir o državnim potporama brodogradnji iz 2004. (SL C 317, 30.12.2003., str. 11.) i Uredba Vijeća (EZ) br. 1540/98 od 29. lipnja 1998. o utvrđivanju novih pravila o potporama brodogradnji (SL L 202, 18.7.1998., str. 1.).

- (44) Prema navodima Portugala ta odluka donesena je u uvjerenju da alternativne mogućnosti prema članku 35. portugalskog Zakona o trgovačkim društvima ENVC-u ne bi omogućile ispunjavanje njegovih financijskih i komercijalnih obveza (posebno prema portugalskoj mornarici). ENVC je od 2006. u svojoj knjizi narudžbi imao 15 projekata izgradnje u ukupnom iznosu od 386 milijuna EUR.
- (45) Portugal tvrdi da bi se i ulagač u tržišnom gospodarstvu odlučio za povećanje kapitala ENVC-a i omogućio mu nastavak poslovanja, čime bi ojačao njegovu konkurentnost na tržištu brodogradnje.
- (46) Portugal je u svom podnesku od 14. veljače 2014. naveo da je odluka o povećanju kapitala iz 2006. donesena imajući na umu ne samo portfelj društva već i plan restrukturiranja za ENVC iz kolovoza 2005.
- (47) Plan restrukturiranja, čiji je nacrt dostavljen, izradila je banka Banco Português de Investimento S.A. (dalje u tekstu: „BPI“), a obuhvatio je razdoblje 2005. – 2009. Prema planu restrukturiranja ENVC bi se trebao usredotočiti na vojne djelatnosti kako bi ponovno uspostavio održivost premda se u njemu utvrđuje da financijska i ekonomska održivost ENVC-a ovisi o sposobnosti uprave, ispunjenju postojećih ugovora i razvoju tržišta brodogradnje.
- (48) U planu restrukturiranja nisu navedeni troškovi povezani s neispunjavanjem ugovora dostupnih ENVC-u u to vrijeme. Međutim, troškovi povezani sa zatvaranjem društva (uključujući otpuštanje zaposlenika i zakonsko uređenje obveza) procijenjeni su na 175 milijuna EUR. Prema navodima Portugala, s obzirom na to da bi likvidacija bila skuplja od povećanja kapitala, ta mogućnost nije zadržana.
- (49) Portugal nadalje objašnjava da je planom restrukturiranja prepoznata potreba za potporom ENVC-u jer društvo nije bilo sposobno samostalno nastaviti poslovanje u 2005. – 2007. Međutim, Portugal napominje da je u izvješću iz 2009. tijela nadležnog za nadzor portugalskih javnih društava *Inspecção-Geral de Finanças* (IGF) navedeno da plan restrukturiranja ENVC-a nije bio dovoljno proveden i da su financijska i ekonomska predviđanja za razdoblje 2008. – 2011. bila preoptimistična.
- (50) U vezi s **kreditima iz 2012. i 2013.** Portugal tvrdi da su kamatne stope koje su se primjenjivale na ENVC bile iste kao i one koje je EMPORDEF uspio dobiti na tržištu. Stoga bi se trebalo smatrati da su kamatne stope usklađene s tržišnim uvjetima i da ne podrazumijevaju potporu. Prema navodima Portugala, s obzirom na to da je EMPORDEF bio jedini dioničar ENVC-a, mogao bi se smatrati odgovornim za dugove i obveze ENVC-a u zadnjoj instanci. Stoga Portugal tvrdi da EMPORDEF nije povećao svoj rizik dodatno se izlažući ENVC-u putem kredita iz 2012. i 2013.
- (51) U svom podnesku od 14. veljače 2014. Portugal je objasnio da od veljače 2014. ENVC nije vratio kredite iz 2012. i 2013. niti je platio kamate. Nadalje, Portugal je napomenuo i da su krediti ENVC-u, prema potrebi, bili popraćeni pismima namjere koje je izdao EMPORDEF.
- (52) U vezi s **kreditima DGTF-a** odobrenim 2006., 2008., 2010. i 2011., Portugal smatra da su dodijeljeni prema tržišnim uvjetima jer je primjenjiva kamatna stopa bila EURIBOR uvećana za promjenjivi raspon ovisno o svakom ugovoru o kreditu. Portugal navodi i da su krediti DGTF-a dodijeljeni imajući na umu knjigu narudžbi ENVC-a, na kojoj bi se temeljila razumna očekivanja da bi ENVC mogao otplatiti kredite.
- (53) Portugal naglašava i da je korištenje **pisama namjere** uobičajeno među privatnim subjektima kao mehanizam jamstva pristupa financijskim tržištima za društva s manjim mogućnostima zaduživanja. Portugal navodi da bi se EMPORDEF u svakom slučaju smatrao odgovornim za dugove ENVC-a u zadnjoj instanci jer je njegov jedini dioničar. U svakom slučaju Portugal utvrđuje da EMPORDEF nikada ENVC-u nije naplatio pisma namjere.

- (54) U pogledu **subvencija u brodogradnji** Portugal tvrdi da su dodijeljene u skladu sa Zakonskim dekretom 296/89, kojim se provodi Direktiva 87/167/EEZ, te da bi stoga predstavljale spojivu potporu brodograđevnoj industriji. U pogledu **subvencija za profesionalnu izobrazbu** Portugal tvrdi da su dodijeljene svim društvima koja ispunjavaju zakonske uvjete i da stoga ENVC-u ne bi osigurale neopravdanu selektivnu prednost.
- (55) U vezi s **brodom Atlântida** Portugal napominje da je njegova tržišna vrijednost od lipnja 2012. procijenjena na 29,24 milijuna EUR uzimajući u obzir, između ostalog, ekonomsku zastarjelost i fizičku i funkcionalnu amortizaciju. U tom kontekstu Portugal tvrdi da ne postoje razlozi zbog kojih bi se smatralo da izgradnja broda predstavlja neopravdanu prednost za ENVC, imajući na umu da je trošak izgradnje bio veći od ugovorne cijene.

6. OCJENA MJERA

- (56) Ovom se Odlukom u prvom redu nastoji riješiti pitanje je li ENVC poduzeće u teškoćama u smislu Smjernica za sanaciju i restrukturiranje iz 2004. ⁽¹⁸⁾. Zatim se analizira predstavljaju li mjere koje se ocjenjuju državnu potporu ENVC-u u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, te zatim je li takva potpora, ako postoji, zakonita i spojiva s unutarnjim tržištem.

6.1. Teškoće ENVC-a

- (57) Kako je prethodno navedeno u uvodnoj izjavi 42., Portugal tvrdi da je ozbiljnost ENVC-ove financijske situacije postala očigledna tek 2009./2010., te da je njezina nepovratnost bila prepoznata tek u godišnjim izvješćima društva za 2012.
- (58) Komisija naglašava mišljenja koja je izrazila u svojoj odluci o pokretanju postupka. U skladu s uvodnom izjavom 9. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje iz 2004. Komisija smatra da je poduzeće u teškoćama ako nije sposobno, bilo vlastitim sredstvima ili sredstvima koja može osigurati od svojih vlasnika/dioničara ili vjerovnika, spriječiti gubitke koji bi bez vanjske intervencije javnih tijela vlasti gotovo sigurno kratkoročno ili srednjoročno ugrozili njegov opstanak.
- (59) U uvodnoj izjavi 10. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje iz 2004. navodi se da se smatra da je društvo s ograničenom odgovornošću u teškoćama ako je više od polovine temeljnog kapitala nestalo, a više od četvrtine tog kapitala izgubljeno u prethodnih dvanaest mjeseci ili ako ispunjava uvjete za pokretanje stečajnog postupka na temelju nacionalnih propisa.
- (60) U uvodnoj izjavi 11. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje iz 2004. dodaje se da se može smatrati, i ako nisu ispunjeni uvjeti iz uvodne izjave 10., da je poduzeće u teškoćama posebno ako su prisutni uobičajeni znakovi poduzeća u teškoćama, primjerice povećavanje gubitaka, smanjenje prometa, rast zaliha, višak kapaciteta, smanjenje novčanih tokova, rast duga, rast troškova kamata i smanjenje ili nulta neto vrijednost imovine.
- (61) Komisija napominje da je ENVC društvo s ograničenom odgovornošću koje je barem od 2000. stalno bilježilo znatne gubitke. (vidi tablicu 3. u nastavku):

Tablica 3.

Neto rezultati ENVC-a od 2000. do 2013.

	Neto rezultat (u milijunima EUR)
2000.	- 2,72
2001.	- 4,98
2002.	- 11,12

⁽¹⁸⁾ Vidi prethodnu bilješku 14.

	Neto rezultat (u milijunima 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

Izvor: godišnja izvješća EMPORDEF-a za 2006., 2007., 2008., 2012. i 2013. (dostupna na <http://www.empordef.pt/main.html>), godišnja izvješća ENVC-a za 2001., 2002., 2003., 2009., 2010. i 2011.

- (62) Osim znatnih gubitaka ENVC-a koji su prva naznaka teškoća društva, prisutni su i neki drugi uobičajeni znakovi poduzeća u teškoćama u smislu Smjernica za sanaciju i restrukturiranje iz 2004. Na primjer, promet ENVC-a bio je barem od 2008. u stalnom padu, tj. pao je sa 129,62 milijuna EUR te godine na 55,58 milijuna EUR 2009., zatim na 20,22 milijuna EUR 2010. i na 15,11 milijuna EUR 2011. Premda se 2012. promet povećao (30,38 milijuna EUR) zbog nekih dodatnih radova za brod za logističku potporu ⁽¹⁹⁾, bio je to jednokratna događaj, te se promet 2013. ponovno znatno smanjio na 3,79 milijuna EUR.
- (63) Nadalje, ENVC je barem od 2009. bilježio negativni vlasnički kapital: - 25,62 milijuna EUR 2009., - 74,49 milijuna EUR 2010., - 129,63 milijuna EUR 2011., - 142,45 milijuna EUR 2012. i - 193,46 milijuna EUR 2013. ⁽²⁰⁾.
- (64) Prema navodima Portugal (vidi prethodnu uvodnu izjavu 43.), povećanje kapitala iz 2006. bilo je potrebno radi poštovanja članka 35. portugalskog Zakona o trgovačkim društvima, čija je alternativa bila smanjenje kapitala ENVC-a ili likvidacija društva. Nadalje, u planu restrukturiranja koji je izradio BPI iz kolovoza 2005. (vidi prethodnu uvodnu izjavu 47.), naglašeno je da je ENVC od kraja 2003. bio u tehničkom stečaju („falência técnica”). Naposljetku, Komisija napominje da se u izvješću IGF-a iz 2009. navodi da je ENVC od 31. prosinca 2005. i na kraju 2008. ponovno bio u tehničkom stečaju. Stoga se čini da je u trenutku tehničkog stečaja ENVC pokazivao sve znakove stečaja, osim što mjerodavni sud nije službeno proglasio njegov stečaj. To ukazuje na to da je barem krajem 2003., 2005. i 2008. društvo ispunilo uvjete za pokretanje stečajnog postupka na temelju nacionalnih propisa u skladu s uvodnom izjavom 10. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje iz 2004.
- (65) S obzirom na prethodno navedeno Komisija zaključuje da je ENVC bio poduzeće u teškoćama u smislu Smjernica za sanaciju i restrukturiranje iz 2004. u trenutku kada su odobrene sve prethodne mjere.

⁽¹⁹⁾ Izvor: godišnje izvješće EMPORDEF-a za 2012.

⁽²⁰⁾ Izvor: godišnja izvješća EMPORDEF-a za 2012. i 2013. Iz godišnjih izvješća ENVC-a za 2001., 2002. i 2003. proizlazi da je ENVC bilježio ukupni negativni vlasnički kapital 2000. (- 5,99 milijuna EUR), 2001. (- 10,97 milijuna EUR), 2002. (- 22,09 milijuna EUR) i 2003. (- 48,97 milijuna).

6.2. Postojanje potpore

- (66) Na temelju članka 107. stavka 1. UFEU-a svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku, kojom se narušava ili prijete da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj, nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama.
- (67) Kako bi se zaključilo postoji li državna potpora, mora se stoga procijeniti jesu li za utvrđene mjere ispunjeni kumulativni kriteriji iz članka 107. stavka 1. UFEU-a (tj. prijenos državnih sredstava, selektivna prednost, moguće narušavanje tržišnog natjecanja i učinak na trgovinu u EU-u).
- (68) Komisija u tom pogledu već navodi da Portugal ne osporava karakter državne potpore **subvencija u brodogradnji** jer su one prema navodima portugalskih nadležnih tijela dodijeljene u skladu sa Zakonskim dekretom 296/89 kojim se provodi Direktiva 87/167/EEZ. Komisija će procijeniti njihovu spojivost s unutarnjem tržištem u odjeljku 6.4 u nastavku.
- (69) U vezi sa **subvencijama za profesionalnu izobrazbu** dodijeljenim 2005. i 2006. u iznosu od 257 791 EUR, Portugal tvrdi da su odobrene u okviru Operativnog programa za zapošljavanje, izobrazbu i socijalni razvoj (POEFDS) koji je sponzorirao Europski socijalni fond. Komisija napominje da ta sredstva sama po sebi predstavljaju državnu potporu jer ih je dodijelila država članica u kontekstu strukturnih fondova za razdoblje 2000. – 2006. Komisija će stoga izravno procijeniti njihovu spojivost s unutarnjem tržištem u odjeljku 6.4 u nastavku.

6.2.1. Državna sredstva i pripisivanje odgovornosti

- (70) Portugal ne osporava preliminarne nalaze Komisije u skladu s odlukom o pokretanju postupka u vezi s postojanjem državnih sredstava i pripisivanjem odgovornosti.
- (71) Komisija u prvom redu ističe da su krediti DGTF-a, subvencije u brodogradnji i subvencije za profesionalnu izobrazbu dodijeljeni izravno iz državnog proračuna (uglavnom putem DGTF-a), te stoga nema sumnje da te prethodne mjere predstavljaju državna sredstva i da se mogu pripisati državi.
- (72) U pogledu EMPORDEF-a Komisija smatra i da su njegova postupanja uključivala državna sredstva (s obzirom na to da država izravno osigurava proračun EMPORDEF-a) i da se ta postupanja mogu pripisati državi u smislu sudske prakse *Stardust Marinea* ⁽²¹⁾. Komisija u prvom redu napominje da se radi o javnom holdingu u stopostotnom vlasništvu države: DGTF je u ime države jedini dioničar EMPORDEF-a. Osim toga, EMPORDEF je pod neposrednim nadzorom Ministarstva financija i javne uprave u pogledu financijskog nadzora i Ministarstva nacionalne obrane u pogledu sektorskog nadzora ⁽²²⁾.
- (73) Nadalje, prema internetskoj stranici EMPORDEF-a njegovo poslovanje usklađeno je s ciljevima, politikama i glavnim ciljevima koje je utvrdio njegov jedini dioničar, tj. država ⁽²³⁾. Osim toga, predsjednika EMPORDEF-a i njegove izvršne direktore neposredno imenuje ministar nacionalne obrane ⁽²⁴⁾.

⁽²¹⁾ Presuda u predmetu *Francuska protiv Komisije*, C-482/99, EU:C:2002:29.

⁽²²⁾ Izvor: <http://www.empordef.pt/main.html>.

⁽²³⁾ Izvor: <http://www.empordef.pt/uk/main.html>.

⁽²⁴⁾ Vidi popis imenovanja na internetskoj stranici Ministarstva nacionalne obrane (<http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/nomeacoes/ministerio-da-defesa-nacional.aspx>). Vidi nadalje internetsku stranicu EMPORDEF-a (<http://www.empordef.pt/main.html>) kao i nekoliko priopćenja za tisak, na primjer http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content_id=1768612 ili http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content_id=1950754.

- (74) Osim toga, pravila kojima se uređuje planirana privatizacija ENVC-a (vidi prethodni odjeljak 2.2) jasno ukazuju na to da konačnu odluku treba donijeti portugalska vlada, a ne EMPORDEF. U pogledu neizravnih dokaza Komisija napominje da je portugalsko Ministarstvo nacionalne obrane 4. siječnja 2012. izdalo priopćenje za tisak u kojem se navodi sljedeće: „Ministarstvo nacionalne obrane odlučilo je 2. srpnja 2011. obustaviti raspuštanje [ENVC-a]. Ministarstvo nacionalne obrane u kolovozu je ovlastilo novu upravu EMPORDEF-a da pronađe rješenje kojim bi se izbjeglo raspuštanje i zatvaranje ENVC-a.”⁽²⁵⁾. Nadalje, ministar nacionalne obrane u nekoliko je navrata javno najavio korake koji će se poduzeti u pogledu planirane privatizacije ENVC-a⁽²⁶⁾. Nakon što su odbačeni planovi o privatizaciji, portugalska vlada ovlastila je EMPORDEF da poduzme potrebne mjere u pogledu ENVC-a⁽²⁷⁾.
- (75) U svjetlu navedenog, Komisija zaključuje da se postupanja EMPORDEF-a mogu pripisati državi i da su prethodne mjere koje je odobrio ENVC-u uključivale državna sredstva.

6.2.2. Selektivna prednost

- (76) U pogledu toga jesu li prethodne mjere ENVC-u osigurale neopravdanu selektivnu prednost, Komisija napominje da Portugal smatra da to nije slučaj za većinu prethodnih mjera jer bi bile u skladu sa STG načelom.
- (77) U svojoj odluci o pokretanju postupka Komisija je navela da se, usprkos ograničenim informacijama dostupnim u tom trenutku, nije činilo vjerojatnim da bi razuman privatni subjekt ENVC-u dodijelio prethodne mjere. S obzirom na teškoće ENVC-a u tom trenutku preliminarno mišljenje Komisije bilo je da razuman tržišni subjekt, koji posluje pod tržišnim uvjetima, ne bi osigurao takvo financiranje društvu poput ENVC-a. Komisija je preliminarno zaključila da bi i prednost po prirodi bila selektivna s obzirom na to da je ENVC bio njezin jedini korisnik.
- (78) U pogledu **povećanja kapitala iz 2006.** Komisija ne dijeli mišljenje Portugala da bi se STG odlučio za povećanje kapitala ENVC-a umjesto njegove likvidacije kako bi društvu omogućio nastavak poslovanja na tržištu brodogradnje, posebno u pogledu knjige narudžbi koja je u tom trenutku sadržavala 15 projekata izgradnje u iznosu od 386 milijuna EUR (vidi prethodnu uvodnu izjavu 44.).
- (79) Komisija u prvom redu napominje da bi razuman tržišni subjekt razmotrio bi li ekonomski racionalnije bilo likvidirati društvo ili osigurati dodatni kapital, imajući na umu loše financijske rezultate ENVC-a od 2000. do 2006. i uzimajući u obzir mjere koje je država već odobrila ENVC-u prije povećanja kapitala iz 2006. (tj. jedan od kredita DGTF-a u iznosu od 30 milijuna EUR odobren u siječnju/veljači 2006., subvencije u brodogradnji u vrijednosti većoj od 27 milijuna EUR i subvencije za profesionalnu izobrazbu).
- (80) Premda se činilo da iznos knjige narudžbi premašuje iznos ostvaren od tih prethodnih mjera, mišljenje je Komisije da bi razuman tržišni subjekt uzeo u obzir i vjerojatnost da bi ENVC bio u mogućnosti izvršiti izgradnje

⁽²⁵⁾ Izvorni tekst na portugalskom jeziku 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”. Vidi <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-atualizado/20120104-mdn-envc.aspx>.

⁽²⁶⁾ Vidi, primjerice, <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-atualizado/20120319-mdn-modelo-reprivatizacao.aspx>, <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-atualizado/20120502-mdn-envc.aspx> i <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-atualizado/20120713-seamdn-envc.aspx>.

⁽²⁷⁾ Vidi, primjerice, <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministro-da-presidencia-e-dos-assuntos-parlamentares/documentos-oficiais/20131205-comunicado-cm.aspx>. Uključivanje države u postupanja EMPORDEF-a dodatno dokazuje sljedeće priopćenje za tisak portugalske vlade: <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-atualizado/20140205-mdn-comunicado-estaleiros.aspx>.

uz dobit i/ili unutar ugovornih rokova kako bi izbjegao plaćanje kazni ⁽²⁸⁾. U skladu s informacijama koje je dostavio Portugal, ništa ne ukazuje na to da je EMPORDEF proveo te analize u trenutku provedbe povećanja kapitala 2006.

- (81) Osim toga, Portugal napominje da su, u skladu s planom restrukturiranja koji je BPI izradio u kolovozu 2005., troškovi povezani sa zatvaranjem ENVC-a procijenjeni na 175 milijuna EUR. Prema navodima Portugala, s obzirom na to da bi likvidacija bila skuplja od povećanja kapitala, ta mogućnost nije zadržana.
- (82) U tom pogledu Komisija napominje da procjena koju je izradio BPI u planu restrukturiranja nije potkrijepljena dokazima. Na temelju toga Komisija ne može ocijeniti točnost te procjene i zaključiti je li za EMPORDEF uistinu bilo ekonomski racionalnije provesti povećanje kapitala umjesto likvidacije društva.
- (83) Osim toga, Komisija napominje da je u planu restrukturiranja koji je pripremio BPI navedeno kako ENVC nije samostalno sposoban za ponovnu uspostavu održivosti te da su mu potrebna vanjska sredstva u iznosu od 45-50 milijuna EUR u osnovnom scenariju i 70-80 milijuna EUR u pesimističnom scenariju. Iznos povećanja kapitala iz 2006. (24,875 milijuna EUR) i dalje je znatno manji od ovih procjena te ENVC-u ne bi omogućio ponovnu uspostavu održivosti.
- (84) Naposljetku, Komisija napominje da je ENVC-u bilo potrebno dubinsko restrukturiranje, kako se to navodi u planu restrukturiranja koji je pripremio BPI. Premda je plan restrukturiranja tek nacrt, u njemu se već ukazuje na teškoće ENVC-a i na potrebu za dodatnim vanjskim sredstvima. Međutim, u planu restrukturiranja jasno se navodi da bi ponovna uspostava održivosti ENVC-a znatno ovisila o sposobnosti uprave društva da ispuni ugovore i o razvoju tržišta brodogradnje. U tom pogledu Komisija napominje da Portugal nije dostavio dokaze da je EMPORDEF uzeo te elemente u obzir prilikom provedbe povećanja kapitala 2006., koje bi u svakom slučaju bilo manje od iznosa koji bi prema procjenama iz plana restrukturiranja društvu omogućili ponovnu uspostavu održivosti.
- (85) S obzirom na navedeno Komisija zaključuje da razuman subjekt u tržišnom gospodarstvu ne bi proveo povećanje kapitala 2006. te da ono stoga predstavlja neopravdanu prednost za ENVC.
- (86) U pogledu **kredita iz 2012. i 2013.** koje je dodijelio EMPORDEF u ukupnom iznosu od 101 118 066,03 EUR, iz informacija dobivenih od Portugala proizlazi da je EMPORDEF tijekom 2012. potpisao 70 ugovora s ENVC-om, obično kratkoročnih s dospijecem od 90 dana. Krediti su odobreni na nekoliko različitih iznosa i imali su različite kamatne stope, uglavnom 3-mjesečni EURIBOR uvećan za maržu. Međutim, neki ugovori imali su nepromjenjivu kamatnu stopu, posebno ugovori potpisani u razdoblju od listopada 2012. i kasnije (vidi, na primjer, ugovore potpisane 30. ožujka 2012. u iznosu od 16,7 milijuna EUR uz kamatnu stopu od 2 %, 2. studenoga 2012. u iznosu od 10,570 milijuna EUR uz kamatnu stopu od 5,871 % ili 1. prosinca 2012. u iznosu od 1 milijun EUR uz istu kamatnu stopu od 5,871 %). Čini se da ugovori o kreditima nisu bili osigurani jamstvom.
- (87) Portugal tvrdi da u kreditima DGTF-a nema potpore jer je EMPORDEF primijenio iste kamatne stope na ENVC koje je dobio na tržištu. S obzirom na to da bi se EMPORDEF u svakom slučaju smatrao odgovornim za dugove i obveze ENVC-a jer je njegov jedini dioničar, Portugal tvrdi da EMPORDEF nije povećao svoj rizik dodatno se izlažući ENVC-u.
- (88) U prvom redu, ne čini se da bi EMPORDEF bio odgovoran za sve dugove i obveze ENVC-a jer su EMPORDEF i ENVC društva s ograničenom odgovornošću („*sociedade anónima*”). Kao općenito pravilo, kod društava s ograničenom odgovornošću odgovornost članova (imatelja udjela) ograničena je na nominalnu vrijednost njihovih udjela prema članku 271. portugalskog Zakona o trgovačkim društvima ⁽²⁹⁾. Na temelju toga dodjelom kredita ENVC-u 2012. i 2013. EMPORDEF bi snosio dodatne rizike koji bi premašili njegove udjele u tom društvu.

⁽²⁸⁾ U tom pogledu Komisija utvrđuje kao *ex post* dokaz da je u izvješće IGF-a za 2009. (vidi uvodnu izjavu 49.) naglašeno da je ENVC u razdoblju 2005. – 2007. isporučio 11 brodova čiji su troškovi izgradnje premašili ugovorene ugovorne troškove za 15,4 % (potrebno je napomenuti da su troškovi koje je ENVC namijenio u proračunu već premašili ugovorne troškove za 4,1 %, što je značilo da će društvo u svakom slučaju izgraditi brodove s gubitkom).

⁽²⁹⁾ Izvor: http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/business-environment/files/annexes_accounting_report_2011/portugal_en.pdf.

- (89) Neovisno o prethodno navedenom, u svakom slučaju Komisija smatra da EMPORDEF nije djelovao kao razuman tržišni subjekt kada je ENVC-u osigurao kredite 2012. i 2013. Financijska situacija ENVC-a u tom trenutku bila je izuzetno teška: njegovi gubici u prethodnoj godini dosegli su 22,70 milijuna EUR (vidi prethodnu tablicu 3.), a negativni vlasnički kapital društva iznosio je – 129,63 milijuna EUR (vidi prethodnu uvodnu izjavu 63.). S obzirom na teškoće ENVC-a Komisija smatra da bi ulagač u tržišnom gospodarstvu procijenio financijsku situaciju ENVC-a i analizirao sposobnost društva da otplati kredite i kamate. U tom pogledu Komisija napominje da je nekoliko financijskih institucija – u vezi s kojima Komisija nema razloga sumnjati da nisu poslovale kao tržišni ulagači – odbilo ENVC-u izravno dodijeliti kredite. To samo po sebi ukazuje na to da tržišta nisu više vjerovala da bi ENVC mogao otplatiti kredite.
- (90) Samo primjenjivanjem istih kamata koje je za kredite dobio na tržištu, EMPORDEF je ENVC-u osigurao neopravdanu prednost jer potonji ne bi mogao dobiti te uvjete – ENVC zapravo nijedan kredit nije dobio na tržištu. Premda bi se moglo činiti da su neke kamatne stope koje je EMPORDEF primijenio na ENVC relativno visoke (npr. 3-mjesečni EURIBOR uvećan za 8,431 % za ugovor potpisan 30. svibnja 2012.), Komisija smatra da nijedna privatna financijska institucija ne bi dodijelila takav kredit bez osiguranih jamstava društvu koje je nedvojbeno u teškoćama.
- (91) Komisija navodi i da jednom kada su prvi ugovori stigli na naplatu u roku od 90 dana, EMPORDEF je mogao primijetiti da ENVC nije otplatio glavnice niti platio kamate (vidi prethodnu uvodnu izjavu 51.). Na temelju toga Komisija smatra da razuman tržišni subjekt ne bi ENVC-u dodijelio dodatne kredite.
- (92) Komisija stoga zaključuje da krediti iz 2012. i 2013. predstavljaju neopravdanu prednost za ENVC.
- (93) Komisija će sada procijeniti jesu li **krediti DGTF-a** u iznosu od 56 milijuna EUR ENVC-u osigurali neopravdanu prednost. Portugal navodi da je za te kredite kamatna stopa bila 6-mjesečnog EURIBOR-a uvećan za promjenjivi raspon ovisno o svakom ugovoru. Prema navodima Portugala ta naknada bila bi zadovoljavajuća za ulagača, čime se isključuje postojanje neopravdane prednosti i državne potpore. Portugal navodi i da su krediti DGTF-a dodijeljeni imajući na umu knjigu narudžbi ENVC-a.
- (94) Komisija ne može dijeliti mišljenje Portugala da bi uz kamatnu stopu koja odgovara 6-mjesečnom EURIBOR-u uvećanom za promjenjivi raspon krediti DGTF-a bili spojivi s tržištem. Tablica 4. u nastavku sadržava sažeti prikaz ukupne kamatne stope primjenjive na DGTF kredite u trenutku njihova potpisivanja.

Tablica 4.

Ukupna kamatna stopa primjenjiva na kredite DGTF-a

Datum potpisivanja ugovora	Iznos u EUR-ima	6-mjesečni EURIBOR (a) (%)	Raspon ⁽¹⁾ (b)	Ukupna kamatna stopa (a)+(b) (%)
31. siječnja 2006.	30 000 000	2,698	150bb	4,198 ⁽²⁾
11. prosinca 2008.	8 000 000	3,417	100bb	4,417
28. travnja 2010.	5 000 000	0,964	100bb	1,964
27. travnja 2011. (isplaćeno u dva obroka u travnju 2011. i u lipnju 2011.)	13 000 000	1,661	3,907 % (travanj 2011.) 3,580 % (travanj 2011.)	5,568 (travanj 2011.) 5,241 (travanj 2011.)

⁽¹⁾ Za ugovor potpisan 27. travnja 2011. primjenjivi raspon bio je srednji raspon razmjene imovine portugalskog javnog duga s jednakim dospijećem (podatke dostavio Portugal).

⁽²⁾ Od 2010. kamatna stopa usklađena je s onom kredita od 11. prosinca 2008.

- (95) Kako bi utvrdila spojivost kamatnih stopa koje su se primjenjivale na kredite DGTF-a s tržištem, Komisija će koristiti najbolje dostupne zamjenske referentne stope koje proizlaze iz važećih pravila u tom trenutku.
- (96) Prvo, kako je navedeno u prethodnom odjeljku 6.1, Komisija smatra da se ENVC u 2006. i 2008. mogao smatrati poduzećem u teškoćama. Kada je osobito riječ o kreditima DGTF-a iz 2006., Komisija napominje da prema izvješću IGF-a za 2009., ENVC je od 31. prosinca 2005. bio u tehničkom stečaju. U pogledu kredita DGTF-a iz 2008., u istom izvješću navodi se da je ENVC od kraja 2008. ponovno bio u tehničkom stečaju (vidi prethodnu uvodnu izjavu 64.).
- (97) Osobito u vezi s kreditom DGTF-a iz 2006. u obavijesti Komisije o metodi utvrđivanja referentnih i diskontnih stopa iz 1997. ⁽³⁰⁾, važećih u tom trenutku, utvrđeno je da je osnovna stopa (3,70 % u Portugalu u siječnju 2006.) ⁽³¹⁾ trebala biti povećana za premiju koja je iznosila 400 baznih bodova ili više u situacijama koje su uključivale poseban rizik. U tom pogledu Komisija naglašava teškoće ENVC-a u tom trenutku i činjenicu da je bio u tehničkom stečaju. Nadalje, prema ugovoru o kreditu DGTF-a iz 2006. ENVC je pristao da prihodi od izgradnje određenih brodova za portugalsku mornaricu služe kao jamstvo. Međutim, nejasno je bi li tržišno usmjeren zajmodavac prihvatio takvo jamstvo s obzirom na probleme ENVC-a u izvršavanju izgradnji uz dobit i/ili unutar ugovornih rokova (u vezi s time vidi prethodnu uvodnu izjavu 80. i bilješku 28.). U svakom slučaju Komisiji nisu dostavljeni dokazi koji bi omogućili ispitivanje tih ugovora o izgradnji. Komisija stoga smatra da bi bilo razumno primijeniti maržu od najmanje 400 baznih bodova. Zbog toga bi primjenjiva referentna stopa bila najmanje 7,70 %, što je dosta iznad kamatne stope od 4,198 % koju je DGTF stvarno i primijenio.
- (98) U pogledu kredita DGTF-a iz 2008. u Komunikaciji Komisije o reviziji metode utvrđivanja referentnih i diskontnih stopa iz 2008. ⁽³²⁾, važećih u to vrijeme, utvrđeno je da se na osnovnu stopu (2,05 % u Portugalu u prosincu 2008.) ⁽³³⁾ trebala primijeniti marža ovisno o rejtingu predmetnog poduzetnika i razini ponuđenog jamstva. U pogledu teškoća ENVC-a u tom trenutku i niske razine jamstva (vidi prethodnu uvodnu izjavu 97., koja se primjenjuje *mutatis mutandis*), primjenjiva marža bila bi najmanje 1 000 baznih bodova. Zbog toga bi primjenjiva referentna stopa bila najmanje 12,05 %, također iznad kamatne stope od 4,417 % koju je DGTF stvarno i primijenio.
- (99) U vezi s kreditima DGTF-a iz 2010. i 2011. Komisija naglašava svoja stajališta da se ENVC smatra poduzećem u teškoćama u trenutku kada su krediti odobreni (vidi prethodni odjeljak 6.1). U skladu s Komunikacijom Komisije o reviziji metode utvrđivanja referentnih i diskontnih stopa iz 2008., važećih u to vrijeme, osnovna stopa primjenjiva za Portugal iznosila je 1,24 % u travnju 2008. i 1,49 % u travnju 2011.
- (100) U pogledu kredita DGTF-a iz 2010. Komisija napominje da ne postoji strogo osiguranje jamstva, već samo obećanje ENVC-a da će za otplatu kredita koristiti prihode od predmetnog okvirnog ugovora s Ministarstvom nacionalne obrane. Na temelju toga i imajući na umu teškoće ENVC-a u tom trenutku Komisija smatra da bi primjenjiva marža trebala biti najmanje 1 000 baznih bodova. Stoga bi primjenjiva referentna stopa trebala iznositi najmanje 11,24 % u usporedbi sa znatno nižom stopom od 1,964 %, koju je naplatio DGTF.
- (101) Naposljetku, u pogledu kredita DGTF-a iz 2011. Komisija napominje da, kao i u slučaju kredita DGTF-a iz 2010., strogo govoreći ne postoji osiguranje jamstva, već samo obećanje ENVC-a da će za otplatu kredita koristiti prihode od predmetnog okvirnog ugovora s Ministarstvom nacionalne obrane, koji je osim toga trebala potvrditi Uprava ENVC-a i odobriti Ministarstvo nacionalne obrane. Stoga je vrlo dvojbeno da bi tržišno usmjeren zajmodavac tu razinu osiguranja jamstva smatrao odgovarajućom. Stoga Komisija smatra, s obzirom na to da je ENVC u tom trenutku bio poduzeće u teškoćama, da bi primjenjiva marža trebala iznositi najmanje 1 000 baznih bodova, što bi dovelo do referentne stope od najmanje 11,49 %, što je znatno više od kamatnih stopa koje su se stvarno primjenjivale na ENVC (5,568 % u travnju 2011. i 5,241 % u lipnju 2011.).
- (102) Imajući to u vidu, Komisija zaključuje da su krediti DGTF-a ENVC-u osigurali neopravdanu prednost.

⁽³⁰⁾ SL C 273, 9.9.1997., str. 3.

⁽³¹⁾ Izvor: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates_eu25_en.pdf.

⁽³²⁾ SL C 14, 19.1.2008., str. 6.

⁽³³⁾ Izvor: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/base_rates_eu27_en.pdf.

- (103) Kada je riječ o **pismima namjere** koje je EMPORDEF izdao od 2007. do 2011., Komisija prvo napominje da se čini da su po prirodi vrlo slična jamstvu jer je u većini tih pisama EMPORDEF posebno naveo da će učiniti sve što je potrebno kako bi osigurao da ENVC ima dostupna sredstva potrebna za izvršenje osnovnog ugovora o kreditu. Međutim, pisma namjere od 8. siječnja 2007. i 26. lipnja 2008. različito su formulirana. EMPORDEF u tim pismima navodi da je stopostotni vlasnik ENVC-a i da se njegovo vlasništvo neće smanjiti; u protivnome, banci koja odobrava kredit dopušteno je od ENVC-a zatražiti otplatu kredita prije dospelja. Na temelju same te izjave Komisija ne može smatrati da bi EMPORDEF bio odgovoran za ENVC-ovo neispunjavanje obveza u pogledu osnovnih kredita te stoga nije primjereno smatrati ih jamstvom. Stoga nije utvrđeno da su ta pisma ENVC-u osigurala prednost.
- (104) U pogledu ostalih pisama namjere (tj. onih izdanih 2009., 2010. i 2011.), s obzirom na to da EMPORDEF izjavljuje da je spreman uskočiti ako ENVC ne izvrši osnovni ugovor o kreditu, čini se jasnim da su ona istovrijedna jamstvu jer EMPORDEF financijskoj instituciji koja odobrava kredit jamči da će poduzeti sve što je potrebno kako bi ENVC imao dostupna sredstva za otplatu kredita. Uobičajeni tržišni subjekt zatražio bi premiju u zamjenu za osiguranje te vrste „jamstva“, što EMPORDEF međutim nije nikada učinio usprkos značajnom riziku da ENVC neće biti u mogućnosti otplatiti kredite s obzirom na teškoće koje je u tom trenutku imao.
- (105) U skladu s odjeljkom 2.2 Obavijesti Komisije o primjeni članaka 87. i 88. Ugovora o EZ-u na državne potpore u obliku jamstava ⁽³⁴⁾ (u daljnjem tekstu: „Obavijest o jamstvima“), „za preuzimanje rizika u normalnim bi okolnostima trebalo platiti odgovarajuću premiju. Ako zajmoprimac ne treba platiti takvu premiju, ili plati nisku premiju, poduzetnik ostvaruje pogodnost. U usporedbi sa situacijom bez jamstva, državno jamstvo omogućava zajmoprimcu ostvariti bolje financijske uvjete za zajam od onih koji su inače na raspolaganju na financijskim tržištima. Obično uz državno jamstvo zajmoprimac može ostvariti niže kamatne stope i/ili ponuditi manje sigurnosti. U nekim slučajevima bez državnog jamstva zajmoprimac ne bi mogao naći financijsku instituciju koja bi mu bila spremna dati zajam ni pod kojim uvjetima.“ Stoga je potrebno provjeriti je li se jamstvo načelno moglo osigurati po tržišnim uvjetima na financijskim tržištima i je li za jamstvo plaćena tržišna premija ⁽³⁵⁾.
- (106) Komisija napominje da pisma namjere nisu financijski nadoknađena i da ENVC nije EMPORDEF-u platio premiju. Stoga rizik koji je snosio EMPORDEF nije bio financijski nadoknađen. Na temelju toga može se zaključiti da su pisma namjere, koja imaju svojstva vrlo slična jamstvu, ENVC-u osigurala neopravdanu prednost.
- (107) U pogledu tvrdnje Portugala da bi se EMPORDEF u svakom slučaju u zadnjoj instanci smatrao odgovornim za dugove ENVC-a jer je bio njegov jedini dioničar, Komisija upućuje na svoje obrazloženje u prethodnoj uvodnoj izjavi 88., koje se primjenjuje *mutatis mutandis*.
- (108) Stoga Komisija smatra da su pisma namjere iz 2009., 2010. i 2011. ENVC-u osigurala neopravdanu prednost.
- (109) U pogledu **kredita za brod Atlântida** Komisija napominje da je EMPORDEF u prosincu 2009. ENVC-u dodijelio 37 milijuna EUR koje je dobio od CGD-a za završetak pravnog postupka s Atlanticolineom. U tom trenutku, kada je ENVC već bio poduzeće u teškoćama, razuman tržišni subjekt procijenio bi stanje društva i njegovu sposobnost otplate kredita, umjesto da jednostavno prebaci sredstva ENVC-u. Razuman tržišni subjekt procijenio bi rizike povezane s poslovanjem i mogućnost prodaje broda drugom kupcu, što se na kraju i dogodilo u rujnu 2014. (vidi prethodnu uvodnu izjavu 30.). Komisija osim toga napominje da je kredit dodijeljen EMPORDEF-u po godišnjoj kamatnoj stopi jednakoj 6-mjesečnom EURIBOR-u uvećanom za 2 %, što je u trenutku ugovora značilo 2,993 %. Međutim, u skladu s Komunikacijom Komisije o reviziji metode utvrđivanja referentnih i diskontnih stopa iz 2008., važećih u to vrijeme, osnovna stopa primjenjiva za Portugal u prosincu 2009. iznosila je 1,45 %, kojoj bi trebalo dodati maržu od najmanje 1 000 baznih bodova s obzirom na teškoće ENVC-a i nedostatak strogog osiguranja jamstva. Tako bi primjenjiva referentna stopa iznosila najmanje 11,45 %.

⁽³⁴⁾ SL C 155, 20.6.2008., str. 10. Vidi i Obavijest Komisije iz 2000. o primjeni članaka 87. i 88. Ugovora o EZ-u na državne potpore u obliku jamstava (SL C 71, 11.3.2000., str. 14.).

⁽³⁵⁾ Vidi, primjerice, uvodne izjave 249. i 250. Odluke Komisije 2008/948/EZ od 23. srpnja 2008. o mjerama potpore Njemačke DHL-u i zračnoj luci Leipzig Halle C 48/06 (ex N 227/06) (SL L 346, 23.12.2008., str. 1.).

- (110) Komisija smatra da ENVC nije EMPORDEF-u otplatio 37 milijuna EUR kredita za brod Atlântida, te da nije platio kamate za taj iznos, osim 840 480,54 EUR kamata plaćenih 2010. Na temelju toga i imajući u vidu prethodno navedeno, Komisija zaključuje da je kredit za brod Atlântidu ENVC-u osigurao neopravdanu prednost.

6.2.3. *Narušavanje tržišnog natjecanja i učinak na trgovinu u EU-u*

- (111) Prethodne mjere vjerojatno će utjecati na trgovinu među državama članicama jer se ENVC tržišno natječe s brodogradilištima iz ostalih država članica Europske unije i iz ostatka svijeta. Predmetne prethodne mjere tako su ENVC-u omogućile nastavak poslovanja tako da se nije morao suočiti, kao drugi konkurenti, s posljedicama koje bi uobičajeno uslijedile zbog njegovih loših financijskih rezultata. Stoga prethodne mjere narušavaju i tržišno natjecanje.

6.2.4. *Zaključak o postojanju državne potpore i kvantifikacija*

- (112) Na temelju prethodne procjene Komisija zaključuje da prethodne mjere predstavljaju državnu potporu jer ispunjavaju potrebne zahtjeve definicije državne potpore iz članka 107. stavka 1. UFEU-a, osim pisama namjere od 8. siječnja 2007. i 26. lipnja 2008. (vidi prethodnu uvodnu izjavu 103.).

- (113) Kako je navedeno u prethodnim uvodnim izjavama 68. i 69., ukupnost **subvencija u brodogradnji** u iznosu od 27 129 933,20 EUR i **subvencija za profesionalnu izobrazbu** u iznosu od 257 791 EUR predstavljaju državnu potporu.

- (114) U pogledu ostalih prethodnih mjera Komisija naglašava da zbog teškoća ENVC-a u tom trenutku nijedan tržišno usmjeren subjekt ne bi ih odobrio društvu. Zbog toga Komisija smatra da je ENVC primio državnu potporu u iznosu koji je jednak ukupnom **povećanju kapitala iz 2006.** (24,875 milijuna EUR).

- (115) U pogledu **pisama namjere** iz 2009., 2010. i 2011., Komisija naglašava da su po prirodi vrlo slična jamstvima (vidi prethodne uvodne izjave 103. i 104.). U vezi s tim, u odjeljku 4.1 Obavijesti o jamstvima navodi se sljedeće: „Komisija navodi da bi za društva u teškoćama tržišni davatelj jamstva, ako postoji, u vrijeme davanja jamstva zaračunao visoku premiju s obzirom na očekivanu stopu neizvršavanja ugovornih obveza. Ako vjerojatnost da zajmoprimac neće moći otplatiti kredit postane posebno visoka, ova tržišna stopa možda neće postojati, a u izuzetnim okolnostima vrijednost jamstva može biti onolika koliki je i iznos koji je učinkovito pokriven tim jamstvom.”

- (116) Komisija napominje da su banke ENVC-u dodijelile kredite samo zbog postojanja „jamstava” (u obliku pisama namjere) EMPORDEF-a kojima jamči da će poduzeti što je potrebno kako bi osigurao da ENVC otplati kredite. Osim toga, Komisija navodi da su pisma namjere dodijeljena besplatno u trenutku kada je ENVC bio u teškoćama i usprkos značajnom riziku da ne bi mogao ispuniti svoje obveze. Komisija osim toga napominje da je ENVC najmanje u tri navrata bio u tehničkom stečaju (vidi prethodnu uvodnu izjavu 64.), a EMPORDEF je usprkos tome odlučio izdati pisma namjere bez premije. U tom kontekstu Komisija zaključuje da ne postoji moguća tržišna stopa koja bi se mogla koristiti kao razumno sredstvo usporedbe te stoga zauzima stajalište da je ENVC primio državnu potporu u iznosu koji je jednak ukupnim iznosima za koje su jamčila pisma namjere iz 2009., 2010. i 2011. (tj. 51 280 000 EUR).

- (117) Slična logika primjenjuje se u slučaju kredita dodijeljenih ENVC-u, tj. **kredita iz 2012. i 2013., kredita DGTF-a i kredita za brod Atlântida.** EMPORDEF i DGTF dodijelili su te kredite ENVC-u u trenutku kada je društvo bilo u teškoćama i kada ih nijedan razuman tržišni subjekt ne bi dodijelio. To je osobito očigledno u slučaju kredita iz 2012. i 2013. jer, kako je navedeno u prethodnoj uvodnoj izjavi 21., banke su prestale dodjeljivati kredite ENVC-u, te su jedino bile spremne to učiniti u odnosu na EMPORDEF. Komisija napominje i da su krediti DGTF-a i

kredit za brod Atlântidu dodijeljeni od 2006. do 2011.: tijekom tih godina privatne banke bile su spremne kreditirati ENVC samo na temelju jamstva (u obliku pisma namjere) EMPORDEF-a. To ukazuje na to da nijedan tržišni subjekt nije bio spreman dodijeliti kredit samo ENVC-u. Stoga s obzirom na navedeno Komisija zaključuje da je ENVC primio državnu potporu u iznosu koji je jednak ukupnim iznosima kredita iz 2012. i 2013. (101 118 066,03 EUR), kredita DGTF-a (30 milijuna EUR, 8 milijuna EUR, 5 milijuna EUR i 13 milijuna EUR svaki pojedinačno) i kredita za brod Atlântida (37 milijuna EUR).

6.3. Nezakonite potpore

- (118) Prema članku 108. stavku 3. UFEU-a država članica ne primjenjuje mjeru potpore prije nego što Komisija donese odluku kojom se ta mjera odobrava.
- (119) Komisija napominje da je Portugal odobrio prethodne mjere ENVC-u a da o njima nije obavijestio Komisiju radi odobrenja (uz izuzetke navedene u uvodnoj izjavi 125. u nastavku). Komisija izražava žaljenje što Portugal nije ispunio obvezu neprimjenjivanja mjera i stoga je prekršio svoju obvezu u skladu s člankom 108. stavkom 3. UFEU-a.

6.4. Spojivost prethodnih mjera s unutarnjim tržištem

- (120) Ako prethodno utvrđene mjere predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, njihova spojivost mora se procijeniti u odnosu na izuzetke iz stavaka 2. i 3. te odredbe.
- (121) U skladu sa sudskom praksom Suda EU-a država članica može se pozvati na moguće osnove spojivosti i dokazati da su ispunjeni uvjeti za takvu spojivost ⁽³⁶⁾. Portugalska nadležna tijela smatraju da većina prethodnih mjera ne predstavlja državnu potporu pa stoga nisu dostavila moguće osnove za spojivost.
- (122) Komisija je ipak procijenila bi li neke od mogućih osnova za spojivost utvrđenih u UFEU-u bile primjenjive na prethodne mjere.
- (123) U pogledu **subvencija u brodogradnji** Portugal tvrdi da su one dodijeljene prema Zakonskom dekretu 296/89 kojim se provodi Direktiva 87/167/EEZ (vidi prethodnu uvodnu izjavu 68.). Međutim, kako je Komisija već navela u Odluci o pokretanju postupka, ta Direktiva prestala se primjenjivati od 31. prosinca 1990. (vidi njezin članak 13.).
- (124) Osim toga, Portugal nije dostavio dokaze da bi subvencije u brodogradnji bile spojive s naknadnim pravnim osnovama za prijavu spojive potpore u korist brodogradnje.
- (125) Jedino izuzeće odnosi se na dvije subvencije u brodogradnji odobrene ENVC-u 2003. i 2005. za izgradnju dva broda (ugovori C224 i C225 – vidi Prilog II). Te subvencije odobrene su Odlukom Komisije u predmetu C 33/2004 ⁽³⁷⁾ na osnovi Uredbe (EZ) br. 1540/98. Komisija stoga zaključuje, u skladu s dostavljenim informacijama, da subvencije za ugovore C224 i C225 u pojedinačnom iznosu od 2 675 275 EUR (ili ukupno 5 350 550 EUR) predstavljaju potporu brodogradnji spojivu s unutarnjim tržištem.
- (126) Komisija ipak smatra da su preostale subvencije u brodogradnji (u iznosu od 21 779 383,21 EUR), a za koje Portugal ne razmatra njihov karakter državne potpore, nespojive s unutarnjim tržištem.

⁽³⁶⁾ Presuda u predmetu *Italija protiv Komisije*, C-364/90, EU:C:1993:157.

⁽³⁷⁾ Odluka Komisije 2006/946/EZ od 6. rujna 2005. o državnoj potpori – Portugal – Produljenje trogodišnjeg ograničenja za isporuku dvaju kemijskih tankera koja je izgradilo društvo Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A. (SL L 383, 28.12.2006., str. 16.).

- (127) U vezi s **ostalim prethodnim mjerama** (osim pisama namjere od 8. siječnja 2007. i 26. lipnja 2008.), kako je već navedeno u odluci o pokretanju postupka, a s obzirom na prirodu mjera i teškoća ENVC-a čini se da su jedini relevantni kriteriji spojivosti oni koji se odnose na potpore za sanaciju i restrukturiranje poduzeća u teškoćama prema članku 107. stavku 3. točki (c) UFEU-a na osnovi Smjernica za sanaciju i restrukturiranje iz 2004. ⁽³⁸⁾.
- (128) U prvom redu, Komisija naglašava svoje nalaze iz odluke o pokretanju postupka da uvjeti za potporu za sanaciju utvrđeni u odjeljku 3.1 Smjernica za sanaciju i restrukturiranje iz 2004. nisu ispunjeni. Prema točki 25. podtočki (a) Smjernica za sanaciju i restrukturiranje iz 2004. potpora za sanaciju mora se sastojati od potpore za likvidnost u obliku zajma ili jamstva za zajam; u oba slučaja zajam se mora odobriti uz kamatnu stopu koja je barem usporediva s onima za zajmove zdravim poduzećima. Na primjer, povećanje kapitala iz 2006. već ne bi ispunilo taj zahtjev.
- (129) Osim toga, u točki 25. podtočki (a) dodaje se da zajam mora biti vraćen, a jamstvo mora prestati najdulje u roku od šest mjeseci od isplate prve rate poduzeću. Kako je prethodno objašnjeno, čini se da to nije bio slučaj za bilo koju od prethodnih mjera koje se procjenjuju.
- (130) U točki 25. podtočki (b) navodi se da se potpora za sanaciju mora dati zbog ozbiljnih socijalnih teškoća i ne smije imati štetne učinke „prelijevanja” na druge države članice. Portugal nije dostavio dokaze da je to bio slučaj za bilo koju od prethodnih mjera.
- (131) U slučaju neprijavljene potpore za sanaciju točkom 25. podtočkom (c) zahtijeva se od države članice da Komisiju najkasnije šest mjeseci nakon prve provedbe mjere potpore za sanaciju obavijesti o planu restrukturiranja ili likvidacije ili o dokazu da je zajam vraćen u cijelosti i/ili da je jamstvo isteklo. Portugal ponovno nije ispunio taj nužni zahtjev spojivosti.
- (132) U skladu s točkom 25. podtočkom (d) potpora za sanaciju mora biti ograničena na iznos koji je potreban za održavanje poslovanja poduzeća. U pogledu znatnih iznosa potpore koji proizlaze iz svih prethodnih mjera Komisija zaključuje da ni taj zahtjev nije bio ispunjen.
- (133) Naposljetku, u točki 25. podtočki (e) Smjernica za sanaciju i restrukturiranje iz 2004. zahtijeva se poštovanje načela jednokratne dodjele. U skladu s tim načelom, ako je prošlo manje od deset godina od dodjele potpore za sanaciju ili je razdoblje restrukturiranja završilo, Komisija neće dopustiti daljnje potpore za sanaciju ili restrukturiranje. S obzirom na brojne intervencije države tijekom vremenskog razdoblja obuhvaćenog prethodnim mjerama, jasno je da načelo jednokratne dodjele nije poštovano i da je u brojnim navratima ENVC ostvario korist od nezakonitih državnih potpora.
- (134) U vezi s potporom za restrukturiranje, kako je utvrđena u odjeljku 3.2 Smjernica za sanaciju i restrukturiranje iz 2004., Komisija napominje da Portugal nije obavijestio Komisiju o prethodno navedenim mjerama kao o potpori za restrukturiranje, te tako nije dokazao postojanje bilo kojeg potrebnog elementa kako bi se potpora smatrala spojivom (plan restrukturiranja, vlastiti doprinos, kompenzacijske mjere itd.).
- (135) U uvodnoj izjavi 34. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje iz 2004. posebno se navodi da je provedba plana restrukturiranja uvjet za odobrenje potpore za restrukturiranje, koji Komisija mora odobriti u svim slučajevima pojedinačnih potpora. Osim toga, svaka potpora za restrukturiranje mora uključivati mjere kojima se nastoje izbjeći neopravdana narušavanja tržišnog natjecanja („kompenzacijske mjere” – vidi točke 38. do 42.), te da mora također osigurati „vlastiti doprinos” korisnika, koji je u slučaju ENVC-a trebao iznositi 50 % troškova restrukturiranja jer se radilo o velikom poduzetniku (vidi točke 38. do 45.). Osim toga, kao i u slučaju potpore za sanaciju, mora se poštovati načelo jednokratne dodjele.

⁽³⁸⁾ U pogledu subvencija za profesionalnu izobrazbu Komisija napominje da Smjernice za nacionalne regionalne potpore za 2000. – 2006. (SL C 74, 10.3.1998., str. 9.), važeće u to vrijeme, isključuju odredbu regionalne potpore poduzećima u teškoćama.

- (136) Komisija u prvom redu naglašava da načelo jednokratne dodjele nije poštovano (vidi prethodnu uvodnu izjavu 133.). Komisija napominje da su brojne prethodne mjere dodijeljene izvan planiranog razdoblja restrukturiranja od 2005. do 2009. Time bi se kršilo načelo jednokratne dodjele te bi stoga bilo dovoljno smatrati da se prethodne mjere ne mogu smatrati spojivim potporama za restrukturiranje u skladu sa Smjernicama za sanaciju i restrukturiranja iz 2004.
- (137) U svakom slučaju, Komisija naglašava da je Portugal plan restrukturiranja koji je pripremio BPI dostavio tek 2014., odnosno 5 godina nakon isteka planiranog razdoblja restrukturiranja (2005. – 2009.). Osim toga, Komisija naglašava da se čini da je plan koji je pripremio BPI nacrt za raspravu. U svakom slučaju, iako se čini da plan restrukturiranja uključuje neke elemente koji se zahtijevaju Smjernicama za sanaciju i restrukturiranje iz 2004., on ne uključuje kompenzacijske mjere i ne predviđa vlastiti doprinos ENVC-a. Stoga se ne može smatrati da plan restrukturiranja BPI-a poštuje potrebne zahtjeve Smjernica za sanaciju i restrukturiranje iz 2004.
- (138) Bez predloženih kompenzacijskih mjera i vlastitog doprinosa ENVC-a, te imajući na umu da nije poštovano načelo jednokratne dodjele, Komisija zaključuje da se preostale prethodne mjere ne mogu smatrati spojivim potporama za restrukturiranje prema Smjernicama za sanaciju i restrukturiranje.

6.5. Zaključak o spojivosti

- (139) S obzirom na sve navedeno Komisija smatra da subvencije u brodogradnji za ugovore C224 i C225 u pojedinačnom iznosu od 2 675 275 EUR svaka (vidi prethodnu uvodnu izjavu 125.), predstavljaju potporu brodogradnji spojivu s unutarnjim tržištem.
- (140) Komisija smatra da preostale prethodne mjere (tj. povećanje kapitala iz 2006., krediti iz 2012. i 2013., krediti DGTf-a, pisma namjere iz 2009., 2010. i 2011., subvencije za profesionalnu izobrazbu, kredit za brod Atlántida i preostale subvencije u brodogradnji) ne ispunjavaju uvjete Smjernica za sanaciju i restrukturiranje iz 2004. Komisija nije utvrdila nijednu drugu osnovu za spojivost. Zbog toga Komisija smatra da preostale prethodne mjere predstavljaju državnu potporu koja nije spojiva s unutarnjim tržištem.

6.6. Povrat

- (141) U skladu s Ugovorom i uspostavljenom sudskom praksom Suda EU-a, Komisija je nadležna odlučiti da predmetna država članica mora ukinuti ili izmijeniti potporu ako se utvrdi da ona nije spojiva s unutarnjim tržištem⁽³⁹⁾. Sud je također dosljedno smatrao da je svrha obveze države članice da ukine potporu koju Komisija smatra nespojivom s unutarnjim tržištem ponovno uspostaviti prethodnu situaciju⁽⁴⁰⁾.
- (142) U tom kontekstu Sud je utvrdio da će taj cilj biti ostvaren kada primatelj vrati iznose koji su mu odobreni u okviru nezakonite potpore, čime će izgubiti prednost koju je imao na tržištu u odnosu na konkurente te će se uspostaviti situacija koja je postojala prije isplate potpore⁽⁴¹⁾.
- (143) U skladu s tom sudskom praksom, u članku 14. stavku 1. Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999⁽⁴²⁾ propisano je da „u slučaju kada se u slučajevima nezakonite potpore donesu negativne odluke, Komisija donosi odluku kojom se od dotične države članice zahtijeva da poduzme sve potrebne mjere kako bi od korisnika povukla sredstva potpore [...]”. U članku 15. iste Uredbe objašnjava se da „ovlasti Komisije u vezi s povratom potpore podliježu roku zastare od deset godina”, koji „počinje danom kada je nezakonita potpora dodijeljena korisniku [...]. Rok zastare se prekida bilo kojom radnjom koju Komisija ili neka država članica, djelujući na zahtjev Komisije, poduzme u vezi s nezakonitom potporom.” S obzirom na to da se prva radnja koju je Komisija poduzela u predmetu SA.35546 dogodila 11. listopada 2012. (vidi prethodnu uvodnu izjavu 1.), svaki povrat nespojive potpore ne može uključiti potporu odobrenu prije 11. listopada 2002.

⁽³⁹⁾ Presuda u predmetu *Komisija protiv Njemačke*, C-70/72, EU:C:1973:87, točka 13.

⁽⁴⁰⁾ Presuda u predmetu *Španjolska protiv Komisije*, C-278/92, C-279/92 i C-280/92, EU:C:1994:325, točka 75.

⁽⁴¹⁾ Presuda u predmetu *Belgija protiv Komisije*, C-75/97, EU:C:1999:311, točke 64. i 65.

⁽⁴²⁾ Uredba Vijeća (EZ) br. 659/1999 od 22. ožujka 1999. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 93. Ugovora o EZ-u (SL L 83, 27.3.1999., str. 1.).

- (144) Komisija u vezi s tim napominje da su neke subvencije u brodogradnji dodijeljene prije 11. listopada 2002., posebno u vezi s ugovorima C206, C211, C217, C218, C219, C220, C221 i C222 (vidi Prilog II.). Zbog toga nespojiva potpora za ove ugovore, u iznosu od 11 297 009,19 EUR, podliježe roku zastare od deset godina i ne može se vratiti.
- (145) Povrat preostalih prethodnih mjera koje predstavljaju nezakonitu i nespojivu državnu potporu (vidi tablicu 5. u nastavku) mora se osigurati radi ponovne uspostave stanja koje je postojalo na tržištu prije njihova odobrenja. Povrat bi trebao obuhvatiti razdoblje od nastanka prednosti za korisnika, odnosno kada je potpora stavljena na raspolaganje korisniku, do stvarnog povrata, a na iznose koji se moraju vratiti trebale bi se obračunati kamate do stvarnog povrata.

Tablica 5.

Iznosi za povrat (u EUR)

Datum	Mjera	Iznos povrata ⁽¹⁾
11. svibnja 2006.	Povećanje kapitala iz 2006.	24 875 000
2012./2013.	Kredit iz 2012. i 2013.	101 118 066,03
i. 31. siječnja 2006. ii. 11. prosinca 2008. iii. 28. travnja 2010. iv. 27. travnja 2011.	Kredit DGTF-a	i. 30 000 000 ii. 8 000 000 iii. 5 000 000 iv. 13 000 000
29. studenoga 2011.	Pisma namjere za kredit koji je odobrio BCP	990 000
3. studenoga 2011.	Pismo namjere za kredit koji je odobrio BCP	400 000
30. rujna 2010.	Pismo namjere za kredit koji je odobrio BCP	12 500 000
31. kolovoza 2010.	Pisma namjere za dva stand-by akreditiva koja je izdao CGD	12 890 000
24. lipnja 2010.	Pismo namjere za kredit koji je odobrio BCP	5 000 000
25. studenoga 2009.	Pismo namjere za revolving kredit CGD-a	15 000 000
7. rujna 2009.	Pismo namjere za revolving kredit BES-a	4 500 000
—	Subvencije u brodogradnji (ugovori C212, C213, C214 i C223)	10 482 374,01 ⁽²⁾
—	Potpورا za profesionalnu izobrazbu 2005. – 2006.	257 791
23. prosinca 2009.	Kredit za brod Atlántida	37 000 000

⁽¹⁾ Prema potrebi, i obračunate i neplaćene kamate ENVC-a moraju podlijegati obvezi povrata.

⁽²⁾ Taj iznos proizlazi iz ukupnih subvencija u brodogradnji i umanjeno za one subvencije koje podliježu 10-godišnjem roku zastare ii. umanjeno za subvencije za koje je utvrđeno da su spojive potpore 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. PROCJENA EKONOMSKOG KONTINUITETA IZMEĐU ENVC-A I WESTSEA

- (146) ENVC je 4. ožujka 2014. održao glavnu skupštinu na kojoj je EMPORDEF, kao jedini dioničar, potvrdio odluku o prodaji imovine ENVC-a i otpuštanju zaposlenika radi likvidacije i raspuštanja društva što je prije moguće.
- (147) S obzirom na buduću likvidaciju ENVC-a Portugal je 27. veljače 2015. Komisiji uputio dvostruki zahtjev:
- „(a) Uzimajući u obzir da će, u slučaju negativne odluke Komisije kojom se zahtijeva povrat nespojive potpore ENVC-u u kontekstu članaka 107. i 108. UFEU-a, najveći dio imovine ENVC-a biti prodan, a postupak likvidacije ENVC-a zapravo zaključen, portugalska država ljubazno zahtijeva od Komisije da potvrdi da pod prethodno opisanim uvjetima prodaja navedene imovine ne predstavlja potporu kupcima.
- (b) Uzimajući također u obzir da bi se, u slučaju negativne odluke Komisije kojom se zahtijeva povrat nespojive potpore ENVC-u u kontekstu članaka 107. i 108. UFEU-a, od portugalske države zahtijevao povrat nespojive potpore, portugalska nadležna tijela traže od Komisiju da potvrdi da se takva obveza povrata ne bi primjenjivala na WestSea, usprkos tome što WestSea preuzima određenu imovinu ENVC-a.”
- (148) U slučaju negativne odluke Komisije u vezi s povratom nespojive potpore poduzetniku u kontekstu članaka 107. i 108. UFEU-a, od predmetne države članice obično se zahtijeva da osigura povrat nespojive potpore. Obveza povrata može se primjenjivati na novo društvo na koje je predmetno društvo prenijelo ili kojem je prodalo dio svoje imovine, ako se na temelju tog prijenosa ili prodaje može zaključiti da postoji ekonomski kontinuitet između ta dva društva. Nadalje, čak i bez ekonomskog kontinuiteta (nova) državna potpora za kupca mogla bi rezultirati iz prodaje imovine ispod tržišne vrijednosti.
- (149) Ovom odlukom Komisija ne procjenjuje prijenos ugovora za izgradnju dva broda za prijevoz asfalta ⁽⁴³⁾, do čega još nije došlo.
- (150) Kako bi odlučila postoji li državna potpora od koje kupci imovine imaju koristi, Komisija treba (a) odrediti odvija li se prodaja imovine po njezinoj tržišnoj cijeni i (b) uzeti u obzir i ostale kriterije navedene u uvodnoj izjavi u nastavku.
- (151) U skladu sa sudskom odlukom u predmetu *Italija i SIM 2 protiv Komisije* ⁽⁴⁴⁾, na kojoj je Komisija temeljila svoje odluke o *Olympic Airlinesu*, *Alitaliji* i *SERNAM-u* ⁽⁴⁵⁾, procjena ekonomskog kontinuiteta između prethodnog subjekta (koji je primio potporu) i kupca utvrđuje se na temelju skupine pokazatelja. Sljedeći čimbenici mogu se uzeti u obzir: i. opseg prodane imovine (imovina i obveze, održavanje radne snage, portfelj imovine), ii. prodajna cijena, iii. identitet kupaca, iv. trenutak prodaje (nakon pokretanja preliminarne procjene, službenog istražnog postupka ili konačne odluke) i v. ekonomska logika transakcije. Ovaj skup pokazatelja potvrdio je Opći sud u svojoj odluci od 28. ožujka 2012. U predmetu *Ryanair protiv Komisije* ⁽⁴⁶⁾, kojom se potvrdila odluka o *Alitaliji*.

⁽⁴³⁾ Vidi uvodnu izjavu 24. Ugovor koji je početno zaključen između PDVSA i ENVC-a za izgradnju dva broda za prijevoz asfalta prenesen je na EMPORDEF. Portugal se obvezao da će za podugovorene dijelove ugovora raspisati natječaj u okviru transparentnih, nediskriminirajućih i bezuvjetnih natječaja otvorenih portugalskim i stranim ponuditeljima, pri čemu je najbolja cijena jedini kriterij za odabir dobavljača i pružatelja usluga i isključujući ENVC iz postupka u slučaju da njegova likvidacija i raspuštanje ne budu zaključeni kada do njih dođe.

⁽⁴⁴⁾ Presuda u predmetu *Italija i SIM 2 Multimedia SpA protiv Komisije*, C-328/99 i C-399/00, EU:C:2003:252.

⁽⁴⁵⁾ Odluka Komisije od 17. rujna 2008., državna potpora br. 321/2008, br. 322/2008 i br. 323/2008 – Grčka – *Vente de certains actifs d'Olympic Airlines/ Olympic Airways Services*; Odluka Komisije od 12. studenoga 2008. državna potpora br. 510/2008 – Italija – *Prodaja imovine Alitalije*; Odluka Komisije od 4. travnja 2012. SA.34547 – Francuska – *Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire*.

⁽⁴⁶⁾ Presuda od 28. ožujka 2012. u predmetu *Ryanair Ltd protiv Komisije*, T-123/09, ECR, EU:T:2012:164, potvrđena u žalbenom postupku Presudom od 13. lipnja 2013. u predmetu *Ryanair Ltd protiv Komisije*, C-287/12 P, ECR, EU:C:2013:395.

7.1. Opseg prodane imovine

- (152) Radi izbjegavanja ekonomskog kontinuiteta Komisija mora utvrditi da imovina i drugi elementi prenesenog poslovanja predstavljaju samo dio prethodnog društva ili njegovih djelatnosti. Što je veći dio izvornog poslovanja koje se prenosi na novi subjekt, to je veća vjerojatnost da će ekonomska aktivnost povezana s tom imovinom nastaviti ostvarivati korist od prednosti koja proizlazi iz nespojive potpore odobrene prethodnom subjektu.
- (153) Glavna imovina ENVC-a uključivala je i. koncesiju koju je odobrila Uprava društva Viana do Castelo Porto za zemljište na kojem je smješteno brodogradilište i ii. raznu opremu i sirovine. Sva ta imovina prodana je na temelju transparentnih, nediskriminirajućih i bezuvjetnih natječaja otvorenih portugalskim i stranim ponuditeljima, pri čemu je najbolja cijena bila jedini kriterij za odabir ponuditelja.
- (154) *Potkoncesija za zemljište na kojem je brodogradilište smješteno* dodijeljena je na temelju natječajnog postupka WestSeau, zajedničkom društvu kćeri portugalskog holdinga Martifer i portugalskog brodogradilišta Navalria, za razdoblje do ožujka 2031. WestSea će plaćati godišnju naknadu za najam u iznosu od 419 233,95 EUR i jamstvo od 435 500 EUR.
- (155) *Razna oprema i sirovine*, uključujući vozila i glavnu dizalicu, prodani su u okviru 120 manjih natječaja, uključujući 884 skupine primjeraka robe. Od ukupno 3 358 905,13 EUR prodane robe, kupci su stekli prosječno 55 981,75 EUR vrijednosti robe, u rasponu od 10 EUR do 1,035 milijuna EUR. *Ministério dos Transportes e Comunicações de Timor* bio je najvažniji kupac s udjelom od 31 %. WestSea je kupio manje od 20 % prodane imovine.
- (156) Naposljetku, u pogledu zaposlenika nijedan ugovor o radu nije prenesen na bilo kojeg kupca: 596 ugovora o radu već je raskinuto, a preostalih 13 zaposlenika u postupku su otpuštanja. Natječaji nisu uključili posebne uvjete za prijenos ugovora o radu ili zaposlenika od ENVC-a na bilo kojeg kupca.
- (157) Zbog svega prethodno navedenoga Komisija zaključuje da će opseg imovine koju je WestSea kupio ili će kupiti biti značajno smanjen u usporedbi s onim ENVC-a i njegovim prethodnim djelatnostima.

7.2. Prodajna cijena

- (158) Radi izbjegavanja ekonomskog kontinuiteta između ENVC-a i WestSea, Komisija mora utvrditi da su imovina i ostali elementi prenesenog poslovanja prodani ili da će se prodati po tržišnoj cijeni. Tržišna cijena jest cijena koju bi odredio privatni ulagač koji djeluje prema tržišnim uvjetima ⁽⁴⁷⁾.
- (159) *Potkoncesija za zemljište na kojem su smještena brodogradilišta i razna oprema i sirovine* prodani su na temelju otvorenih, transparentnih, nediskriminirajućih i bezuvjetnih natječaja, pri čemu je najbolja cijena bila jedini kriterij za odabir ponuditelja.
- (160) Zbog svega prethodno navedenoga Komisija zaključuje da su odobravanje potkoncesije za zemljište na kojem su smještena brodogradilišta i prodaja razne opreme i sirovina ENVC-a WestSeau provedeni na temelju otvorenih, transparentnih, nediskriminirajućih i bezuvjetnih natječaja ponuditelju koji je ponudio najveću cijenu te je time postignuta tržišna cijena.

7.3. Identitet kupaca

- (161) Radi izbjegavanja ekonomskog kontinuiteta Komisija mora utvrditi da kupci imovine i drugih elemenata prenesenog poslovanja nisu ekonomski ili korporativno povezani s ENVC-om.

⁽⁴⁷⁾ Presuda u predmetu *Seydaland*, C-239/09, EU:C:2010:778, točka 34.

- (162) U pogledu koncesije za zemljište na kojem je brodogradilište smješteno, portugalska nadležna tijela potvrđuju da WestSea nije ekonomski ni korporativno povezan s ENVC-om ili s portugalskom državom.
- (163) U pogledu razne opreme i sirovina koje su već prodane, portugalska nadležna tijela potvrđuju da nijedan veći kupac nije ekonomski ni korporativno povezan s ENVC-om ili njegovim dioničarom.
- (164) Zbog svega prethodno navedenoga Komisija zaključuje da je WestSea subjekt koji je neovisan od ENVC-a i od njegova dioničara.

7.4. Trenutak prodaje

- (165) Radi izbjegavanja ekonomskog kontinuiteta Komisija mora utvrditi da trenutak prodaje imovine i drugih elemenata prenesenog poslovanja ne dovodi izbjegavanja odluke Komisije o povratu nespojive državne potpore.
- (166) Komisija navodi da su natječaji za davanje potkoncesije za zemljište na kojem su smještena brodogradilišta te za kupnju imovine i opreme pokrenuti i zaključeni prije donošenja ove konačne odluke Komisije.
- (167) Osim toga, kako je navedeno u prethodnoj uvodnoj izjavi 1., Portugal je prvi pristupio Komisiji radi propisne organizacije privatizacije ENVC-a u skladu s pravilima o državnim potporama EU-a. Stoga niz događaja ukazuje na to da privatizacija nije bila osmišljena kao mehanizam za izbjegavanje postojećih negativnih odluka Komisije ili njezinih istraga koje su u tijeku.
- (168) Zbog svega prethodno navedenoga Komisija zaključuje da činjenica što su davanje potkoncesije za zemljišta na kojem su brodogradilišta smještena i kupnja razne opreme i sirovina ENVC-a provedeni prije nego što je Komisija donijela ovu konačnu odluku ne ukazuje na to da postoji izbjegavanje moguće odluke Komisije o povratu.

7.5. Ekonomska logika transakcije

- (169) Radi izbjegavanja ekonomskog kontinuiteta Komisija mora utvrditi da kupci imovine i ostalih elemenata prenesenog poslovanja neće koristiti tu imovinu na isti način kao i prethodni vlasnik, nego da će ju koristiti za uspostavu drukčije djelatnosti ili strategije.
- (170) Određeni dio imovine ENVC-a koju je kupio WestSea može se koristiti za istu opću djelatnost (brodogradnja), posebno zemljište na kojem je brodogradilište smješteno. Međutim, sama činjenica da bi kupac djelovao u istom gospodarskom sektoru kao i prethodni subjekt nužno ne podrazumijeva da postoji ekonomski kontinuitet. WestSea nema obvezu preuzeti zaposlenike ili ugovore o radu ENVC-a. Osim toga, WestSea će uključiti brodogradilište u svoju poslovnu strategiju radi osiguranja sinergije s drugim brodogradilištima. WestSea će moći upravljati svojim djelatnostima pod različitim uvjetima poslovanja od ENVC-a, te će imati slobodu primijeniti vlastiti poslovni model.
- (171) Zbog svega prethodno navedenoga, Komisija zaključuje da će WestSea uključiti te elemente u strategiju svojega društva i koristiti ih u svrhu ostvarenja vlastite ekonomske logike.

7.6. Zaključak o ekonomskom kontinuitetu između ENVC-a i WestSea

- (172) Prvo, opseg imovine koju je WestSea kupio značajno je smanjen u usporedbi s onim ENVC-a i njegovom prethodnom djelatnosti. Drugo, davanje potkoncesije za zemljište na kojem je smješteno brodogradilište i kupnja razne opreme i sirovina provedeni su na temelju otvorenih, transparentnih, nediskriminirajućih i bezuvjetnih natječaja. Treće, WestSea je subjekt neovisan od ENVC-a i njegovog dioničara. Četvrto, trenutak davanja potkoncesije za zemljište na kojem su brodogradilišta smještena i kupnja razne opreme i sirovina ne ukazuje na to da postoji izbjegavanje moguće odluke Komisije o povratu. Peto, WestSea će imovinu ENVC-a uključiti u strategiju svojega društva i koristit će je u svrhu ostvarenja vlastite ekonomske logike.

(173) Stoga Komisija zaključuje da ne postoji ekonomski kontinuitet između ENVC-a i WestSea.

8. ZAKLJUČAK

(174) Komisija smatra da prethodne mjere, osim pisama namjere od 8. siječnja 2007. i 26. lipnja 2008., predstavljaju državnu potporu u korist ENVC-a u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(175) Prethodne mjere koje predstavljaju državnu potporu nisu spojive s unutarnjim tržištem (osim dvije subvencije u brodogradnji koje su odobrene Odlukom Komisije u predmetu C 33/2004) jer nisu ispunjeni odgovarajući uvjeti Smjernica za sanaciju i restrukturiranje iz 2004. i nije utvrđena druga osnova za spojivost.

(176) Komisija smatra i da je Portugal nezakonito proveo prethodno spomenute mjere kršeći time članak 108. stavak 3. UFEU-a.

(177) Korisnik mora vratiti nespojivu državnu potporu, kako je opisano u prethodnom odjeljku 6.6.

(178) Takav povrat neće se primjenjivati na WestSea zbog nepostojanja ekonomskog kontinuiteta između ENVC-a i WestSea.

(179) Konačno, Komisija napominje da je Portugal pristao da ova odluka bude donesena i objavljena na engleskom jeziku,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

1. Pisma namjere od 8. siječnja 2007. i 26. lipnja 2008. ne predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

2. Državna potpora sadržana u subvencijama u brodogradnji, koje se odnose na ugovore C224 i C225 (u iznosu od 5 350 550 EUR), spojiva je s unutarnjim tržištem.

3. Državna potpora navedena u tablici u nastavku, koju je Portugal nezakonito proveo kršeći time članak 108. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, nespojiva je s unutarnjim tržištem.

Datum	Mjera	Iznos
11. svibnja 2006.	Povećanje kapitala iz 2006.	24 875 000
2012./2013.	Kredit iz 2012. i 2013.	101 118 066,03
i. 31. siječnja 2006. ii. 11. prosinca 2008. iii. 28. travnja 2010. iv. 27. travnja 2011.	Kredit DGTF-a	i. 30 000 000 ii. 8 000 000 iii. 5 000 000 iv. 13 000 000
29. studenoga 2011.	Pisma namjere za kredit koji je odobrio BCP	990 000
3. studenoga 2011.	Pismo namjere za kredit koji je odobrio BCP	400 000
30. rujna 2010.	Pismo namjere za kredit koji je odobrio BCP	12 500 000
31. kolovoza 2010.	Pisma namjere za dva stand-by akreditiva koja je izdao CGD	12 890 000

Datum	Mjera	Iznos
24. lipnja 2010.	Pismo namjere za kredit koji je odobrio BCP	5 000 000
25. studenoga 2009.	Pismo namjere za revolving kredit CGD-a	15 000 000
7. rujna 2009.	Pismo namjere za revolving kredit BES-a	4 500 000
—	Subvencije u brodogradnji (ugovori C212, C213, C214 i C223)	10 482 374,01
—	Subvencije u brodogradnji (ugovori C206, C211, C217, C218, C219, C220, C221 i C222)	11 279 009,01
—	Potpora za profesionalnu izobrazbu 2005. – 2006.	257 791
23. prosinca 2009.	Kredit za brod Atlântida	37 000 000

Članak 2.

- Portugal mora od korisnika zahtijevati povrat nespojive potpore iz članka 1. stavka 2. (uključujući, prema potrebi, obračunate a neplaćene kamate ENVC-a), osim subvencija u brodogradnji povezanih s ugovorima C206, C211, C217, C218, C219, C220, C221 i C222 (u ukupnom iznosu od 11 279 009,01 EUR) jer podliježu roku zastare od deset godina utvrđenom u članku 15. Uredbe (EZ) br. 659/1999.
- Takav povrat nespojive državne potpore ne odnosi se na WestSea.
- Na iznose koji se moraju vratiti obračunavaju se kamate od datuma kad su stavljani na raspolaganje korisniku do datuma njihova stvarnog povrata.
- Kamate se obračunavaju složenim kamatnim računom u skladu s poglavljem V. Uredbe Komisije (EZ) br. 794/2004 ⁽⁴⁸⁾, i Uredbom Komisije (EZ) br. 271/2008 ⁽⁴⁹⁾ o izmjeni Uredbe (EZ) br. 794/2004.
- Portugal ukida isplatu svih neisplaćenih iznosa potpore, ako postoje, s učinkom od dana donošenja ove odluke.

Članak 3.

- Povrat potpore iz članka 1. stavka 2. neposredan je i učinkovit.
- Portugal osigurava provedbu ove Odluke u roku od četiri mjeseca od datuma obavijesti o ovoj Odluci.

Članak 4.

- U roku od dva mjeseca od objave ove Odluke Portugal Komisiji dostavlja sljedeće informacije:
 - ukupan iznos (glavnica i kamate na iznos povrata) koji svaki korisnik mora vratiti;
 - detaljan opis mjera koje su već poduzete i planiraju se poduzeti u cilju poštovanja ove Odluke;
 - dokumente kojima se dokazuje da je korisniku naložen povrat potpore.

⁽⁴⁸⁾ Uredba Komisije (EZ) br. 794/2004 od 21. travnja 2004. o provedbi Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 93. Ugovora o EZ (SL L 140, 30.4.2004., str. 1.).

⁽⁴⁹⁾ Uredba Komisije (EZ) br. 271/2008 od 30. siječnja 2008. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 794/2004 o provedbi Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 93. Ugovora o EZ-u (SL L 82, 25.3.2008., str. 1.).

2. Portugal Komisiju obavještava o napretku nacionalnih mjera koje su poduzete u cilju provedbe ove Odluke sve dok se ne ostvari potpuni povrat potpore iz članka 1. stavka 2. Na jednostavan zahtjev Komisije dužan je odmah dostaviti informacije o već poduzetim mjerama i mjerama planiranim radi poštovanja ove Odluke. Dužan je dostaviti i detaljne informacije o iznosima potpore i kamata na iznos povrata koji su korisnici već vratili.

Članak 5.

Ova je Odluka upućena Portugalu.

Sastavljeno u Bruxellesu 7. svibnja 2015.

Za Komisiju
Margrethe VESTAGER
Članica Komisije

PRILOG I.

KREDITI IZ 2012. I 2013.

Datum potpisivanja	Iznos	Važeća kamatna stopa
6. siječnja 2012.	970 000,00	7,108 %
9. siječnja 2012.	175 000,00	3-mjesečni EURIBOR + 7,108 %
31. siječnja 2012.	3 445 258,51	3-mjesečni EURIBOR + 6,62 %
8. veljače 2012.	64 741,49	3-mjesečni EURIBOR + 6,62 %
30. ožujka 2012.	1 026 647,44	3-mjesečni EURIBOR + 7,887 %
30. ožujka 2012.	16 700 000,00	2 %
30. travnja 2012.	1 268 536,13	3-mjesečni EURIBOR + 5 %
2. svibnja 2012.	48 997,82	3-mjesečni EURIBOR + 7,887 %
30. svibnja 2012.	1 100 000,00	3-mjesečni EURIBOR + 8,431 %
31. svibnja 2012.	5 375 000,00	3-mjesečni EURIBOR + 8,5 %
31. svibnja 2012.	834 830,96	3-mjesečni EURIBOR + 8,451 %
1. lipnja 2012.	12 844 000,00	3-mjesečni EURIBOR + 4,976 %
5. lipnja 2012.	281 000,00	3-mjesečni EURIBOR + 4,976 %
6. lipnja 2012.	345 000,00	3-mjesečni EURIBOR + 7,682 %
8. lipnja 2012.	1 449 714,00	3-mjesečni EURIBOR + 7,682 %
11. lipnja 2012.	696 481,42	3-mjesečni EURIBOR + 7,682 %
21. lipnja 2012.	177 979,74	3-mjesečni EURIBOR + 7,682 %
21. lipnja 2012.	4 785 000,00	3-mjesečni EURIBOR + 8,1509 %
22. lipnja 2012.	118 070,71	3-mjesečni EURIBOR + 7,682 %
25. lipnja 2012.	83 694,43	3-mjesečni EURIBOR + 4,976 %
26. lipnja 2012.	1 163 308,28	3-mjesečni EURIBOR + 4,976 %
29. lipnja 2012.	664 537,83	3-mjesečni EURIBOR + 4,976 %
3. srpnja 2012.	272 811,37	3-mjesečni EURIBOR + 8,5 %
11. srpnja 2012.	71 104,02	3-mjesečni EURIBOR + 4,976 %

Datum potpisivanja	Iznos	Važeća kamatna stopa
11. srpnja 2012.	1 742 275,55	3-mjesečni EURIBOR + 8,1509 %
13. srpnja 2012.	40 000,00	3-mjesečni EURIBOR + 8,431 %
19. srpnja 2012.	45 000,00	3-mjesečni EURIBOR + 4,956 %
27. srpnja 2012.	1 000 000,00	3-mjesečni EURIBOR + 5,78 %
31. srpnja 2012.	400 000,00	3-mjesečni EURIBOR + 8,182 %
31. srpnja 2012.	1 450 000,00	3-mjesečni EURIBOR + 4,756 %
2. kolovoza 2012.	100 000,00	3-mjesečni EURIBOR + 8,182 %
14. kolovoza 2012.	275 000,00	3-mjesečni EURIBOR + 8,151 %
17. kolovoza 2012.	180 000,00	3-mjesečni EURIBOR + 8,1509 %
20. kolovoza 2012.	1 186 322,44	3-mjesečni EURIBOR + 8,1509 %
20. kolovoza 2012.	400 000,00	3-mjesečni EURIBOR + 5,624 %
24. kolovoza 2012.	600 000,00	3-mjesečni EURIBOR + 5,624 %
13. rujna 2012.	365 000,00	3-mjesečni EURIBOR + 5,624 %
19. rujna 2012.	5 111 910,08	Dug ENVC-a prema Parvaloremu koji je preuzeo EMPORDEF
21. rujna 2012.	19 000,00	3-mjesečni EURIBOR + 5,624 %
25. rujna 2012.	1 180 491,65	3-mjesečni EURIBOR + 4,668 %
27. rujna 2012.	1 050 000,00	3-mjesečni EURIBOR + 5,624 %
28. rujna 2012.	48 000,00	3-mjesečni EURIBOR + 5,624 %
12. listopada 2012.	120 000,00	5,871 %
16. listopada 2012.	15 000,00	8,1509 %
19. listopada 2012.	566 000,00	3-mjesečni EURIBOR + 4,64 %
26. listopada 2012.	1 000 000,00	3-mjesečni EURIBOR + 4,64 %
29. listopada 2012.	84 685,34	8,151 %
30. listopada 2012.	120 000,00	8,1509 %
2. studenoga 2012.	10 570 971,04	5,871 %
9. studenoga 2012.	5 227,50	4,459 %

Datum potpisivanja	Iznos	Važeća kamatna stopa
27. studenoga 2012.	250 000,00	5,871 %
28. studenoga 2012.	250 000,00	8,1509 %
29. studenoga 2012.	200 000,00	7,915 %
29. studenoga 2012.	120 000,00	5,871 %
30. studenoga 2012.	84 685,12	5,871 %
3. prosinca 2012.	300 000,00	4,459 %
3. prosinca 2012.	35 000,00	7,915 %
7. prosinca 2012.	1 500,00	8,151 %
11. prosinca 2012.	100 000,00	4,459 %
14. prosinca 2012.	180 000,00	4,459 %
19. prosinca 2012.	200 000,00	4,459 %
20. prosinca 2012.	29 159,75	4,459 %
21. prosinca 2012.	1 000 000,00	5,871 %
28. prosinca 2012.	5 000 000,00	7,915 %
31. prosinca 2012.	16 500,00	4,459 %
4. siječnja 2013.	120 000,00	4,459 %
9. siječnja 2013.	84 756,80	4,459 %
11. siječnja 2013.	260 000,00	7,911 %
17. siječnja 2013.	200 000,00	8,15 %
8. veljače 2013.	5 767 984,59	4,165 %
31. svibnja 2013.	5 281 882,02	Kamata koju ENVC treba platiti EMPORDEF-u za kredite iz 2012.
Ukupno: 101 118 066,03		

PRILOG II.

SUBVENCije U BRODOGRADNJI

Broj ugovora	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	UKUPNO	Akt dodjele (Despacho)	Datum objave u <i>Diário da República</i>
C206	679 362,74						679 362,74		
C211			2 081 867,70				2 081 867,70	245/2002 od 31.12.2001.	6.4.2002.
C212			1 629 892,00	407 473,00			2 037 365,00	882/2002 od 25.12.2002.	12.12.2002.
C213			2 265 871,06	541 732,94	701 901,00		3 509 505,00	880/2002 od 25.12.2002.	12.12.2002.
C214			2 807 604,01		701 901,00		3 509 505,01	880/2002 od 25.12.2002.	12.12.2002.
C217		1 415 887,71					1 415 887,71	158/2001 od 29.12.2000.	16.2.2001.
C218		1 415 887,71					1 415 887,71	158/2001 od 29.12.2000.	16.2.2001.
C219		1 425 998,34					1 425 998,34	158/2001 od 29.12.2000.	16.2.2001.
C220		1 425 998,34					1 425 998,34	158/2001 od 29.12.2000.	16.2.2001.
C221	1 140 802,66	276 446,76	8 753,90				1 426 003,32	810/2000 od 25.7.2000.	5.8.2000.
C222			1 426 003,33				1 426 003,33	244/2002 od 31.12.2001.	6.4.2002.
C223			1 425 999,00				1 425 999,00	881/2002 od 25.11.2002.	12.12.2002.

Broj ugovora	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	UKUPNO	Akt dodjele (Despacho)	Datum objave u <i>Diário da República</i>
C224				2 140 220,00		535 055,00	2 675 275,00	879/2002 od 25.11.2002.	12.12.2002.
C225				2 140 220,00		535 055,00	2 675 275,00	879/2002 od 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	27 129 933,20		

ISSN 1977-0847 (elektroničko izdanje)
ISSN 1977-0596 (tiskano izdanje)



Ured za publikacije Europske unije
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

HR