



Tartalom

II Közlemények

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL, SZERVEITŐL, HIVATALAITÓL ÉS ÜGYNÖKSÉGEITŐL SZÁRMAZÓ KÖZLEMÉNYEK

Európai Bizottság

2022/C 135/01	Állami támogatások engedélyezése az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. és 108. cikke értelmében – Olyan esetek, amelyekkel kapcsolatban a Bizottság nem emel kifogást ⁽¹⁾	1
2022/C 135/02	Állami támogatások engedélyezése az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. és 108. cikke értelmében – Olyan esetek, amelyekkel kapcsolatban a Bizottság nem emel kifogást	17

V Hirdetmények

A VERSENYPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

Európai Bizottság

2022/C 135/03	Állami támogatás – Spanyolország – SA.36228. (2020/C) (korábbi 2015/NN-2) számú állami támogatás – A Fred Olsen számára Puerto de las Nieves kikötőjében nyújtott állítólagos állami támogatás – Felhívás észrevételek benyújtására az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (2) bekezdése értelmében ⁽¹⁾	20
2022/C 135/04	Állami támogatás – Franciaország – SA.51268 (2021/C)(korábbi 2018/FC.) számú állami támogatás – Az „Institut national de recherches archéologiques préventives” régészeti intézetnek nyújtott állítólagos állami támogatás – Felhívás észrevételek benyújtására az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (2) bekezdése értelmében ⁽¹⁾	40

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg.

II

(Közlemények)

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL, SZERVEITŐL, HIVATALAITÓL ÉS
ÜGYNÖKSÉGEITŐL SZÁRMAZÓ KÖZLEMÉNYEK

EURÓPAI BIZOTTSÁG

Állami támogatások engedélyezése az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. és 108. cikke értelmében**Olyan esetek, amelyekkel kapcsolatban a Bizottság nem emel kifogást**

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2022/C 135/01)

A határozat elfogadásának időpontja	2021.12.13
Támogatás száma	SA.63278
Tagállam	Ausztria
Régió	Ausztria
Megnevezés (és/vagy a kedvezményezett neve)	RRF – Austria – Zero-emission public transport buses and infrastructure (Emissionsfreie Busse und Infrastruktur (EBIN))
Jogalap	Sonderrichtlinie zur Förderung der Umstellung auf emissionsfreie Busflotten im öffentlichen Personenverkehr
Az intézkedés típusa	Program
Célkitűzés	Környezetvédelem
Támogatás formája	Vissza nem térítendő támogatás
Költségvetés	Teljes költségvetés: 256 000 000 EUR
Támogatás intenzitása	80 %
Időtartam	-ig 2026.12.31
Gazdasági ágazat	SZÁLLÍTÁS, RAKTÁROZÁS
A támogatást nyújtó hatóság neve és címe	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Egyéb információ	
------------------	--

A határozat bizalmas adatokat már nem tartalmazó, hiteles nyelvi változata az alábbi internetcímen található meg:
<https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

A határozat elfogadásának időpontja	2022.1.25
Támogatás száma	SA.100262
Tagállam	Olaszország
Régió	
Megnevezés (és/vagy a kedvezményezett neve)	COVID-19 – Prolongation of the Italian orderly liquidation scheme for small banks
Jogalap	Italian Decree Law 34/2020 of 19 May 2020 (Articles 168 to 175), as converted with amendments by Law 77/2020 of 17 July 2020; Ministerial Decree of 19 November 2021 (pursuant to Article 169, paragraph 5 of the above-mentioned Italian Decree Law 34/2020)
Az intézkedés típusa	Program
Célkitűzés	A gazdaság jelentős zavarainak kiküszöbölése
Támogatás formája	Egyéb (kérjük, konkretizálja)
Költségvetés	Teljes költségvetés: 600 000 000 EUR
Támogatás intenzitása	
Időtartam	2022.1.25 – 2022.11.20
Gazdasági ágazat	Egyéb monetáris közvetítés
A támogatást nyújtó hatóság neve és címe	Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) Via XX Settembre 97, 00187 Roma, Italia
Egyéb információ	

A határozat bizalmas adatokat már nem tartalmazó, hiteles nyelvi változata az alábbi internetcímen található meg:
<https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

A határozat elfogadásának időpontja	2021.12.14
Támogatás száma	SA.100596
Tagállam	Lettország
Régió	

Megnevezés (és/vagy a kedvezményezett neve)	COVID-19: Fourth Amendment to SA.59592 (2020/N) on grants to companies affected by the COVID-19 crisis to ensure the flow of working capital
Jogalap	Regulation No 276 of the Cabinet of Ministers of the Republic of Latvia on 29 April 2021 "Amendments to The Regulation No 676 „Regulation on aid to companies affected by the Covid-19 crisis to ensure the flow of working capital”
Az intézkedés típusa	Program
Célkitűzés	A gazdaság komoly zavarainak kiküszöbölése
Támogatás formája	
Költségvetés	Teljes költségvetés: 818 835 000 EUR Éves költségvetés: 818 835 000 EUR
Támogatás intenzitása	
Időtartam	2021.10.1 – 2022.6.30
Gazdasági ágazat	Specifikus ágazatok meghatározott időszakokban, a határozatban kifejtettek szerint
A támogatást nyújtó hatóság neve és címe	Valsts ieņēmumu dienests Talejas iela 1, Rīga, LV-1978
Egyéb információ	

A határozat bizalmas adatokat már nem tartalmazó, hiteles nyelvi változata az alábbi internetcímen található meg:

<https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

A határozat elfogadásának időpontja	2022.2.18
Támogatás száma	SA.100837
Tagállam	Olaszország
Régió	Olaszország
Megnevezés (és/vagy a kedvezményezett neve)	Calculation method ISMEA (Institute of Agricultural Food Market Services) for the provision of direct guarantees at market conditions for undertakings active in the agricultural, agri-food and fisheries sectors (non-aid)
Jogalap	DECRETO LEGISLATIVO N. 102 DEL 29 MARZO 2004, ARTICOLO 17 DECRETO DEL DIRETTORE GENERALE DEL TESORO DEL 24 MARZO 2006 DECRETO MINISTERIALE 22 MARZO 2011 SETTORE AGRICOLTURA BOZZA DELLO SCHEMA DI DECRETO MINISTERIALE GARANZIA DIRETTA SETTORE AGRICOLTURA (di seguito „decreto agricoltura”) DECRETO MINISTERIALE GARANZIA DIRETTA 9 OTTOBRE 2020 SETTORE PESCA (di seguito „decreto pesca”)

Az intézkedés típusa	Program
Célkitűzés	Mezőgazdaság; Erdőgazdálkodás; Vidéki térségek;
Támogatás formája	Kezességvállalás
Költségvetés	Teljes költségvetés: 250 000 000 EUR
Támogatás intenzitása	Támogatásnak nem minősülő intézkedés
Időtartam	
Gazdasági ágazat	MEZŐGAZDASÁG, ERDŐGAZDÁLKODÁS, HALÁSZAT
A támogatást nyújtó hatóság neve és címe	ISMEA – Istituto di Servizi per il Mercato Agricolo Alimentare Viale Liegi, 26 – 00198 Roma (RM)
Egyéb információ	

A határozat bizalmas adatokat már nem tartalmazó, hiteles nyelvi változata az alábbi internetcímen található meg:

<https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

A határozat elfogadásának időpontja	2022.2.11
Támogatás száma	SA.100943
Tagállam	Franciaország
Régió	
Megnevezés (és/vagy a kedvezményezett neve)	Aide d'État SA.100943 (2021/N) – France – 2e modification du dispositif IR-PME pour les investissements dans les FCPI et FIP (SA.55869, tel que modifié par SA.59985)
Jogalap	Dispositif „IR-PME” de réduction d'impôt sur le revenu (IR) pour la souscription au capital de PME par l'intermédiaire de fonds communs de placement dans l'innovation (FCPI) et de fonds d'investissement de proximité (FIP) ou par investissements directs dans les entreprises solidaires d'utilité sociale (ESUS).
Az intézkedés típusa	Program
Célkitűzés	Kockázatfinanszírozás, Kkv-k
Támogatás formája	Adóalap-csökkentés
Költségvetés	Teljes költségvetés: 160 000 000 EUR Éves költségvetés: 0 EUR
Támogatás intenzitása	
Időtartam	-ig 2025.12.31
Gazdasági ágazat	Valamennyi támogatható gazdasági ágazat érintett

A támogatást nyújtó hatóság neve és címe	Direction de la Législation Fiscale 139 rue de bercy, 75012 Paris
Egyéb információ	

A határozat bizalmas adatokat már nem tartalmazó, hiteles nyelvi változata az alábbi internetcímen található meg:
<https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

A határozat elfogadásának időpontja	2022.1.20
Támogatás száma	SA.100961
Tagállam	Belgium
Régió	
Megnevezés (és/vagy a kedvezményezett neve)	Prolongation of approved measures under the Temporary Framework for State aid measures to support the economy in the current COVID-19 outbreak
Jogalap	The legal bases described in the original cases
Az intézkedés típusa	Program
Célkitűzés	A gazdaság komoly zavarainak kiküszöbölése
Támogatás formája	
Költségvetés	Teljes költségvetés: 0 EUR Éves költségvetés: 0 EUR
Támogatás intenzitása	
Időtartam	
Gazdasági ágazat	Valamennyi támogatható gazdasági ágazat érintett
A támogatást nyújtó hatóság neve és címe	the granting authorities described in the original cases n/a
Egyéb információ	

A határozat bizalmas adatokat már nem tartalmazó, hiteles nyelvi változata az alábbi internetcímen található meg:
<https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

A határozat elfogadásának időpontja	2022.1.10
Támogatás száma	SA.101027
Tagállam	Belgium

Régió	VLAAMS GEWEST
Megnevezés (és/vagy a kedvezményezett neve)	Decision of the Flemish Government regarding a Flemish Protection Mechanism for undertakings that suffer a turnover decline due to the Covid-19 measures of 28 October 2020
Jogalap	Vlaams beschermingsmechanisme Covid-19 (Flemish Protection Mechanism Covid-19)
Az intézkedés típusa	Program
Célkitűzés	A gazdaság jelentős zavarainak kiküszöbölése
Támogatás formája	Vissza nem térítendő támogatás
Költségvetés	Teljes költségvetés: 25 500 000 EUR Éves költségvetés: 25 500 000 EUR
Támogatás intenzitása	
Időtartam	-ig 2022.6.30
Gazdasági ágazat	Rendezvényi étkeztetés és egyéb vendéglátás, Egyéb szabadidős-sporteszköz kölcsönzése, Egyéb gép, tárgyi eszköz kölcsönzése, Művészeti létesítmények működtetése, Utazásközvetítés, Utazásszervezés, M.n.s. egyéb szárazföldi személyszállítás, Belvízi személyszállítás, Tengeri személyszállítás, Üdülési, egyéb átmeneti szálláshely szolgáltatás, Egyéb közösségi, társadalmi tevékenység, Egyéb szárazföldi személyszállítás, Rendezvényi étkeztetés, Fényképészet, M.n.s. egyéb szakmai, tudományos, műszaki tevékenység, Egyéb foglalkás, Konferencia, kereskedelmi bemutató szervezése, Előadó-művészet, Előadó-művészetet kiegészítő tevékenység, Alkotóművészet, Élelmiszer jellegű bolti vegyes kiskereskedelem, Sportegyesületi tevékenység, Filmvetítés, Italszolgáltatás, Vidámparki, szórakoztatóparki tevékenység, Egyéb szórakoztatás, szabadidős tevékenység
A támogatást nyújtó hatóság neve és címe	Agentschap Innoveren & Ondernemen (VLAIO) Koning Albert II-laan 35, bus 12
Egyéb információ	

A határozat bizalmas adatokat már nem tartalmazó, hiteles nyelvi változata az alábbi internetcímen található meg:

<https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

A határozat elfogadásának időpontja	2022.2.24
Támogatás száma	SA.101117
Tagállam	Hollandia
Régió	Hollandia

Megnevezés (és/vagy a kedvezményezett neve)	NL_BZK_CSDO_BIJ12 – Wijziging van de Model-subsidieregeling Kwaliteitsimpuls Natuur en Landschap
Jogalap	Model-Subsidieregeling Kwaliteitsimpuls Natuur en Landschap, artikel 3.13 Wet Inkomstenbelasting 2001, artikel 145 en 152 Provinciewet
Az intézkedés típusa	Program
Célkitűzés	Mezőgazdaság; Erdőgazdálkodás; Vidéki térségek; Környezetvédelem
Támogatás formája	Vissza nem térítendő támogatás
Költségvetés	Teljes költségvetés: 264 000 000 EUR
Támogatás intenzitása	100 %
Időtartam	-ig 2027.12.31
Gazdasági ágazat	Növénytermesztés, állattenyésztés, vadgazdálkodás és kapcsolódó szolgáltatások
A támogatást nyújtó hatóság neve és címe	De twaalf provincies van de lidstaat Nederland, in deze vertegenwoordigd door BIJ12 Leidseveer 2, 3511 SB te Utrecht
Egyéb információ	

A határozat bizalmas adatokat már nem tartalmazó, hiteles nyelvi változata az alábbi internetcímen található meg:

<https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

A határozat elfogadásának időpontja	2022.2.16
Támogatás száma	SA.101238
Tagállam	Dánia
Régió	
Megnevezés (és/vagy a kedvezményezett neve)	Re-introduction of SA.62538: targeted fixed cost compensation scheme for companies affected by COVID-19 prohibitions (mixed activities)
Jogalap	Draft amendment of the National Budget Law of 2022 Draft of the executive act implementing the scheme
Az intézkedés típusa	Program
Célkitűzés	A gazdaság jelentős zavarainak kiküszöbölése
Támogatás formája	Vissza nem térítendő támogatás
Költségvetés	Teljes költségvetés: 200 000 000 DKK Éves költségvetés: 100 000 000 DKK
Támogatás intenzitása	
Időtartam	2021.12.10 – 2022.1.31

Gazdasági ágazat	Valamennyi támogatható gazdasági ágazat érintett
A támogatást nyújtó hatóság neve és címe	Erhvervsstyrelsen Langelinie Alle 17, 2100 København Ø
Egyéb információ	

A határozat bizalmas adatokat már nem tartalmazó, hiteles nyelvi változata az alábbi internetcímen található meg:
<https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

A határozat elfogadásának időpontja	2022.2.16
Támogatás száma	SA.101243
Tagállam	Dánia
Régió	
Megnevezés (és/vagy a kedvezményezett neve)	Re-introduction of SA.57930: Temporary targeted compensation scheme for companies affected by COVID-19 related prohibitions (bans and cancelled events)
Jogalap	Draft amendment to the National budget law of 2022 Draft of the executive act implementing the scheme
Az intézkedés típusa	Program
Célkitűzés	A gazdaság jelentős zavarainak kiküszöbölése
Támogatás formája	Vissza nem térítendő támogatás
Költségvetés	Teljes költségvetés: 700 000 000 DKK Éves költségvetés: 350 000 000 DKK
Támogatás intenzitása	
Időtartam	2021.12.10 – 2022.1.31
Gazdasági ágazat	Valamennyi támogatható gazdasági ágazat érintett
A támogatást nyújtó hatóság neve és címe	Erhvervsstyrelsen Langelinie Alle 17, 2100 København Ø
Egyéb információ	

A határozat bizalmas adatokat már nem tartalmazó, hiteles nyelvi változata az alábbi internetcímen található meg:
<https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

A határozat elfogadásának időpontja	2022.2.18
Támogatás száma	SA.101410

Tagállam	Belgium
Régió	Belgium
Megnevezés (és/vagy a kedvezményezett neve)	COVID-19 – BE – Grant to employers active in the events sector, discotheques, nightclubs, indoor playgrounds and recreational indoor venues
Jogalap	i) draft law laying down temporary support measures in response to the COVID 19 outbreak / Avant-projet de loi portant des mesures de soutien temporaires en raison de la pandémie de COVID-19 / Voorontwerp van wet houdende tijdelijke ondersteuningsmaatregelen ten gevolge van de Covid-19-pandemie ii) draft Royal Decree implementing Article 44 of the law laying down temporary support measures in response to the COVID 19 outbreak / Projet d'Arrêté royal pris en exécution de l'article 44 de la loi portant des mesures de soutien temporaires en raison de la pandémie du COVID-19 / Ontwerp van Koninklijk besluit tot uitvoering van artikel 44 van de wet houdende tijdelijke ondersteuningsmaatregelen ten gevolge van de COVID-19-pandemie
Az intézkedés típusa	Program
Célkitűzés	A gazdaság jelentős zavarainak kiküszöbölése
Támogatás formája	A társadalombiztosítási hozzájárulás mérséklése
Költségvetés	Teljes költségvetés: 26 230 000 EUR Éves költségvetés: 26 230 000 EUR
Támogatás intenzitása	
Időtartam	-ig 2022.6.30
Gazdasági ágazat	MŰVÉSZET, SZÓRAKOZTATÁS, SZABADIDŐ
A támogatást nyújtó hatóság neve és címe	Office national de sécurité sociale / Rijksdienst voor Sociale Zekerheid 11 Place Victor Horta 1060 Bruxelles
Egyéb információ	

A határozat bizalmas adatokat már nem tartalmazó, hiteles nyelvi változata az alábbi internetcímen található meg:

<https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

A határozat elfogadásának időpontja	2022.2.18
Támogatás száma	SA.101516
Tagállam	Ciprus
Régió	
Megnevezés (és/vagy a kedvezményezett neve)	Scheme for the management of loans granted under Government Housing Plans (OIKIA scheme)

Jogalap	1. Decision of Council of Ministers of 22 April „OIKIA Scheme – Scheme for the management of Loans granted within the Framework of the Government Housing Schemes” 2. Article 35 of the Accounting and Financial Management and Financial Control of the Republic Law
Az intézkedés típusa	Program
Célkitűzés	Szociális támogatás egyéni fogyasztóknak
Támogatás formája	Adósságleírás
Költségvetés	Teljes költségvetés: 0 EUR
Támogatás intenzitása	
Időtartam	2021.9.1 – 2023.4.30
Gazdasági ágazat	Valamennyi támogatható gazdasági ágazat érintett
A támogatást nyújtó hatóság neve és címe	Treasury of the Republic of Cyprus M. Karaoli& Gr. Afxentiou street, 1439 Nicosia, Cyprus
Egyéb információ	

A határozat bizalmas adatokat már nem tartalmazó, hiteles nyelvi változata az alábbi internetcímen található meg:
<https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

A határozat elfogadásának időpontja	2022.2.10
Támogatás száma	SA.101521
Tagállam	Lettország
Régió	Lettország
Megnevezés (és/vagy a kedvezményezett neve)	COVID-19 – LV – First Amendment to State Aid SA.100598 on the Support to the taxpayers for the continuation of their activity under the conditions of the crisis caused by COVID-19
Jogalap	Regulation No. 675 „Regulation on the provision of support to taxpayers for the continuation of their activity under the conditions of the crisis caused by Covid-19, as last amended by the Cabinet of Ministers on 11 January 2022.”
Az intézkedés típusa	Program
Célkitűzés	A gazdaság komoly zavarainak kiküszöbölése
Támogatás formája	Vissza nem térítendő támogatás
Költségvetés	Teljes költségvetés: 64 000 000 EUR
Támogatás intenzitása	
Időtartam	2022.2.1 – 2022.6.30

Gazdasági ágazat	KERESKEDELEM, GÉPJÁRMŰJAVÍTÁS
A támogatást nyújtó hatóság neve és címe	State Revenue Service Talejas 1
Egyéb információ	

A határozat bizalmas adatokat már nem tartalmazó, hiteles nyelvi változata az alábbi internetcímen található meg:

<https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

A határozat elfogadásának időpontja	2022.2.7
Támogatás száma	SA.101656
Tagállam	Belgium
Régió	VLAAMS GEWEST
Megnevezés (és/vagy a kedvezményezett neve)	Amendment Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het Vlaams Beschermingsmechanisme voor ondernemingen die een omzetzaling hebben ten gevolge van de coronavirusmaatregelen van 28 oktober 2020
Jogalap	AMENDMENT Vlaams beschermingsmechanisme Covid-19 (Flemish Protection Mechanism Covid-19)
Az intézkedés típusa	Program
Célkitűzés	A gazdaság jelentős zavarainak kiküszöbölése
Támogatás formája	Vissza nem térítendő támogatás
Költségvetés	Teljes költségvetés: 28 600 000 EUR Éves költségvetés: 28 600 000 EUR
Támogatás intenzitása	
Időtartam	-ig 2022.6.30
Gazdasági ágazat	Rendezvényi étkeztetés és egyéb vendéglátás, Egyéb szabadidős-sporteszköz kölcsönzése, Egyéb gép, tárgyi eszköz kölcsönzése, Művészeti létesítmények működtetése, Utazásközvetítés, Utazásszervezés, M.n.s. egyéb szárazföldi személyszállítás, Belvízi személyszállítás, Tengeri személyszállítás, Üdülési, egyéb átmeneti szálláshely szolgáltatás, Egyéb közösségi, társadalmi tevékenység, Egyéb szárazföldi személyszállítás, Rendezvényi étkeztetés, Fényképészet, M.n.s. egyéb szakmai, tudományos, műszaki tevékenység, Egyéb foglalkozás, Konferencia, kereskedelmi bemutató szervezése, Előadó-művészet, Előadó-művészetet kiegészítő tevékenység, Alkotóművészet, Élelmiszer jellegű bolti vegyes kiskereskedelem, Sportegyesületi tevékenység, Filmvetítés, Italszolgáltatás, Vidámparki, szórakoztatóparki tevékenység, Egyéb szórakoztatás, szabadidős tevékenység, M.n.s. egyéb közösségi, társadalmi tevékenység, Sportlétesítmény működtetése, Sporttevékenység, Egyéb sporttevékenység, M.n.s. egyéb szórakoztatás, szabadidős tevékenység, Növény-, állatkert, természetvédelmi terület működtetése, Sport-, szórakoztató-, szabadidős tevékenység, Szerencsejáték, fogadás

A támogatást nyújtó hatóság neve és címe	Agentschap Innoveren & Ondernemen (VLAIO) Koning Albert II-laan 35, bus 12
Egyéb információ	

A határozat bizalmas adatokat már nem tartalmazó, hiteles nyelvi változata az alábbi internetcímen található meg:
<https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

A határozat elfogadásának időpontja	2022.3.10
Támogatás száma	SA.101719
Tagállam	Csehország
Régió	
Megnevezés (és/vagy a kedvezményezett neve)	COVID-19 – Fourth Amendment to the wage subsidy scheme approved as State aid under SA.57102, SA.59334, SA.62441 & SA.100663
Jogalap	Employment Act No. 435/2004, § 120; Government Resolution No. 353/2020 and its amendments
Az intézkedés típusa	Program
Célkitűzés	A gazdaság komoly zavarainak kiküszöbölése
Támogatás formája	Vissza nem térítendő támogatás
Költségvetés	Teljes költségvetés: 27 500 000 000 CZK
Támogatás intenzitása	
Időtartam	2020.4.6 – 2022.6.30
Gazdasági ágazat	Valamennyi támogatható gazdasági ágazat érintett
A támogatást nyújtó hatóság neve és címe	Ministry of Labour and Social Affairs Na Poříčním právu 1/376, 128 01 Praha 2, Czech Republic
Egyéb információ	

A határozat bizalmas adatokat már nem tartalmazó, hiteles nyelvi változata az alábbi internetcímen található meg:
<https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

A határozat elfogadásának időpontja	2022.2.17
Támogatás száma	SA.101794
Tagállam	Belgium

Régió	
Megnevezés (és/vagy a kedvezményezett neve)	COVID-19: Repayable advances for the event and cultural sectors in the context of the COVID-19 health crisis in the Brussels-Capital Region and amendment to scheme SA.100716
Jogalap	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale visant à accorder une avance récupérable aux entreprises des secteurs événementiels et culturels dans le cadre de la crise sanitaire du Covid-19
Az intézkedés típusa	Program
Célkitűzés	A gazdaság jelentős zavarainak kiküszöbölése
Támogatás formája	Visszatérítendő előleg
Költségvetés	Teljes költségvetés: 5 000 000 EUR Éves költségvetés: 5 000 000 EUR
Támogatás intenzitása	
Időtartam	-ig 2022.6.30
Gazdasági ágazat	Alkotó-, művészeti-, szórakoztató tevékenység, Könyvtári, levéltári, múzeumi, egyéb kulturális tevékenység
A támogatást nyújtó hatóság neve és címe	Service public régional de Bruxelles – Bruxelles Economie et Emploi Place Saint-Lazare 2 à 1035 Bruxelles
Egyéb információ	

A határozat bizalmas adatokat már nem tartalmazó, hiteles nyelvi változata az alábbi internetcímen található meg:

<https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

A határozat elfogadásának időpontja	2022.3.4
Támogatás száma	SA.101840
Tagállam	Dánia
Régió	
Megnevezés (és/vagy a kedvezményezett neve)	Danish aid scheme for distinct seasonal expenses (under TF 3.1)
Jogalap	Budget Act no. 170 Executive Act no 16 Executive Act no 68
Az intézkedés típusa	Program
Célkitűzés	A gazdaság jelentős zavarainak kiküszöbölése
Támogatás formája	Vissza nem térítendő támogatás

Költségvetés	Teljes költségvetés: 20 000 000 DKK Éves költségvetés: 20 000 000 DKK
Támogatás intenzitása	
Időtartam	-ig 2022.6.30
Gazdasági ágazat	Valamennyi támogatható gazdasági ágazat érintett
A támogatást nyújtó hatóság neve és címe	Erhvervsstyrelsen Langeliniealle 17, 2100 Copenhagen Ø
Egyéb információ	

A határozat bizalmas adatokat már nem tartalmazó, hiteles nyelvi változata az alábbi internetcímen található meg:

<https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

A határozat elfogadásának időpontja	2022.3.4
Támogatás száma	SA.101863
Tagállam	Belgium
Régió	VLAAMS GEWEST
Megnevezés (és/vagy a kedvezményezett neve)	COVID-19: Decision of the Flemish Government regarding a Flemish Protection Mechanism for undertakings that suffer a turnover decline due to the Covid-19 measures of 28 October 2021
Jogalap	Vlaams beschermingsmechanisme Covid-19 (Flemish Protection Mechanism Covid-19)
Az intézkedés típusa	Program
Célkitűzés	A gazdaság jelentős zavarainak kiküszöbölése
Támogatás formája	Vissza nem térítendő támogatás
Költségvetés	Teljes költségvetés: 28 600 000 EUR Éves költségvetés: 28 600 000 EUR
Támogatás intenzitása	
Időtartam	-ig 2022.6.30

Gazdasági ágazat	Rendezvényi étkeztetés és egyéb vendéglátás, Egyéb szabadidős-sporteszköz kölcsönzése, Egyéb gép, tárgyi eszköz kölcsönzése, Művészeti létesítmények működtetése, Utazásközvetítés, Utazásszervezés, M.n.s. egyéb szárazföldi személyszállítás, Belvízi személyszállítás, Tengeri személyszállítás, Üdülési, egyéb átmeneti szálláshely szolgáltatás, Egyéb közösségi, társadalmi tevékenység, Egyéb szárazföldi személyszállítás, Rendezvényi étkeztetés, Fényképészet, M.n.s. egyéb szakmai, tudományos, műszaki tevékenység, Egyéb foglалás, Konferencia, kereskedelmi bemutató szervezése, Előadó-művészet, Előadó-művészetet kiegészítő tevékenység, Alkotóművészet, Élelmiszer jellegű bolti vegyes kiskereskedelem, Sportegyesületi tevékenység, Filmvetítés, Italszolgáltatás, Vidámparki, szórakoztatóparki tevékenység, Egyéb szórakoztatás, szabadidős tevékenység, M.n.s. egyéb közösségi, társadalmi tevékenység, Sportlétesítmény működtetése, Sporttevékenység, Egyéb sporttevékenység, M.n.s. egyéb szórakoztatás, szabadidős tevékenység, Növény-, állatkert, természetvédelmi terület működtetése, Sport-, szórakoztató-, szabadidős tevékenység, Szerencsejáték, fogadás
A támogatást nyújtó hatóság neve és címe	Agentschap Innoveren & Ondernemen (VLAIO) Koning Albert II-laan 35, bus 12
Egyéb információ	

A határozat bizalmas adatokat már nem tartalmazó, hiteles nyelvi változata az alábbi internetcímen található meg:

<https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

A határozat elfogadásának időpontja	2022.3.2
Támogatás száma	SA.101883
Tagállam	Olaszország
Régió	
Megnevezés (és/vagy a kedvezményezett neve)	Contributi per i servizi della ristorazione collettiva (Art. 43-bis del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73)
Jogalap	Article 43-bis, Decree-Law No 73 of 25 May 2021 Decree of the Minister for Economic Development in agreement with the Minister for Economic Affairs and Finance
Az intézkedés típusa	Program
Célkitűzés	A gazdaság jelentős zavarainak kiküszöbölése
Támogatás formája	Vissza nem térítendő támogatás
Költségvetés	Teljes költségvetés: 100 000 000 EUR Éves költségvetés: 100 000 000 EUR
Támogatás intenzitása	
Időtartam	-ig 2022.6.30

Gazdasági ágazat	Egyéb vendéglátás
A támogatást nyújtó hatóság neve és címe	Agenzia delle entrate Via Giorgione, 159 – 00147 – Roma
Egyéb információ	

A határozat bizalmas adatokat már nem tartalmazó, hiteles nyelvi változata az alábbi internetcímen található meg:
<https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

A határozat elfogadásának időpontja	2022.3.4
Támogatás száma	SA.101934
Tagállam	Görögország
Régió	Görögország
Megnevezés (és/vagy a kedvezményezett neve)	COVID-19: Working capital in the form of grants to companies continuously and severely affected by COVID-19
Jogalap	Legislative Act March 20th (Official Gazette A' 68) Law 4683/2020 (Government Gazette A' 83/2020) Law 4314/2014, as amended (Official Gazette A' 265/2014)
Az intézkedés típusa	Program
Célkitűzés	A gazdaság jelentős zavarainak kiküszöbölése
Támogatás formája	Vissza nem térítendő támogatás
Költségvetés	Teljes költségvetés: 100 000 000 EUR Éves költségvetés: 100 000 000 EUR
Támogatás intenzitása	
Időtartam	-ig 2022.6.30
Gazdasági ágazat	Rendezvényi étkeztetés, Italszolgáltatás, Konferencia, kereskedelmi bemutató szervezése, Kulturális képzés, Testedzési szolgáltatás, M.n.s. egyéb szórakoztatás, szabadidős tevékenység
A támogatást nyújtó hatóság neve és címe	Operational Program „Competitiveness, Entrepreneurship & Innovation” (EPAnEK) 56 Mesogeion Postal Code 11527 Athens
Egyéb információ	

A határozat bizalmas adatokat már nem tartalmazó, hiteles nyelvi változata az alábbi internetcímen található meg:
<https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Állami támogatások engedélyezése az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. és 108. cikke értelmében

Olyan esetek, amelyekkel kapcsolatban a Bizottság nem emel kifogást

(2022/C 135/02)

A határozat elfogadásának időpontja	2021.3.18
Támogatás száma	SA.59931
Tagállam	Németország
Régió	BREMEN
Megnevezés (és/vagy a kedvezményezett neve)	Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Weidehaltung von Rindern, Bremen
Jogalap	Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Weidehaltung von Rindern (RL Weideprämie), Bremen
Az intézkedés típusa	Program
Célkitűzés	Állatjóléti kötelezettségvállalások teljesítéséhez nyújtott támogatás
Támogatás formája	Vissza nem térítendő támogatás
Költségvetés	Teljes költségvetés: 1 500 000 EUR Éves költségvetés: 300 000 EUR
Támogatás intenzitása	100 %
Időtartam	-ig 2025.12.31
Gazdasági ágazat	MEZŐGAZDASÁG, ERDŐGAZDÁLKODÁS, HALÁSZAT
A támogatást nyújtó hatóság neve és címe	Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Contrescarpe 72, D-28195 Bremen
Egyéb információ	

A határozat bizalmas adatokat már nem tartalmazó, hiteles nyelvi változata az alábbi internetcímen található meg:

<https://ec.europa.eu/competition/ejojade/isef/index.cfm>

A határozat elfogadásának időpontja	2022.2.11
Támogatás száma	SA.101458
Tagállam	Németország
Régió	

Megnevezés (és/vagy a kedvezményezett neve)	Bund: Änderung der Rahmenrichtlinie für den Ausgleich von durch geschützte Tiere verursachten Schäden in der Fischerei und Aquakultur
Jogalap	Rahmenrichtlinie für den Ausgleich von durch geschützte Tiere verursachte Schäden in der Fischerei und Aquakultur
Az intézkedés típusa	Program
Célkitűzés	Halászat és akvakultúra
Támogatás formája	Vissza nem térítendő támogatás
Költségvetés	Teljes költségvetés: 28 400 000 EUR
Támogatás intenzitása	80 %
Időtartam	-ig 2026.12.31
Gazdasági ágazat	Tengeri halászat, Édesvízi halászat, Halgazdálkodás
A támogatást nyújtó hatóság neve és címe	Landesbehörden der Bundesländer Addresses of the Bundesländer
Egyéb információ	

A határozat bizalmas adatokat már nem tartalmazó, hiteles nyelvi változata az alábbi internetcímen található meg:

<https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

A határozat elfogadásának időpontja	2022.2.24
Támogatás száma	SA.101841
Tagállam	Málta
Régió	
Megnevezés (és/vagy a kedvezményezett neve)	COVID-19: Amendment of the scheme „Temporary State aid to Land Farmers”
Jogalap	Agriculture and Fishing Industries (Financial Assistance) Act (CAP 146 of the Laws of Malta)
Az intézkedés típusa	Program
Célkitűzés	A gazdaság komoly zavarainak kiküszöbölése
Támogatás formája	Vissza nem térítendő támogatás
Költségvetés	Teljes költségvetés: 1 500 000 EUR
Támogatás intenzitása	
Időtartam	-ig 2022.6.30

Gazdasági ágazat	Növénytermesztés, állattenyésztés, vadgazdálkodás és kapcsolódó szolgáltatások, Erdőgazdálkodás
A támogatást nyújtó hatóság neve és címe	Agriculture and Rural Payments Agency Luqa Road, Qormi
Egyéb információ	

A határozat bizalmas adatokat már nem tartalmazó, hiteles nyelvi változata az alábbi internetcímen található meg:

<https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

V

(Hirdetmények)

A VERSENYPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

EURÓPAI BIZOTTSÁG

ÁLLAMI TÁMOGATÁS – SPANYOLORSZÁG

SA.36228. (2020/C) (korábbi 2015/NN-2) számú állami támogatás – A Fred Olsen számára Puerto de las Nieves kikötőjében nyújtott állítólagos állami támogatás

Felhívás észrevételek benyújtására az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (2) bekezdése értelmében

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2022/C 135/03)

2021. május 4-én kelt levelével, amelynek hiteles nyelvi változata megtalálható ezen összefoglaló végén, a Bizottság értesítette Spanyolországot arról, hogy a fent említett intézkedéssel kapcsolatosan az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott annyiban, amennyiben a 2015. december 8-i C(2015) 8655 final bizottsági határozatot az Európai Unió Törvényszéke a T-108/16. sz., Naviera Armas kontra Bizottság ügyben 2018. március 15-én hozott ítéletében megsemmisítette.

Az érdekeltek a bizottsági eljárás tárgyát képező támogatásra/intézkedésre vonatkozó észrevételeiket az alábbi összefoglaló és az annak végén található levél közzétételét követően egy hónapon belül tehetik meg az alábbi címen:

European Commission (Európai Bizottság)
Directorate-General Competition (Versenypolitikai Főigazgatóság)
State Aid Greffe (Állami Támogatások Iktatási Osztálya)
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax + 32 22961242
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Az észrevételeket a Bizottság továbbítja a spanyol hatóságoknak. Az észrevételek benyújtói kérésüket megindokolva, írásban kérhetik adataik és/vagy benyújtott észrevételeik meghatározott részének bizalmas kezelését.

AZ ÖSSZEFOGLALÓ SZÖVEGE

Eljárás

A Naviera Armas S.A. 2013 áprilisában panaszt nyújtott be a Bizottsághoz, amelyben előadta, hogy a spanyol hatóságok jogellenes állami támogatást nyújtottak a Fred Olsen S.A. számára azokon a feltételeken keresztül, amelyekkel a Kanári-szigeteki Kikötői Hatóság engedélyezte a spanyolországi Gran Canaria szigetén található Puerto de las Nieves kikötőjének igénybevételét a vállalkozás kereskedelmi kompszolgáltatása céljára.

A Bizottság, a spanyol hatóságok és a panaszos közötti többszöri információcsere, a felek észrevételeinek megismerése és más információk összegyűjtése után a Bizottság 2015 decemberében – előzetes vizsgálatának lezárásaként – határozatot fogadott el, amelyben megállapította, hogy az intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem képeztek állami támogatást.

A Törvényszék 2018 márciusában a T-108/16. sz., Naviera Armas kontra Bizottság ügyben megsemmisítette a Bizottság határozatának azt a részét, amelyben a hivatalos vizsgálati eljárás megindítását mellőzve megállapította, hogy a Fred Olsen nem jutott előnyhöz azokon a feltételeken keresztül, amelyekkel lehetőséget kapott Puerto de las Nieves kikötőjének igénybevételére.

Az intézkedések ismertetése

A hivatalos vizsgálat tárgyát képező intézkedéseket azok a feltételek alkotják, amelyekkel a Kanári-szigeteki kikötői hatóságok 1994 óta lehetővé tették, hogy a Fred Olsen a Gran Canaria szigetén található Puerto de las Nieves kikötőjének közforrásokból finanszírozott infrastruktúráját kereskedelmi kompszolgáltatás nyújtása céljából igénybe vegye. A Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy i. ezek a feltételek előnyhöz juttatták-e a versenytársaival szemben a Fred Olsent; valamint hogy ii. amennyiben igen, ez az előny indokolt-e abból a szempontból, hogy az intézkedésnek a gazdasági tevékenység fejlődéséből fakadó kedvező hatásai ellensúlyozzák a versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt kedvezőtlen hatásokat.

Értékelés

Amikor azt értékeli, hogy a kikötőhasználók a közforrásokból finanszírozott kikötői infrastruktúráján keresztül előnyhöz jutnak-e, a Bizottság az előnyt kizárhatónak tekinti, ha i. a kikötőhasználók piaci díjat fizetnek, és ii. minden kikötőhasználó nyílt és megkülönböztetésmentes módon hozzáfér az infrastruktúrához.

Ennek alapján a 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett támogatás létét illetően a Bizottságnak a Törvényszék megállapításai fényében kétségei vannak azzal kapcsolatban, hogy i. a Kanári-szigeteki Kikötői Hatóság elegendő ellenszolgáltatást kért-e a Fred Olsentől a közforrásokból finanszírozott kikötői infrastruktúrájának a vállalkozás kereskedelmi kompszolgáltatásai céljából történő igénybevétele lehetővé tételéért ahhoz, hogy kizárható legyen, hogy a vállalkozás előnyhöz jutott; valamint hogy ii. a spanyol hatóságok nyílt és megkülönböztetésmentes hozzáférést biztosítottak-e a közforrásokból finanszírozott kikötői infrastruktúrához, tekintettel arra, hogy 1994 óta a Fred Olsen az egyedüli olyan vállalkozás, amely engedélyt kapott a kikötői infrastruktúra kereskedelmi kompszolgáltatások céljára történő igénybevételére. A hatóságok a versenytársak kérelmeit biztonsági megfontolások alapján elutasították, arra hivatkozva, hogy a kikötő túlságosan kicsiny, és mindössze egy kikötőhellyel rendelkezik.

Arra az esetre, ha megerősítést nyer az előny megléte, a Bizottságnak azzal kapcsolatban is kétségei vannak, hogy az intézkedés összeegyeztethető lehet-e a 107. cikk (3) bekezdésének c) pontjával, tekintettel arra, hogy az eljárás e szakaszában a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a gazdasági tevékenység fejlődése kevésbé torzító hatású intézkedésekkel, például az infrastruktúra használati jogának rendszeres pályáztatásával is biztosítható lett volna, vagy éppenséggel az intézkedések nélkül jobban biztosítható lett volna.

A hivatalos vizsgálati eljárás keretében a Bizottság elsősorban azt fogja értékelni, hogy ez a kizárólagos használati lehetőség előnyhöz juttatta-e a Fred Olsent, ez mekkora értéket képviselt, és az intézkedés összeegyeztethetőnek tekinthető-e a belső piaccal azon az alapon, hogy a belső piaci verseny indokolatlan korlátozása nélkül elősegítette egy gazdasági tevékenység fejlődését.

Az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet ⁽¹⁾ 16. cikkének megfelelően valamennyi jogellenes támogatás visszatéríthető a kedvezményezettel.

⁽¹⁾ A Tanács (EU) 2015/1589 rendelete (2015. július 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 248., 2015.9.24., 9. o.).

A LEVÉL SZÖVEGE

1. EL PROCEDIMIENTO

- (1) En abril de 2013, Naviera Armas S.A. (en lo sucesivo, «Naviera Armas» o «la denunciante») presentó una denuncia ante la Comisión en la que alegaba que las autoridades españolas habían concedido ayudas estatales ilegales a Fred Olsen S.A. (en lo sucesivo, «Fred Olsen» o «la presunta beneficiaria») mediante condiciones de utilización por Fred Olsen de la infraestructura portuaria del Puerto de las Nieves (Gran Canaria, España) con fines de transporte marítimo comercial otorgadas por la Dirección General de Puertos de la Comunidad Autónoma de Canarias (en lo sucesivo, «DGPC»), que en 2012 pasó a denominarse «Puertos Canarias»⁽¹⁾.
- (2) Tras varios intercambios de correspondencia entre la Comisión, las autoridades españolas y la denunciante, a partir de los cuales se recabaron las observaciones de las partes e información adicional, en diciembre de 2015 la Comisión adoptó, al término del procedimiento de examen previo, una Decisión por la que se declaraba que las medidas no constituían ayudas estatales en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE (en lo sucesivo, «la Decisión de inexistencia de ayuda») ⁽²⁾.
- (3) A raíz de un recurso de anulación interpuesto por Naviera Armas, el Tribunal General anuló parcialmente la Decisión de inexistencia de ayuda de 2015, en la medida en que la Comisión había concluido, sin incoar el procedimiento de investigación formal, que las condiciones de utilización del Puerto de las Nieves concedidas a Fred Olsen no procuraban a la empresa ventaja alguna. El Tribunal General desestimó el recurso en todo lo demás. En concreto, confirmó la conclusión de la Comisión de que Fred Olsen no había percibido ventaja alguna resultante del pago de tasas portuarias por su actividad en el Puerto de las Nieves.
- (4) En mayo de 2018, Fred Olsen interpuso un recurso ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) en el que solicitaba la anulación de la sentencia del Tribunal General. El 21 de junio de 2019, el TJUE desestimó dicho recurso por ser manifiestamente infundado ⁽³⁾.
- (5) El 8 de octubre de 2018, el 24 de julio de 2019 y el 16 de marzo de 2020, la Comisión se reunió con la denunciante, que presentó información adicional el 8 de julio y el 7 de agosto de 2019, así como el 16 de marzo de 2020. El 25 de septiembre de 2019, la Comisión envió una solicitud de información a las autoridades españolas, que respondieron el 18 de noviembre de 2019.

2. DESCRIPCIÓN DE LAS SUPUESTAS MEDIDAS

2.1. La supuesta beneficiaria

- (6) Fred Olsen presta servicios de transporte marítimo comercial interinsular de corta distancia de pasajeros y mercancías en las islas Canarias⁽⁴⁾ en cinco rutas que enlazan las islas mayores del archipiélago con una flota de siete transbordadores rápidos. Más concretamente, conecta las dos islas principales (Tenerife y Gran Canaria) mediante una ruta entre el puerto de Santa Cruz de Tenerife y el Puerto de las Nieves en Agaete, situado en la costa noroeste de Gran Canaria, con la que transporta aproximadamente un millón de pasajeros y doce millones de toneladas de carga al año.
- (7) La utilización por Fred Olsen de la infraestructura portuaria del Puerto de las Nieves ⁽⁵⁾ está sujeta al pago de varias tasas portuarias previstas en el artículo 115 bis del Decreto-Legislativo 1/1994, de 29 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de tasas y precios públicos de la Comunidad Autónoma de

⁽¹⁾ En mayo de 2012, la Dirección General de Puertos de la Comunidad Autónoma de Canarias, dependencia de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias, encargada de la administración y la gestión de los puertos del archipiélago, pasó a convertirse en la entidad pública empresarial «Puertos Canarias», adscrita a la misma Consejería.

⁽²⁾ Decisión C(2015) 8655 final de la Comisión, de 8 de diciembre de 2015, relativa a la ayuda estatal SA.36628.

⁽³⁾ Auto del TJUE de 25 de junio de 2019 en el asunto C-319/18 P, Fred Olsen/Comisión, ECLI:EU:C:2019:542.

⁽⁴⁾ En 1995, quedaron traspasadas determinadas funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de transporte marítimo en virtud del Real Decreto 284/1995, de 24 de febrero («BOE» núm. 63, de 15 de marzo de 1995, páginas 8261 a 8262). Como consecuencia de ello, la Dirección General de Transporte del Gobierno de Canarias pasó a ser la autoridad competente respecto de las líneas regulares de transporte marítimo interinsular. En el caso de las islas Canarias, el transporte marítimo se encuentra regulado por la Ley 12/2007, de 24 de abril, de Ordenación del Transporte Marítimo de Canarias («BOE» núm. 142, de 14 de junio de 2007, páginas 25806 a 25816). El artículo 5, apartado 1, de la Ley 12/2007 dispone que el cabotaje interinsular se rige por la libre prestación de servicios, sin perjuicio de aquellas líneas que, en orden a garantizar la suficiencia de servicios de transporte regular entre las islas, puedan quedar sujetas a obligaciones de servicio público en los términos establecidos por dicha Ley.

⁽⁵⁾ Mediante el Real Decreto 2250/1985 («BOE» núm. 289, de 3 de diciembre de 1985, páginas 38157 a 38165), quedaron traspasadas a la Comunidad Autónoma de Canarias determinadas funciones en materia de puertos, entre las que se incluyen la gestión y el mantenimiento de los puertos de la región, desempeñadas hasta 2012 por la DGPC y, desde entonces, por su sucesora, «Puertos Canarias». La Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias regula las cuestiones portuarias. El anexo de dicha Ley enumera tres grupos de puertos: grupo I = puertos de Interés General de la Comunidad Autónoma de Canarias, de gestión directa; grupo II = puertos deportivos que pueden estar sometidos a una gestión indirecta (concesión); grupo III = instalaciones portuarias (diques de abrigo). El Puerto de las Nieves forma parte del grupo I.

Canarias ⁽⁶⁾. Tales tasas son, en particular, las que gravan la entrada y estancia de buques en el puerto (en lo sucesivo, «tasa portuaria T-1»), el atraque (en lo sucesivo, «tasa portuaria T-2»), el pasaje (en lo sucesivo, «tasa portuaria T-3»), las mercancías (en lo sucesivo, «tasa portuaria T-4») y el servicio de almacenaje, locales y edificios (en lo sucesivo, «tasa portuaria T-9»).

2.2. La denunciante

- (8) Naviera Armas es una compañía naviera establecida en las islas Canarias que presta servicios comerciales de transporte marítimo de pasajeros y mercancías (diez transbordadores convencionales y tres transbordadores rápidos) con los que enlaza las islas mayores del archipiélago, el archipiélago con la España continental y la España continental con Marruecos. Una de estas rutas conecta el puerto de Las Palmas de Gran Canaria y el de Santa Cruz de Tenerife. Naviera Armas transporta en torno a 2,5 millones de pasajeros al año entre las siete islas Canarias, de los cuales aproximadamente 300 000 utilizan la ruta que enlaza las islas de Gran Canaria y Tenerife.

2.3. Alcance de la investigación

- (9) Según la denunciante, Fred Olsen se habría beneficiado de ayudas estatales ilegales mediante varias supuestas medidas de ayuda, a saber:
- (a) la concesión de derechos exclusivos para operar desde el Puerto de Las Nieves sin una licitación pública, transparente y no discriminatoria, y sin remuneración (en lo sucesivo, «la medida 1»);
 - (b) la exoneración parcial del pago de tasas portuarias, concretamente de las tasas portuarias denominadas T-2 y T-9 (en lo sucesivo, «la medida 2»); y
 - (c) la financiación con fondos públicos de la infraestructura construida para la utilización exclusiva por Fred Olsen del Puerto de Las Nieves (en lo sucesivo, «la medida 3»).

2.3.1. Medidas que no forman parte del presente procedimiento de investigación

- (10) La medida 2 se refiere a la supuesta exoneración del pago de determinadas tasas portuarias, concretamente de las tasas portuarias denominadas T-2 y T-9. En su Decisión de inexistencia de ayuda de 2015, la Comisión evaluó la medida 2 en los considerandos 63 a 70 y concluyó que la medida no constituía ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. En su recurso de anulación, Naviera Armas no impugnó la parte de la Decisión de inexistencia de ayuda relativa a las tasas portuarias T-2, por lo que esta ha adquirido firmeza.
- (11) Naviera Armas sí impugnó la Decisión de inexistencia de ayuda en lo que respecta a la conclusión de la Comisión de que la exoneración parcial a Fred Olsen del pago de las tasas portuarias T-9 no constituía ayuda estatal. Sin embargo, el Tribunal General desestimó esta parte del recurso, evaluada en los apartados 148 a 166 de la sentencia, y anuló la Decisión de 2015 únicamente en la medida en que la Comisión había constatado, sin incoar el procedimiento de investigación formal, que la utilización exclusiva por Fred Olsen de la infraestructura portuaria del Puerto de Las Nieves no había implicado la concesión de ayuda estatal alguna a la empresa. Naviera Armas no ha recurrido la sentencia. Por consiguiente, la Decisión de inexistencia de ayuda de 2015 ha adquirido firmeza por lo que se refiere a las tasas portuarias T-9.
- (12) En consecuencia, la Decisión de 2015 de la Comisión ha adquirido firmeza en lo que respecta a la conclusión de que la exoneración parcial a Fred Olsen del pago de las tasas portuarias T-2 y T-9 (medida 2) no constituía ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. Por consiguiente, esta medida no forma parte del presente procedimiento de investigación formal.

2.3.2. Medidas que forman parte del presente procedimiento de investigación

- (13) En su recurso de anulación, Naviera Armas impugnó la Decisión de 2015 de la Comisión en lo que respecta a las medidas 1 y 3, ambas relativas al derecho de utilización exclusiva por Fred Olsen del Puerto de las Nieves.
- (14) En su sentencia de 2018, el Tribunal General anuló la Decisión de 2015 de la Comisión por no haber apreciado esta última en concreto **si las tasas portuarias abonadas por Fred Olsen en contrapartida de la utilización en exclusiva de la infraestructura portuaria del Puerto de Las Nieves con fines de transporte comercial** (medida 3) equivalían a la contrapartida que un inversor privado habría podido obtener en condiciones normales de mercado de tal utilización. El Tribunal General consideró que este hecho, sumado a la duración particularmente larga del procedimiento de examen previo, constituían indicios de que el examen del asunto planteaba serias dificultades. Por consiguiente, el Tribunal General concluyó que la Comisión debería haber incoado el procedimiento de investigación formal previsto en el artículo 108, apartado 2, del TFUE a fin de apreciar si Fred Olsen había disfrutado de una ayuda estatal en virtud de la utilización exclusiva de la infraestructura portuaria del Puerto de las Nieves.

⁽⁶⁾ Decreto-Legislativo 1/1994, de 29 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de tasas y precios públicos de la Comunidad Autónoma de Canarias («BOC» núm. 98, de 10 de agosto de 1994, páginas 5603 a 5644, artículo 115 bis).

- (15) Así pues, el presente procedimiento de investigación tiene por objeto evaluar si Fred Olsen ha recibido ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE mediante las condiciones de utilización de la infraestructura portuaria financiada con fondos públicos del Puerto de las Nieves con fines de transporte comercial (medidas 1 y 3) y, en caso afirmativo, examinar la compatibilidad de dicha ayuda con el mercado interior, de conformidad con el artículo 107, apartado 3, del TFUE.

2.4. Información de contexto relativa a las medidas objeto de evaluación

2.4.1. Desarrollo del Puerto de las Nieves

- (16) Fred Olsen fue la primera compañía naviera en solicitar, en noviembre de 1993, una autorización para establecer una línea regular de transporte de pasajeros y de mercancías entre el Puerto de las Nieves y el puerto de Santa Cruz de Tenerife. En aquel entonces, el Puerto de las Nieves era un puerto pesquero. A petición de Fred Olsen, la DGPC adaptó el puerto para su utilización con fines comerciales y construyó las infraestructuras necesarias.
- (17) El 21 de diciembre de 1994, la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente autorizó a Fred Olsen (por aquel entonces Ferry Gomera S.A.) a operar cuatro servicios diarios en una ruta marítima de cabotaje⁽⁷⁾ entre los puertos mencionados anteriormente. Dicha decisión no contiene ninguna disposición específica que conceda derechos exclusivos a Fred Olsen o que restrinja la utilización del puerto a esta empresa ni se basó en un proceso de selección previo.
- (18) Fred Olsen empezó a operar con transbordadores convencionales en 1994. En 1999, la DGPC decidió adaptar la infraestructura del Puerto de las Nieves para el atraque de transbordadores rápidos.
- (19) Desde 1994, Fred Olsen es la única compañía naviera que opera una línea de transporte comercial con transbordadores entre el Puerto de Las Nieves y el puerto de Santa Cruz de Tenerife. Desde 1999, realiza esa travesía con dos transbordadores rápidos que salen al mismo tiempo de sendos puertos y se cruzan a mitad de trayecto.

2.4.2. Solicitudes presentadas por otras compañías navieras para utilizar la infraestructura portuaria

- (20) Desde 1994, Naviera Armas ha venido solicitando de forma reiterada que se le permita operar con transbordadores convencionales en el Puerto de las Nieves. Las autoridades españolas han denegado sistemáticamente todas sus solicitudes. En particular, en virtud de una resolución de 2 de julio de 1995, la DPGC denegó la solicitud de autorización presentada por Naviera Armas basándose en consideraciones técnicas que representaban un impedimento físico para el atraque de nuevos transbordadores. La Consejería de Turismo y Transportes del Gobierno de Canarias la confirmaría el 21 de noviembre de 1995 a raíz de un recurso interpuesto contra la misma. La DGPC denegó otra solicitud mediante una resolución de 12 de julio de 2011 basándose en un informe técnico en el que se recomendaba no permitir la presencia de más de una compañía naviera en las circunstancias imperantes en aquel entonces hasta que se llevase a cabo la ampliación del puerto mediante la construcción de un nuevo muelle. Posteriormente, se presentó una nueva solicitud que fue denegada mediante una resolución de 4 de junio de 2012 en la que se aducían una vez más consideraciones técnicas. En esta ocasión, la DGPC informó a Naviera Armas de que se estaba valorando la posibilidad de aumentar las operaciones en el puerto mediante la asignación de franjas horarias adicionales que podían dar lugar pronto a nuevas autorizaciones de atraque en Puerto de las Nieves.
- (21) En julio de 2012, Naviera Armas contrató a un especialista que llevó a cabo una batimetría para analizar la profundidad del Puerto de las Nieves y constató que los buques que dicha empresa había propuesto para operar en el puerto cumplían todas las condiciones para ello. Por consiguiente, Naviera Armas reiteró su solicitud de autorización para un transbordador convencional y un transbordador rápido el 4 de julio de 2013. Mediante una resolución de 22 de julio de 2013, «Puertos Canarias» denegó la autorización basándose en un informe técnico en el que no se recomendaba la presencia simultánea de dos compañías de transbordadores en el puerto.
- (22) En 2004, la compañía naviera Tramediterránea solicitó operar con transbordadores rápidos en el Puerto de las Nieves. Las resoluciones denegatorias de la DGPC se basaban, en particular, en que la presencia de dos operadores en el Puerto de las Nieves colapsaría la zona de embarque de vehículos y pondría en peligro la seguridad de las operaciones. Tramediterránea recurrió la decisión ante el Tribunal Superior de Justicia de Canarias. En noviembre de 2008, este Tribunal desestimó el recurso basándose en la capacidad limitada del puerto, donde no se disponía de un atracadero para un segundo transbordador; por su parte, autorizar el atraque de dos transbordadores en un único atracadero iniciando labores de aproximación en franjas horarias diferentes plantearía problemas en caso de retrasos que, debido a las condiciones meteorológicas y marítimas, se producían con bastante frecuencia en el puerto⁽⁸⁾.

(7) Por cabotaje se entiende el transporte marítimo de pasajeros o mercancías entre dos puertos situados a corta distancia entre sí (transporte marítimo de corta distancia).

(8) Sentencia 338/08, de 24 de noviembre de 2008, Tribunal Superior de Justicia de Canarias. Sala de lo Contencioso-Administrativo. Sección Primera. Con sede en Santa Cruz de Tenerife.

2.4.3. Medidas adoptadas por las autoridades españolas para abrir el acceso al puerto

- (23) En abril de 2008, las autoridades españolas encargaron a la empresa Siport 21 un estudio sobre las condiciones de atraque para transbordadores rápidos y convencionales en el Puerto de las Nieves. El informe concluía que la utilización de transbordadores rápidos era preferible al de transbordadores convencionales debido a su menor tamaño y a una mejor maniobrabilidad dentro de los límites del puerto, lo que a su vez reduciría considerablemente el riesgo de accidentes.
- (24) A raíz de la solicitud de 2013 de Naviera Armas (véase el considerando 21) y de la incoación de la investigación de la Comisión, «Puertos Canarios» elaboró, en febrero de 2014, un informe técnico⁽⁹⁾ sobre las medidas necesarias para permitir el atraque de dos transbordadores en el Puerto de las Nieves. El informe concluyó que, con el espacio de atraque de que se disponía, no era posible permitir la utilización simultánea del puerto a dos transbordadores. No obstante, señalaba que la realización de obras menores de adaptación, concretamente la ampliación de la zona de espera de vehículos y la reorganización de la zona de venta de billetes y del control de acceso, posibilitaría la operación de dos transbordadores en franjas horarias diferentes. «Puertos Canarios» emprendió dichas obras en 2014, que crearon el espacio necesario para albergar un mayor número de vehículos y pasajeros.
- (25) En octubre de 2014, «Puertos Canarios» publicó una licitación con el fin de adjudicar dos lotes diferentes de franjas horarias para prestar servicios de transporte marítimo comercial con transbordadores rápidos en el Puerto de las Nieves⁽¹⁰⁾. Los solicitantes tenían que licitar por la concesión de este derecho. La tarifa que pagarían por operar este servicio portuario se añadiría a las tasas portuarias habituales exigidas por «Puertos Canarios» por los diferentes servicios portuarios. El primer lote fue adjudicado a Fred Olsen y el segundo, a Naviera Armas, las únicas compañías licitadoras.
- (26) Fred Olsen impugnó la licitación alegando que infringía las normas de contratación pública. Al mismo tiempo, solicitó como medida cautelar la suspensión de la licitación, que fue concedida en febrero de 2015. El Tribunal Superior de Justicia de Canarias anuló la licitación el 22 de diciembre de 2017⁽¹¹⁾, al considerar que a «Puertos Canarios» no le correspondía licitar la prestación de servicios de transporte, de conformidad con los artículos 23 y 24 del Decreto 52/2005, de 12 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo y ejecución de la Ley de Puertos de Canarias. En el procedimiento judicial, Naviera Armas se personó como codemandada y presentó un escrito de conclusiones a favor de la validez de la licitación pública. «Puertos Canarios» y Naviera Armas recurrieron esta sentencia ante el Tribunal Supremo, que desestimó el recurso en julio de 2018. La Comisión no tiene constancia de que las autoridades españolas hayan adoptado medidas que permitan adjudicar dos lotes diferentes de franjas horarias para prestar servicios de transporte comercial con transbordadores rápidos en el Puerto de las Nieves. En cambio, en junio de 2018 las autoridades españolas adjudicaron las obras de ampliación del Puerto de las Nieves con un valor estimado en unos 44,6 millones EUR, cuya ejecución posibilitaría la operación simultánea de varios transbordadores en el puerto, aunque la Comisión desconoce si se están llevando a cabo.
- (27) Como consecuencia de lo anterior, Fred Olsen sigue siendo actualmente la única compañía naviera que presta servicios comerciales de transporte marítimo con transbordadores desde el Puerto de las Nieves.

3. POSTURA DE LAS PARTES

3.1. Postura de la denunciante (Naviera Armas)

- (28) Gran Canaria y Tenerife son las dos islas mayores y más pobladas del archipiélago y las rutas marítimas entre ellas representan una parte sustancial del tráfico marítimo total en las islas Canarias.
- (29) Desde 1993, las autoridades españolas han construido infraestructuras comerciales en el Puerto de las Nieves financiadas con cargo al presupuesto autonómico. Naviera Armas sostiene que Fred Olsen es la única beneficiaria sin que le sea exigida ninguna contrapartida ni contraprestación por la utilización de dichas infraestructuras.
- (30) Además, desde 1994, Fred Olsen ha sido la única compañía naviera que presta servicios de transporte comercial en el Puerto de las Nieves. Naviera Armas sostiene que «Puertos Canarios» no percibe de Fred Olsen ninguna remuneración por la ocupación y la utilización de los bienes de dominio público del Puerto de las Nieves para las operaciones de transporte marítimo comercial. Según Naviera Armas, esto equivale a la concesión de derechos exclusivos otorgados por «Puertos Canarios» a Fred Olsen sin una licitación pública, transparente y no discriminatoria, lo que procuró a la empresa una ventaja indebida que vulnera el artículo 107, apartado 1, del TFUE.
- (31) Según Naviera Armas, esta circunstancia exime a Fred Olsen de los gastos de explotación ordinarios y procura a la empresa una ventaja sobre sus competidores.

⁽⁹⁾ «Estudio previo de medidas a adoptar en el Puerto de las Nieves para permitir la operación de un segundo operador», Puertos Canarios, Las Palmas de Gran Canaria, febrero de 2014.

⁽¹⁰⁾ «BOC» núm. 199, de 14 de octubre de 2014.

⁽¹¹⁾ Tribunal Superior de Justicia. Sala de lo Contencioso-Administrativo. Sección Primera, n.º procedimiento 0000348/2014, sentencia 000479/2017.

- (32) Además, tal como se describe en los considerandos 20 a 22, desde 1994, las autoridades españolas han denegado sistemáticamente las solicitudes presentadas por Naviera Armas y por otras compañías para operar en el puerto.
- (33) Según Naviera Armas, «Puertos Canarias», por razones políticas, medioambientales y presupuestarias, no tiene previsto ampliar el puerto a corto ni a medio plazo. Por este motivo, Naviera Armas solicitó, en febrero de 2014 ⁽¹²⁾, la utilización compartida del puerto mediante el establecimiento de franjas horarias diferentes.
- (34) «Puertos Canarias» solicitó al Gobierno de Canarias que emitiera un dictamen jurídico sobre la solicitud de Naviera Armas (en lo sucesivo, «el dictamen») ⁽¹³⁾. El dictamen recuerda que el transporte marítimo entre puertos o puntos del litoral de Canarias se rige por la Ley autonómica 12/2007 ⁽¹⁴⁾ (en lo sucesivo, «la Ley Ordenación del Transporte Marítimo de Canarias»). El artículo 5 de dicha Ley dispone que el tráfico interinsular se rige por la libre prestación de servicios amparada por el artículo 56 del TFUE y que las medidas que modulen dicha libertad deben estar justificadas por un interés público superior y ser adecuadas y necesarias para alcanzar sus objetivos.
- (35) En este contexto, el dictamen hace referencia a la sentencia del TJUE del asunto C-323/03 ⁽¹⁵⁾, en la que declaraba que una medida española que reservaba los servicios de transporte marítimo en la ría de Vigo a una única empresa por medio de una concesión de veinte años (prorrogable por un plazo de diez años) no podía justificarse, habida cuenta del objetivo de garantizar la suficiencia de servicios de transporte público en la ría. El dictamen concluye que, incluso si las restricciones impuestas en el ejercicio de una misión de servicio público pueden constituir un obstáculo a la libre prestación de servicios, lo mismo sucedería con mayor motivo en el presente supuesto, en el que no existe ningún interés de servicio público.
- (36) Además, el dictamen establece que el artículo 43, apartado 1, de la Ley autonómica de Puertos ⁽¹⁶⁾ (en lo sucesivo, «la Ley de Puertos de Canarias») dispone que la ocupación de una parte de los bienes de dominio público portuario que requiera la ejecución de obras o instalaciones fijas, o que constituya una utilización privativa o presente circunstancias de exclusividad cuya duración exceda de tres años, está sometida a la previa concesión otorgada por «Puertos Canarias». Sin embargo, señala que el artículo 38, apartado 3, letra b), de la misma Ley define el atraque como un servicio portuario general sujeto al pago de una tarifa y que, por lo tanto, los atraques no presentan las características de «utilización privativa» y de «exclusividad» en el sentido del artículo 43, apartado 1. No obstante, el artículo 39, apartado 5, de dicha Ley establece que, en las concesiones de servicios portuarios, deben evitarse las situaciones monopolísticas o que afecten a la competencia efectiva.
- (37) A continuación, el dictamen estima que, salvo por consideraciones técnicas, no existe razón alguna para restringir la libre prestación de servicios y que, habida cuenta de la situación jurídica, la Administración debe admitir la solicitud de Naviera Armas de cubrir tres rotaciones diarias a las que renuncie Fred Olsen, siempre que se considere que esto es compatible con la utilización del puerto.
- (38) El dictamen concluye que, en cualquier caso, si «Puertos Canarias» llega a la conclusión de que, por razones organizativas o logísticas, el Puerto de las Nieves puede admitir la presencia de una única compañía, como ha ocurrido hasta la fecha del dictamen, esta circunstancia de duración indefinida otorgaría al atracadero del Puerto de las Nieves el carácter de bien de dominio público de uso exclusivo, por lo que estaría sujeto a las normas que rigen las concesiones demaniales, en particular, las convocatorias de licitación pública, la publicidad, el derecho a presentar ofertas y la competencia entre las empresas interesadas.
- (39) Como se indica en el considerando 24, «Puertos Canarias» emprendió las obras que permitirían más adelante el atraque de dos transbordadores en el puerto y organizó una licitación para asignar franjas horarias diferentes para operar en el puerto. Este procedimiento fue anulado en 2017 debido a que «Puertos Canarias» no estaba facultada para llevar a cabo una licitación de servicios de transporte.
- (40) A raíz de la sentencia del Tribunal General de 2018, por la que se anulaba parcialmente la Decisión de inexistencia de ayuda de la Comisión, el 16 de marzo de 2020, Naviera Armas presentó a la Comisión un informe económico elaborado por Compass Lexecon, en el que proponía una metodología para evaluar la ventaja que Fred Olsen habría obtenido a través de la utilización exclusiva del Puerto de las Nieves.

⁽¹²⁾ Tal como se describe en los considerandos 25 y 26, en octubre de 2014, «Puertos Canarias» organizó una licitación relativa a la prestación de servicios de transporte marítimo comercial con transbordadores en el Puerto de las Nieves y adjudicó uno de los lotes de franjas horarias disponibles a Fred Olsen y el otro, a Naviera Armas, las únicas compañías licitadoras. No obstante, el Tribunal Superior de Justicia de Canarias, a petición de Fred Olsen, suspendió la licitación en 2015, que finalmente anuló en 2017.

⁽¹³⁾ Informe de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias, de febrero de 2014, acerca de la solicitud de Naviera Armas para operar desde el puerto de las Nieves, a fin de realizar la travesía Agaete — Santa Cruz de Tenerife.

⁽¹⁴⁾ Ley 12/2007, de 24 de abril, de Ordenación del Transporte Marítimo de Canarias («BOC» núm. 88, de 3 de mayo de 2007, página 9176).

⁽¹⁵⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 9 de marzo de 2006, Comisión/España, C-323/03, ECLI:EU:C:2006:159.

⁽¹⁶⁾ Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias («BOC» núm. 85, de 6 de mayo de 2003, página 7104).

- (41) Compass Lexecon comparó el beneficio real generado por Fred Olsen entre 2003 y 2019 (en lo sucesivo, «la situación fáctica de referencia») con el beneficio que habría obtenido si una segunda compañía de transporte marítimo comercial hubiera operado en el puerto durante ese mismo período (en lo sucesivo, «el supuesto contrafáctico»).
- (42) Para calcular el beneficio en el supuesto contrafáctico, Compass Lexecon tomó como referencia las condiciones de la licitación de 2014 y clasificó los componentes de los ingresos y de los costes de Fred Olsen, que habrían sido diferentes en el supuesto de que dos compañías navieras hubieran operado en el Puerto de las Nieves con arreglo a las condiciones de dicha licitación.
- (43) En particular, para el supuesto contrafáctico, Compass Lexecon se basó en las hipótesis siguientes:
- Al igual que el resultado de la licitación de 2014, las dos compañías presentes en el Puerto de las Nieves dispondrían de un máximo de seis viajes diarios, mientras que en la situación fáctica Fred Olsen realiza ocho viajes diarios entre semana y seis durante los fines de semana.
 - Los precios por pasajero y por unidad de carga serían similares a los de la situación fáctica.
 - El nivel de demanda total de pasajeros y unidades de carga sería el mismo que el de la situación fáctica, por lo que Fred Olsen, ante la presencia de una hipotética segunda compañía, habría transportado la mitad de pasajeros y de unidades de carga en el supuesto contrafáctico en comparación con la situación fáctica.
 - El coste por pasajero, por unidad de carga y del combustible por viaje serían los mismos en el supuesto contrafáctico y en la situación fáctica.
- (44) Para calcular el beneficio generado por Fred Olsen resultante de la utilización exclusiva del puerto, Compass Lexecon utilizó la fórmula siguiente:
- $$\text{Beneficio por la utilización exclusiva}_t = \text{precio por pasajero}_t \times \text{número de pasajeros}_t \times 50\% + \text{precio por unidad de carga}_t \times \text{número de unidades de carga}_t \times 50\% + \text{precio por la venta a bordo}_t \times \text{número de pasajeros}_t \times 50\% - \text{coste por pasajero}_t \times \text{número de pasajeros}_t \times 50\% - \text{coste por unidad de carga}_t \times \text{número de unidades de carga}_t \times 50\% - \text{coste por viaje}_t \times (\text{número de viajes}_t - 6 \times 365)$$
- (45) La denunciante afirma que, con arreglo a esta fórmula y a partir de las hipótesis enumeradas anteriormente, la ventaja económica de Fred Olsen entre 2003 y 2019 ascendería a [XXX] (*) millones EUR antes de impuestos, sin intereses. Según Compass Lexecon, el beneficio de la exclusividad, incluidos los intereses, tal como se define en las normas de procedimiento de la Comisión de 2008 para la fijación de los intereses para la recuperación de ayuda estatal⁽¹⁷⁾, ascendería a [XXX] millones EUR.

3.2. Postura de la supuesta beneficiaria (Fred Olsen)

- (46) Fred Olsen se considera pionera en la historia del transporte marítimo de las islas Canarias, que comenzó con la conexión de las islas del archipiélago a través de sus puertos más cercanos en la década de los setenta, cuando en la zona operaba únicamente la entonces empresa de propiedad estatal Trasmediterránea, principalmente en líneas subvencionadas explotadas en régimen de monopolio. Según Fred Olsen, su intervención fomentó la competencia en el sector del transporte marítimo en las islas Canarias.
- (47) Tras abrir rutas entre Tenerife y La Gomera, y Lanzarote y Fuerteventura, Fred Olsen se percató, en 1978, del potencial del Puerto de las Nieves. La compañía financió y presentó a las autoridades españolas un proyecto sobre las posibles vías de transformación del entonces puerto pesquero en un puerto destinado al transporte marítimo comercial.
- (48) En 1992, cuando las obras emprendidas por las autoridades españolas habían avanzado lo suficiente, Fred Olsen solicitó una autorización para establecer una línea regular de transporte marítimo con entre dos y cuatro travesías diarias entre el Puerto de las Nieves y el puerto de Santa Cruz de Tenerife, invocando explícitamente el principio *prior in tempore, potior in iure*. Tras presentar una segunda solicitud en 1993, Fred Olsen recibió la autorización en diciembre de 1994 (véase el considerando 17). En 1995, las autoridades españolas autorizaron un incremento de las frecuencias (de cuatro a cinco rotaciones) y, en abril de 1999, el atraque de transbordadores rápidos en lugar de los transbordadores convencionales que se habían utilizado hasta entonces. En octubre de 1999, las frecuencias diarias se incrementaron a entre cuatro y ocho, en función del día de la semana. Según Fred Olsen, desde 1999 hasta la fecha, viene realizando treinta y ocho rotaciones semanales en dicha ruta.
- (49) Fred Olsen explica que, en efecto, las solicitudes para operar en el puerto presentadas por otras compañías navieras han sido denegadas sistemáticamente hasta la fecha. Sin embargo, ello se debe a la capacidad limitada del Puerto de las Nieves. Fred Olsen señala que el Puerto de las Nieves dispone de un único atracadero, lo que imposibilita el atraque simultáneo de dos transbordadores.

(*) Información confidencial

⁽¹⁷⁾ Reglamento (CE) n.º 271/2008 de la Comisión, de 30 de enero de 2008, que modifica el Reglamento (CE) n.º 794/2004, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n.º 659/1999 del Consejo, por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE (DO L 82 de 25.3.2008, p. 1).

- (50) Según Fred Olsen, sus solicitudes para operar en el puerto de Morro Jable (Fuerteventura) habían sido denegadas sistemáticamente hasta que las autoridades españolas concluyeron la construcción de un segundo atracadero que permitió el atraque simultáneo de más de un transbordador en dicho puerto. Fred Olsen explica que, al autorizar líneas de transporte marítimo, las autoridades españolas consideran de vital importancia tener en cuenta la seguridad de la navegación y la capacidad del puerto correspondiente.
- (51) Por consiguiente, Fred Olsen considera que la organización de la licitación de 2014 por parte de las autoridades españolas con el objetivo de permitir la entrada de un segundo transbordador al puerto sin haber construido antes un segundo atracadero equivale a tratar situaciones similares de modo diferente. Fred Olsen sostiene que la licitación vulnera el principio de igualdad de trato y de no discriminación, e ignora precedentes, como el asunto del puerto de Morro Jable, en el que las autoridades españolas construyeron un segundo atracadero, de tal forma que dos transbordadores pudieran atracar simultáneamente, antes de autorizar a Fred Olsen a explotar conexiones con transbordadores.
- (52) Además, Fred Olsen señala que la superficie terrestre del Puerto de las Nieves se encuentra limitada por el dique exterior, por un lado, y por la zona de pesca, por el otro, por lo que no se dispone de espacio natural para efectuar una ampliación, que debería llevarse a cabo mediante obras de construcción. Según Fred Olsen, en 2014, «Puertos Canarios» aprobó un proyecto de ampliación de este tipo, por lo que, tras su finalización, no existiría objeción alguna a que otro transbordador atracase en el puerto.
- (53) Fred Olsen señala que la utilización que hace de la infraestructura portuaria del Puerto de las Nieves está sujeta al pago de varias tasas portuarias previstas en las disposiciones legales vigentes en materia de tasas y precios públicos de la Comunidad Autónoma de Canarias⁽¹⁸⁾ (véase también el considerando 7). Tales tasas son, en particular, las que gravan la entrada y estancia de buques en el puerto («tasa portuaria T-1»), el atraque («tasa portuaria T-2»), el pasaje («tasa portuaria T-3»), las mercancías («tasa portuaria T-4») y el servicio de almacenaje, locales y edificios («tasa portuaria T-9»).
- (54) Fred Olsen señala que la DGPC exige las mismas tasas portuarias a todos los usuarios del puerto y que ha abonado todas las que exige la misma autoridad por la utilización de las instalaciones portuarias.
- (55) Por consiguiente, Fred Olsen considera que la utilización que hace del Puerto de las Nieves no le confiere ventaja alguna, por lo que no constituye ayuda estatal.

3.3. Postura de las autoridades españolas

- (56) Según las autoridades españolas, Fred Olsen se dirigió a ellas en 1975 con vistas a enlazar las islas del archipiélago a través de sus puertos más cercanos. Posteriormente, en 1978, Fred Olsen manifestó por primera vez su deseo de operar en el Puerto de las Nieves.
- (57) En diciembre de 1978, las autoridades españolas competentes firmaron un convenio relativo a la construcción de nuevos puertos en la provincia de Las Palmas, incluido el Puerto de las Nieves, cuyas obras de construcción comenzaron en 1986 y concluyeron en 1993, y cuyo coste total ascendió aproximadamente a 5,6 millones EUR.
- (58) Las autoridades españolas alegan que la infraestructura de todos los puertos de interés general de la Comunidad Autónoma de Canarias en los que se desarrollan actividades de transporte marítimo comercial con rutas regulares de cabotaje interinsular ha sido financiada con fondos públicos, incluida la del Puerto de las Nieves.
- (59) Las autoridades españolas señalan que, además de los beneficios comerciales previstos de la explotación de la infraestructura del Puerto de las Nieves, la construcción perseguía claramente objetivos de política pública en beneficio de la sociedad en general, a saber, i) el desarrollo económico del norte de Gran Canaria y ii) la mejora de la conectividad entre Gran Canaria y Tenerife, especialmente en lo que respecta a la desventaja específica de las islas Canarias debido a su situación geográfica en la periferia de la UE, reconocida en los artículos 349⁽¹⁹⁾ y 107, apartado 3, letra a)⁽²⁰⁾, del TFUE. Según las autoridades españolas, las obras de infraestructura ejecutadas en el Puerto de las Nieves también perseguían iii) la mejora de la seguridad de la navegación en el puerto y la ampliación de la playa con vistas a satisfacer la demanda de otros sectores (como los sectores pesquero o recreativo).
- (60) Las autoridades españolas explican que el establecimiento de una conexión entre el Puerto de las Nieves y el puerto de Santa Cruz de Tenerife ha impulsado una demanda que no existía hasta entonces. Según las autoridades españolas, esto se debe, entre otras cosas, a que, por primera vez, el viaje de ida y vuelta entre las dos islas podía completarse en un día, mientras que la conexión entre Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife duraba entonces más de tres horas y, por mor de los horarios de las empresas que operaban la misma ruta, resultaba imposible realizar el viaje de vuelta el mismo día.

⁽¹⁸⁾ Decreto-Legislativo 1/1994, de 29 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de tasas y precios públicos de la Comunidad Autónoma de Canarias («BOC» núm. 98, de 10 de agosto de 1994, página 5603, artículo 115 bis).

⁽¹⁹⁾ El artículo 349 reconoce las exigencias específicas de las regiones ultraperiféricas, entre las que figuran las islas Canarias, y prevé la adopción de medidas específicas al respecto.

⁽²⁰⁾ El artículo 107, apartado 3, letra a), permite conceder ayudas destinadas a favorecer el desarrollo económico [...] de las regiones contempladas en el artículo 349, habida cuenta de su situación estructural, económica y social.

- (61) Las autoridades españolas alegan asimismo que no era posible alcanzar dichos objetivos con medios menos restrictivos, en particular porque la compleja situación física del Puerto de las Nieves dificultó y encareció la construcción de una infraestructura capaz de albergar más de un usuario, lo que constituía una consideración de importancia, máxime porque en aquel entonces no era posible garantizar la rentabilidad de las futuras operaciones. Las autoridades españolas afirman que, a fin de reducir el riesgo de no poder recuperar el coste de la inversión, era prudente construir una infraestructura más reducida y menos costosa.
- (62) Las autoridades españolas señalan que Fred Olsen solicitó una autorización para atracar en el Puerto de las Nieves por primera vez en 1992 y que, en diciembre de 1994, le fue concedida una autorización para operar la ruta de transbordadores que enlaza el puerto de Santa Cruz de Tenerife con el Puerto de las Nieves. Las autoridades españolas afirman que, en aquel entonces, no se realizaban operaciones comerciales en el puerto, por lo que no existía competencia; además, era habitual autorizar operaciones con arreglo al principio *prior in tempore potior in iure*. Así se hizo en todas las islas Canarias, no solo en el Puerto de las Nieves.
- (63) En 1995 y 1999, Fred Olsen recibió una autorización para incrementar la frecuencia de las rotaciones.
- (64) Las autoridades españolas afirman que Naviera Armas emprendió una vía similar en el puerto de Morro Jable, donde la compañía abrió la ruta que enlaza dicho puerto con el de Las Palmas de Gran Canaria. Durante más de quince años, Naviera Armas ostentó el derecho de utilización exclusiva de la infraestructura portuaria de Morro Jable y las solicitudes presentadas por otras compañías para operar en el puerto fueron denegadas hasta que se construyó un segundo atracadero.
- (65) Las autoridades españolas recuerdan que la Comisión, en su decisión sobre la supuesta posición dominante de Fred Olsen en la ruta Puerto de las Nieves — Santa Cruz de Tenerife, llegó a la conclusión de que dicha ruta y la que enlaza los puertos de Las Palmas de Gran Canaria y de Santa Cruz de Tenerife son sustituibles⁽²¹⁾. Las autoridades españolas señalan que, con arreglo a criterios objetivos, ambas rutas cuentan con ventajas e inconvenientes. Mientras que la primera es más corta y, por lo tanto, más rápida y menos costosa, la segunda conecta las capitales de las islas de Tenerife y de Gran Canaria, por lo que es más cómoda para los viajeros locales, que constituyen la mayor parte del tráfico marítimo interinsular, así como para la carga, cuyo destino se encuentra a menudo en los centros industriales y comerciales de la capital de la isla, Las Palmas de Gran Canaria, o próximos a la misma, mientras que el Puerto de las Nieves se encuentra a treinta minutos de distancia en coche desde aquella.
- (66) Por otro lado, las autoridades españolas señalan que la infraestructura construida en el Puerto de las Nieves en apoyo al uso de rampas móviles formaba parte de la estrategia de la autoridad portuaria para adaptarse al tráfico que opta por explotar. Las instalaciones son infraestructuras normalizadas que cualquier empresa que opere con transbordadores puede utilizar, por lo que no puede considerarse que estén reservadas a la utilización exclusiva de Fred Olsen.
- (67) Las autoridades españolas señalan que la política de la DGPC, validada por los órganos jurisdiccionales españoles, era denegar la admisión de otras compañías en el puerto debido a restricciones operativas o de seguridad.
- (68) Según las autoridades españolas, este fue el caso del Puerto de las Nieves. En primer lugar, una serie de informes técnicos elaborados por la consultora Siport 21 (véase el considerando 23) había constatado las graves deficiencias que presentaba el Puerto de las Nieves en lo que respecta a la entrada de transbordadores convencionales debido a sus capacidades de maniobra muy limitadas. El informe concluía que los riesgos se reducirían considerablemente con la utilización de transbordadores rápidos. En segundo lugar, la capacidad del puerto estaba, en cualquier caso, saturada debido a las rotaciones diarias de Fred Olsen, en particular por lo que se refiere al espacio reservado a la zona de embarque de vehículos. Las autoridades españolas señalan que las limitaciones de espacio en el puerto impedían la presencia de una segunda compañía, incluso en franjas horarias diferentes, debido a que, en caso de retrasos, la congestión durante las labores de embarque y desembarque de pasajeros y vehículos ocasionaría un problema logístico grave por causa de la falta de espacio de estacionamiento y maniobra. Las autoridades españolas subrayan que en el puerto se producen retrasos con mucha frecuencia debido a las condiciones meteorológicas y marítimas y concluyen que el atraque de dos transbordadores en el puerto resulta imposible si no se adaptan sus instalaciones.
- (69) Las autoridades españolas destacan que, a raíz de la solicitud de Naviera Armas para operar con transbordadores rápidos en el Puerto de las Nieves, emprendieron obras de ampliación en la zona de espera en 2014, con vistas a permitir que otra compañía naviera pudiese operar en el puerto en franjas horarias diferentes. Como consecuencia de ello, en octubre de 2014 se organizó una licitación para asignar dos lotes de franjas horarias. Uno de los lotes fue asignado a Fred Olsen y el otro, a Naviera Armas, las dos únicas compañías licitadoras (véase el considerando 25).
- (70) Las autoridades españolas explican, basándose en la argumentación del Tribunal Superior de Justicia de Canarias expuesto en el considerando 26, que «Puertos Canarios» no ha podido organizar una nueva licitación relativa a la prestación de servicios de transporte marítimo en el Puerto de las Nieves. Sin embargo, según las autoridades españolas, «Puertos Canarios» convocó una licitación en 2015 para las obras de ampliación del Puerto de las Nieves, con un valor estimado en unos 44,6 millones EUR, cuya ejecución posibilitaría la operación simultánea de varios

⁽²¹⁾ Asunto 38.376, Fred Olsen S.A./Transmediterránea S.A.

transbordadores en el puerto. Las autoridades españolas afirman que las obras fueron adjudicadas en junio de 2018 al proyecto «Variante», presentado por la entidad Unión Temporal de Empresas SATO Trabajos y Obras, aunque no han señalado si ya han comenzado.

- (71) Por otro lado, las autoridades españolas señalan que ninguno de los puertos de interés general de la Comunidad Autónoma de Canarias que desarrollan actividades de transporte marítimo comercial con líneas regulares de cabotaje interinsular son gestionados en régimen de concesión. Los usuarios pagan tarifas por las diferentes categorías de servicios portuarios que necesitan. El Decreto-Legislativo 1/1994⁽²²⁾ y la Ley de Puertos de Canarias fijan dichas tarifas. En particular, el artículo 41 de dicha Ley especifica que los ingresos procedentes de las tarifas deben cubrir, además de todos los gastos de explotación y las cargas fiscales y financieras, la depreciación de los bienes, instalaciones y material portuario y un rendimiento razonable de la inversión neta en activos fijos. Por consiguiente, las autoridades españolas consideran que todos los usuarios contribuyen a la financiación del sistema de gestión portuaria con arreglo a criterios objetivos que se aplican de la misma manera a todos los operadores afectados.
- (72) Por lo que se refiere al Puerto de las Nieves, las autoridades españolas señalan que, hasta 2016, se llevó a cabo una contabilidad general de los costes sin distinguir entre puertos específicos. Sin embargo, un estudio económico realizado en 2005, cuyo objetivo era analizar el equilibrio entre los costes e ingresos de la ruta existente, concluyó que el margen de beneficios del puerto se situaba en torno a un [X]%. En 2016, se introdujeron cambios en el sistema contable y los costes se registraron por separado para cada puerto. De las cifras facilitadas por las autoridades españolas para el Puerto de las Nieves se desprende que el puerto ha obtenido un beneficio de explotación cada año entre 2016 y 2019.

Cuadro 1

Datos financieros seleccionados del Puerto de las Nieves entre 2016 y 2019

	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019
Volumen de negocios neto	[...]	[...]	[...]	[...]
Costes de personal	[...]	[...]	[...]	[...]
Otros costes de explotación	[...]	[...]	[...]	[...]
Amortización de los activos fijos	[...]	[...]	[...]	[...]
Imputación contable de los activos fijos	[...]	[...]	[...]	[...]
Resultados de explotación	[1 400 000 — 1 800 000]	[1 700 000 — 2 100 000]	[1 700 000 — 2 100 000]	[800 000 — 900 000]

Fuente: autoridades españolas.

- (73) Por último, las autoridades españolas informaron a la Comisión de que resulta necesario mejorar la gestión portuaria, por lo que se está estudiando la posibilidad de asignar algunas partes de bienes de dominio público a operadores a fin de gestionar determinados servicios, tales como los controles de seguridad de buques, mercancías y pasajeros, lo que podría dar lugar al pago de una tarifa.

4. EVALUACIÓN

4.1. Existencia de ayuda

- (74) El artículo 107, apartado 1, del TFUE dispone que «serán incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones.».
- (75) Por consiguiente, de conformidad con el artículo 107, apartado 1, del TFUE, una medida constituye ayuda estatal si se cumplen todas y cada una de las condiciones siguientes: i) la medida es otorgada por los Estados mediante fondos estatales; ii) la medida es selectiva (favorece a determinadas empresas o producciones); iii) la medida confiere una ventaja a una empresa; iv) la medida falsea o amenaza con falsear la competencia y afecta al comercio entre Estados miembros.

⁽²²⁾ Decreto-Legislativo 1/1994, de 29 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de tasas y precios públicos de la Comunidad Autónoma de Canarias («BOC» núm. 98, de 10 de agosto de 1994, página 5603, artículo 115 bis).

(76) Por consiguiente, resulta necesario evaluar si las dos medidas objeto de evaluación, a saber, la supuesta financiación con fondos públicos de una infraestructura construida para uso exclusivo de Fred Olsen en el Puerto de las Nieves (medida 3) y la supuesta explotación exclusiva por Fred Olsen de conexiones de transbordadores desde dicha infraestructura portuaria (medida 1), cumplen las condiciones mencionadas anteriormente. Ambas medidas están estrechamente relacionadas, puesto que en principio⁽²³⁾ pueden subsumirse en las condiciones que la DGPC y su sucesora «Puertos Canarios» concedieron a Fred Olsen la utilización de la infraestructura portuaria financiada con fondos públicos del Puerto de las Nieves con fines de transporte comercial — a saber: i) los importes que la DGPC y su sucesora «Puertos Canarios» exigen a Fred Olsen por dicha utilización y ii) la exclusividad *de facto* de que disfruta Fred Olsen en el puerto como consecuencia de las denegaciones sistemáticas de las solicitudes presentadas por otras compañías de transporte marítimo comercial para operar en el puerto —, por lo que la Comisión las evaluará conjuntamente.

4.1.1. Fondos estatales e imputabilidad

(77) Tal como se expone en el considerando 58, la infraestructura portuaria utilizada por Fred Olsen se ha financiado con recursos públicos.

(78) La DGPC y su sucesora «Puertos Canarios» son entidades públicas creadas en virtud de la Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias y constituidas en la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias, competente en materia portuaria⁽²⁴⁾. Como parte del Gobierno de Canarias, sus decisiones son imputables al Estado y sus ingresos constituyen recursos públicos.

(79) Ambas entidades ejercen las funciones de autoridad portuaria en los puertos de la Comunidad Autónoma de Canarias. Como tales, gestionan la infraestructura portuaria pública y brindan servicios portuarios en el mercado a cambio de una remuneración.

(80) Por una parte, la jurisprudencia de la Unión⁽²⁵⁾ y la práctica decisoria de la Comisión⁽²⁶⁾ siempre han considerado que la gestión de infraestructuras públicas, que comprende la oferta de servicios portuarios a cambio de una remuneración, constituye una actividad económica, por lo que, en el ejercicio de esta actividad, las autoridades portuarias actúan como empresas. Al exigir tasas portuarias a Fred Olsen por la utilización de la infraestructura portuaria del Puerto de las Nieves, la DGPC o su sucesora «Puertos Canarios» ejercían dicha actividad económica, por lo que los ingresos que hayan podido dejar de percibir a raíz de la utilización por Fred Olsen del Puerto de las Nieves constituyen recursos públicos. Las autoridades españolas no fijaron criterios cualitativos *ex ante* que todos los usuarios potenciales de la infraestructura habrían de cumplir; además, la DGPC no escogió a Fred Olsen en el marco de un proceso de selección que se basara en dichos criterios. Así pues, la Comisión considera en esta fase que las autoridades españolas no actuaron en calidad de entidad reguladora a la hora de establecer las condiciones de utilización de la infraestructura portuaria del Puerto de las Nieves concedidas a Fred Olsen; por el contrario, la actividad de la DGPC al gestionar la infraestructura portuaria del Puerto de Las Nieves y ponerla a disposición de una compañía naviera que la utiliza contra el pago de unas tasas portuarias constituye efectivamente una actividad económica⁽²⁷⁾.

(81) Por otra parte, tal como se expone en el considerando 38, la Ley de Puertos de Canarias somete el régimen de utilización exclusiva de la infraestructura portuaria pública a concesiones demaniales. La remuneración percibida por dicha concesión o, en su caso, los ingresos no percibidos en el supuesto de que no se otorgue dichas concesiones constituyen recursos públicos.

⁽²³⁾ Para determinar si existe ayuda estatal o no, la Comisión evaluaría los mismos elementos para ambas medidas. De hecho, en su práctica decisoria con respecto a infraestructuras portuarias financiadas con fondos públicos, la Comisión considera que los usuarios de dicha infraestructura no obtienen ninguna ventaja si (i) la infraestructura se pone a su disposición en condiciones de mercado y (ii) el acceso a la infraestructura es abierto y no dedicado a usuarios específicos (véanse también los considerandos (93) a (95)).

⁽²⁴⁾ Véase el Decreto 170/2011, de 12 de julio, por el que se determina la estructura central y periférica, así como las sedes de las Consejerías del Gobierno de Canarias («BOC» núm. 138, de 14 de julio de 2011).

⁽²⁵⁾ Sentencia de 24 de marzo de 2011, asuntos acumulados T-443/08 y T-455/08, Feistaat Sachsen y Land Sachsen Anhalt/Comisión, y Flughafen Leipzig-Halle GmbH y Mitteldeutsche Flughafen AG/Comisión, EU:T:2011:117, confirmada por la sentencia del Tribunal de Justicia de 19 de diciembre de 2012, asunto C-288/11 P, Mitteldeutsche Flughafen AG y Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Comisión Europea, EU:C:2012:821; véanse asimismo la sentencia de 12 de diciembre de 2000, asunto T-128/89, Aéroports de Paris/Comisión, EU:T:2000:290, confirmada por la sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de octubre de 2002, asunto C-82/01 P, EU:C:2002:617; y la sentencia de 17 de diciembre de 2008, asunto T-196/04, Ryanair/Comisión, EU:T:2008:585, apartado 88.

⁽²⁶⁾ Véanse, por ejemplo, la Decisión de la Comisión, de 15 de diciembre de 2009, relativa a la ayuda estatal N 385/2009 — Financiación pública de las infraestructuras portuarias en el puerto de Ventspils (DO C 72 de 20.3.2010); la Decisión de la Comisión, de 18 de septiembre de 2013, relativa a la ayuda estatal SA.36953 (2013/N) — España — Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz (DO C 335 de 16.11.2013, p. 1); la Decisión de la Comisión, de 27 de marzo de 2014, relativa a la ayuda estatal SA.38302 — Italia — Puerto de Salerno (DO C 156 de 23.5.2014, p. 1); y la Decisión de la Comisión, de 2 de julio de 2015, relativa a la ayuda estatal SA.39688 (2015/N) — Francia — Société des Ports du Détroit (ayuda estatal relativa a la inversión del puerto de Calais) (DO C 307 de 20.11.2015).

⁽²⁷⁾ Véase asimismo la sentencia del Tribunal General de 15 de marzo de 2018, asunto T-108/16, Naviera Armas/Comisión, ECLI:EU:T:2018:145, apartado 119.

- (82) Tal como se expone en el considerando 78, la DGPC y «Puertos Canarios» son entidades públicas adscritas al Gobierno de Canarias. La DPGC y «Puertos Canarios» han exigido a Fred Olsen el pago de una remuneración por la utilización del puerto con arreglo al cuadro de tarifas establecido en una ley autonómica de 1994 y publicado tanto en su sitio web como en el *Boletín Oficial de Canarias* ⁽²⁸⁾. Por consiguiente, la decisión de cobrar estas tarifas es imputable al Estado.
- (83) Tal como se expone en el considerando 17, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente autorizó a Fred Olsen a explotar rutas comerciales de transbordadores y a aumentar las frecuencias. Fred Olsen es la única compañía de transporte marítimo comercial que opera en el Puerto de las Nieves debido a las continuas resoluciones denegatorias de la DPGC y de «Puertos Canarios» a las solicitudes presentadas por otras compañías navieras para explotar rutas con transbordadores rápidos o convencionales desde dicho puerto. Por consiguiente, dichas decisiones son imputables al Estado.
- (84) Las autoridades españolas afirman haber construido y financiado la primera infraestructura comercial en el Puerto de las Nieves, y la DGPC adoptó la decisión de adaptarla al atraque de transbordadores rápidos (véase el considerando 57). Por consiguiente, dichas decisiones son imputables al Estado.
- (85) Así pues, la Comisión considera en esta fase que las decisiones de la DGPC y de su sucesora «Puertos Canarios», entidades públicas adscritas al Gobierno de Canarias, son imputables al Estado y que los recursos que han podido dejar de percibir en concepto de los importes correspondientes a las tasas portuarias exigidas a Fred Olsen constituyen recursos públicos.

4.1.2. Selectividad

- (86) Desde 1994 hasta la fecha, Fred Olsen ha sido la única compañía de transporte marítimo comercial que se ha beneficiado de la utilización de la infraestructura portuaria financiada con fondos públicos del Puerto de las Nieves para el amarre, el atraque y el embarque de transbordadores comerciales. El competidor más inmediato de Fred Olsen, Naviera Armas, no se beneficia de dicha utilización, lo que constituye precisamente el objeto de la denuncia presentada por Naviera Armas ante la Comisión. Ninguna otra compañía naviera en las islas Canarias o en el extranjero, ni ninguna empresa de otro sector, podrían beneficiarse de la misma.
- (87) Así pues, la Comisión considera en esta fase que las medidas son selectivas. El hecho de que otras compañías puedan haberse beneficiado de medidas selectivas similares en otros puertos no elimina la naturaleza selectiva de las medidas objeto de evaluación. Por otra parte, el hecho de que ninguno de los puertos de interés general de la Comunidad Autónoma de Canarias que desarrollan actividades de transporte marítimo comercial con líneas regulares de cabotaje interinsular sean gestionados en régimen de concesión no implica que los derechos exclusivos *de facto* concedidos a Fred Olsen no sean selectivos. De hecho, la Ley de Puertos de Canarias somete el régimen de utilización exclusiva de las infraestructuras portuarias públicas a concesiones demaniales.

4.1.3. Efecto en la competencia y el comercio

- (88) Según jurisprudencia reiterada, si una ayuda concedida por un Estado miembro refuerza la posición de una empresa en comparación con otras que compiten en el mercado comercial de la UE, debe considerarse que estas otras empresas se ven afectadas por dicha ayuda ⁽²⁹⁾.
- (89) Fred Olsen ofrece servicios de transporte marítimo comercial de corta distancia en las islas Canarias a cambio de una remuneración. Este mercado está abierto a la competencia en la Unión. En particular, Fred Olsen compete en este mercado con otras compañías navieras, como Naviera Armas.
- (90) Por consiguiente, estas medidas afectarían a la competencia y al comercio entre Estados miembros en la medida en que confieren una ventaja a Fred Olsen.

4.1.4. Ventaja

- (91) Para evaluar si una medida otorga una ventaja, solo es pertinente el efecto de la medida en la empresa, no la causa ni el objetivo de la intervención estatal ⁽³⁰⁾. Para determinar dicho efecto, es necesario comparar la situación financiera de la empresa beneficiaria de la medida respecto de la situación financiera en caso de no se hubiera concedido la misma.

⁽²⁸⁾ Decreto-Legislativo 1/1994.

⁽²⁹⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de septiembre de 1980, asunto 730, 79, Philip Morris, ECLI:EU:C:1980:209, apartado 11; y sentencia del Tribunal General de 15 de junio de 2000, asuntos acumulados T-298/97, T-312/97 etc., Alzetta, ECLI:EU:T:2000:151, apartado 80.

⁽³⁰⁾ Sentencias del Tribunal de Justicia de 19 de marzo de 2013, asuntos acumulados C-399/10 P y C-401/10 P, Bouygues y Bouygues Télécom/Comisión y otros, y Comisión/Francia y otros, ECLI:EU:C:2013:175, apartado 102; y sentencia del Tribunal de Justicia de 30 de junio de 2016, asunto C-270/15, Bélgica/Comisión, EU:C:2016:489, apartado 40.

- (92) Según jurisprudencia reiterada ⁽³¹⁾, el concepto de ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE no solo comprende prestaciones positivas, como las subvenciones, sino también las medidas que alivian las cargas que normalmente recaen sobre el presupuesto de una empresa y que, por ello, son de la misma naturaleza y tienen el mismo efecto que las subvenciones. Entre las ventajas indirectas que producen los mismos efectos que las subvenciones se cuentan el suministro de bienes y la prestación de servicios en condiciones preferenciales. Además, el Tribunal General ha declarado que la concesión de derechos exclusivos sobre bienes de dominio público sin un procedimiento de licitación público, transparente, no discriminatorio y competitivo puede dar lugar por sí misma a la renuncia a recursos públicos y crear una ventaja para los beneficiarios ⁽³²⁾.

4.1.4.1. Existencia de una ventaja

- (93) Tal como se expone en los considerandos 57 a 61, 66, 69 y 70, la infraestructura portuaria del Puerto de las Nieves ha sido financiada con fondos públicos. Por otra parte, la DGPC y «Puertos Canarios» ejercen una actividad económica al poner a disposición de una compañía naviera la infraestructura portuaria del Puerto de las Nieves a título oneroso (véase asimismo el considerando 77). A este respecto, el punto 225 de la Comunicación de la Comisión relativa al concepto de ayuda estatal ⁽³³⁾ (en lo sucesivo, «la Comunicación sobre el concepto de ayuda») establece que los operadores de dichas infraestructuras financiadas con fondos públicos estarían en condiciones de conceder una ventaja a los usuarios de las mismas, a menos que se pongan a disposición de los usuarios en condiciones de mercado. El punto 226 de la Comunicación sobre el concepto de ayuda explica que la ausencia de una ventaja para los usuarios finales puede demostrarse estableciendo las tarifas mediante una licitación competitiva, transparente, no discriminatoria e incondicional, o mediante evaluaciones comparativas de las tarifas con las de operadores privados comparables en situaciones similares. Si no puede aplicarse ninguno de los criterios anteriores, puede determinarse el precio de mercado con arreglo a un método de estimación comúnmente aceptado (punto 228 de la Comunicación sobre el concepto de ayuda).
- (94) Para evaluar las ayudas estatales concedidas en puertos, no suele ser factible realizar evaluaciones comparativas con competidores privados que operan en circunstancias similares, ya que la mayoría de las autoridades portuarias son organismos públicos que también desempeñan funciones no económicas y que no destinan sus esfuerzos únicamente a la maximización de los beneficios, pues pretenden alcanzar determinados objetivos de política pública, tales como la reducción del impacto medioambiental del transporte.
- (95) Por consiguiente, en su práctica decisoria relativa a la explotación de infraestructuras portuarias públicas, la Comisión considera, como posible método de estimación según lo previsto en el punto 228 de la Comunicación sobre el concepto de ayuda estatal (véase el considerando 93), que se aplica un precio de mercado cuando i) se fijan las tarifas a través de acuerdos comerciales con usuarios individuales que permiten cubrir todos los costes derivados de dichos acuerdos, incluido un margen de beneficio razonable sobre la base de perspectivas sólidas a medio plazo, de modo que las autoridades portuarias, sin tener que destinar sus esfuerzos únicamente a la maximización de los beneficios — lo que puede crear un conflicto con sus objetivos de política pública (véase el considerando 94) —, sigan garantizando una explotación rentable de la infraestructura; y ii) la infraestructura está abierta y no se reserva a ningún usuario o usuarios específicos.
- (96) Por lo que se refiere al primer criterio descrito en el considerando 95, la Comisión observa que Fred Olsen ha abonado todas las tasas reglamentarias exigidas por «Puertos Canarios» por la utilización de la infraestructura portuaria del Puerto de Las Nieves, que «Puertos Canarios» aplica en todos los puertos de su competencia tasas reglamentarias idénticas y que, con arreglo a la Ley de Puertos de Canarias, dichas tasas deben calcularse de manera que cubran los costes y la amortización y generen un beneficio razonable.
- (97) En concreto, de los datos financieros presentados por las autoridades españolas, tal como se describe en el considerando 72, se desprende que «Puertos Canarios» pudo obtener beneficios en el Puerto de las Nieves entre 2016 y 2019, ya que en 2016 se estableció una contabilidad separada. En lo que respecta a los ejercicios anteriores al establecimiento de una contabilidad separada, las autoridades españolas afirman que un estudio realizado en 2005 constató que el margen de beneficios del puerto se situaba en torno a un 9 %, lo que demuestra que la infraestructura del Puerto de las Nieves era rentable para las autoridades españolas. Por consiguiente, si atendemos a las cifras *ex post* efectivas, parece que las tarifas abonadas por Fred Olsen en el contexto de la utilización exclusiva de la infraestructura portuaria pública eran lo suficientemente elevadas como para cubrir todos los costes de «Puertos Canarios» y para generar un beneficio.
- (98) Por consiguiente, se cumple el primer criterio de la evaluación a que se refiere el considerando 95.

⁽³¹⁾ Véanse, entre otras, la sentencia de 16 de julio de 2015, asunto C-39/14, BVVG, EU:C:2015:470, apartado 26, y la sentencia de 20 de septiembre de 2017, asunto C-300/16 P, Comisión/Frucona Košice, EU:C:2017:706, apartado 20.

⁽³²⁾ Asunto C-462/99, Connect Austria Gesellschaft für Telekommunikation GmbH/Telekom-Control-Kommission, y Mobilkom Austria AG, Rec. 2003, p. I-05197, apartados 92 y 93; asunto T-475/04, Bouygues y Bouygues Télécom SA/Comisión, Rec. 2007, p. II-02097, apartados 101, 104, 105 y 111.

⁽³³⁾ Comunicación de la Comisión relativa al concepto de ayuda estatal conforme a lo dispuesto en el artículo 107, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO C 262 de 19.7.2016, p. 1).

- (99) En relación con el segundo criterio de la evaluación contemplada en el considerando 95, la Comisión observa que, desde 1994, Fred Olsen es la única compañía naviera a la que se ha concedido una autorización para operar desde el Puerto de las Nieves, con la exclusión de las demás compañías navieras que operan en las islas Canarias o de las que pretenden entrar en el mercado, ya que las autoridades españolas han denegado sistemáticamente las solicitudes presentadas por otras compañías de transporte marítimo comercial para utilizar el puerto a tal fin (considerandos 20 a 22). Por consiguiente, estas compañías no han podido explotar la ruta marítima más corta que enlaza las dos islas mayores y más pobladas del archipiélago y que, según un informe de 2014 de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias⁽³⁴⁾, es considerada por las autoridades españolas como la ruta de referencia para viajeros entre ambas islas.
- (100) Por consiguiente, no se cumple el segundo criterio de la evaluación a que se refiere el considerando 95, pues el acceso a la infraestructura portuaria financiada con fondos públicos del Puerto de las Nieves no era ni abierto ni no discriminatorio.
- (101) Por otra parte, los órganos jurisdiccionales españoles competentes, a petición de Fred Olsen, anularon la licitación organizada por «Puertos Canarias» en 2014 que, tras la ampliación de las instalaciones, posibilitaría a dos operadores utilizar conjuntamente la infraestructura. Así pues, Fred Olsen ha sido hasta la fecha la única compañía de transporte marítimo comercial que se ha beneficiado de la utilización de la infraestructura portuaria financiada con fondos públicos del Puerto de las Nieves (véanse los considerandos 25 a 27). A este respecto, el Tribunal General constató que los esfuerzos de las autoridades españolas por conceder acceso a una segunda compañía naviera no excluyen que Fred Olsen hubiera disfrutado de ayudas estatales en razón de las condiciones en las que se le autorizó a ser la única usuaria, durante numerosos años, de la infraestructura portuaria del Puerto de Las Nieves con fines de transporte comercial⁽³⁵⁾.
- (102) Así pues, la Comisión considera en esta fase que no se cumple el segundo criterio de la evaluación a que se refiere el considerando 95, por lo que las tarifas abonadas por Fred Olsen no pueden equipararse a un precio de mercado.
- (103) La persistencia de otras compañías de transporte marítimo comercial interesadas en operar en el puerto debería ser considerada por las autoridades españolas, en su calidad de administradora de infraestructuras financiadas con fondos públicos y de gestora de recursos públicos escasos, como un indicio de la necesidad de organizar un proceso de selección, de tal forma que todas las partes interesadas puedan presentar ofertas por el derecho a utilizar la infraestructura financiada con fondos públicos del Puerto de las Nieves. El dictamen jurídico elaborado por el Gobierno de Canarias a petición de «Puertos Canarias» (véanse los considerandos 34 a 38) concluía asimismo que la legislación nacional exigía tal proceso de licitación. Tal como se expone en el considerando 38, el dictamen concluyó, en particular, que si el Puerto de las Nieves puede admitir la presencia de un único operador, esta circunstancia otorgaría a su atracadero el carácter de bien de dominio público de uso exclusivo sujeto a concesiones, en particular, las convocatorias de licitación pública, que garantizan la publicidad, el derecho a presentar ofertas y la competencia entre las empresas interesadas, lo que habría permitido a las autoridades españolas seleccionar al operador más eficiente, posiblemente aumentar los ingresos y recuperar más rápidamente la inversión y los costes de explotación que genera la gestión de la infraestructura. El resultado de la licitación pública organizada en 2014, en la que las compañías licitadoras presentaron ofertas que incluían el pago de un importe adicional por la utilización de la infraestructura, además de las tarifas clásicas exigidas por el amarre o el atraque, entre otros, confirmaría la conclusión del dictamen técnico.
- (104) Por consiguiente, en esta fase, la Comisión alberga serias dudas de que, en ausencia de un procedimiento de licitación pública, tan solo las tarifas que ha abonado Fred Olsen por la utilización de la infraestructura portuaria del Puerto de las Nieves en cuestión constituyan un precio de mercado válido por dicha utilización. La Comisión invita a presentar observaciones, en particular, sobre las cuestiones relativas a i) la adecuación del importe de las tarifas por la utilización de la infraestructura por parte de una única empresa, con la exclusión de todos los competidores, y ii) al método más apropiado para fijar el importe adecuado de las tarifas en circunstancias en las que la construcción de infraestructuras portuarias a menudo obedece a consideraciones de política pública (véanse los considerandos 94 y 95) y las fuerzas del mercado, en la mayoría de los casos, no impulsarían su ejecución por sí solas, pero el acceso a la infraestructura financiada con fondos públicos no es abierto.

4.1.4.2. Cuantificación de la supuesta ventaja

- (105) Si se confirmaran sus dudas, la Comisión tendría que volver a evaluar la forma de cuantificar dicha ventaja comparando la situación financiera de la empresa como resultado de las medidas respecto de su situación financiera si no se hubieran adoptado dichas medidas.

⁽³⁴⁾ Informe de la Secretaría General Técnica de Obras Públicas, Transportes y Vivienda y de la Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial del Gobierno de Canarias, de febrero de 2014, op. cit., página 1: «Desde 1994, la compañía naviera Fred Olsen utiliza exclusiva el Puerto de las Nieves (Agaete, Gran Canaria) prestando servicios de transporte marítimo de pasajeros y mercancías en la ruta Agaete — Santa Cruz de Tenerife, que constituye la ruta marítima de pasajeros de referencia para los viajeros que desean trasladarse a una de las dos islas mayores del archipiélago.»

⁽³⁵⁾ Véase la sentencia del Tribunal General de 15 de marzo de 2018, asunto T-108/16, Naviera Armas/Comisión, ECLI:EU:T:2018:145, apartado 134.

- (106) Por consiguiente, en el asunto que nos ocupa, la Comisión tendría que determinar el precio que habría exigido un operador en una economía de mercado a una compañía de transporte marítimo comercial por la utilización exclusiva de la infraestructura portuaria del Puerto de las Nieves con fines de transporte marítimo comercial, además de las tasas portuarias establecidas en el cuadro de tarifas de la DGPC.
- (107) En su evaluación, la Comisión puede tener en cuenta la licitación de 2014 organizada por las autoridades españolas (véanse los considerandos 25, 69 y 103) y las ofertas presentadas, pues es el primer procedimiento competitivo organizado para medir, en condiciones normales de mercado, el valor económico del derecho de una compañía naviera de utilizar la infraestructura portuaria del Puerto de las Nieves con fines de transporte comercial y, por tanto, la contrapartida económica que un operador portuario habría podido obtener de la puesta a disposición de dicha infraestructura.
- (108) Fred Olsen ganó el primer lote y ofreció el pago de una tarifa anual de [XXX XXX] EUR, además de determinadas inversiones en el puerto por un total de [X XXX XXX] EUR. Naviera Armas ganó el segundo lote y ofreció el pago de una tarifa anual de [XXX XXX] EUR, además de determinadas inversiones en el puerto por un total de [XX XXX] EUR el primer año y de [XXX XXX] EUR cada uno de los años siguientes. Estas ofertas ya de por sí demuestran que la utilización conjunta del puerto tiene un valor diferenciado para las compañías de transporte marítimo comercial, por el que están dispuestas a pagar más que las tasas portuarias que exige la legislación autonómica por dicha utilización. El valor de la utilización exclusiva del puerto podría ser incluso mayor para una compañía de transporte marítimo comercial, ya que, en efecto, explotaría dicha ruta en solitario.
- (109) La Comisión tendrá en cuenta asimismo si el estudio presentado por la denunciante (véanse los considerandos 40 a 45) es pertinente a este respecto.
- (110) La Comisión invita a presentar observaciones sobre los elementos que deben tenerse en cuenta y la metodología que debe aplicarse para evaluar la ventaja potencial percibida por Fred Olsen a través de las condiciones de utilización de la infraestructura portuaria del Puerto de las Nieves desde 1994.

4.2. Compatibilidad de la ayuda

- (111) Las autoridades españolas han alegado, en particular, que las medidas objeto de evaluación no constituyen ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.
- (112) No obstante, en esta fase, la Comisión tiene serias dudas de que las medidas no constituyan ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, por lo que procederá a analizar la posible compatibilidad de las medidas con el mercado interior.
- (113) Si bien las autoridades españolas no han propuesto ninguna base específica para evaluar la compatibilidad de las medidas con el artículo 107, apartado 3, del TFUE, algunos de los argumentos presentados se refieren a la compatibilidad, por lo que la Comisión los tomará en consideración en la evaluación posterior. Por consiguiente, la Comisión ha examinado de oficio las posibles bases de compatibilidad.
- (114) El artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE establece que las ayudas pueden autorizarse cuando se concedan para facilitar el desarrollo de determinados sectores económicos, siempre que no alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común.
- (115) La Comisión ha examinado si sus directrices u otros textos que precisan su práctica decisoria conforme a lo dispuesto en el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE pueden aplicarse a las medidas objeto de evaluación; no obstante, ha constatado que las medidas no entran en el ámbito de aplicación de dichas directrices.
- (116) Por otra parte, la Comisión no ha detectado ninguna otra base adecuada para la compatibilidad de las medidas de ayuda en cuestión en el artículo 107, apartado 2, ni en el artículo 107, apartado 3, letras a), b), d) y e), del TFUE.
- (117) Así pues, la Comisión evaluará las medidas directamente con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE. A tal efecto, la Comisión debe comprobar i) si la ayuda estatal contribuye al desarrollo de una actividad económica; y ii) si los posibles efectos positivos de la ayuda compensan los efectos negativos provocados por el falseamiento de la competencia que genera, de modo que las condiciones de los intercambios entre los Estados miembros no se vean indebidamente afectadas.

4.2.1. Desarrollo de una actividad económica

- (118) Es indiscutible que las obras de infraestructura emprendidas por las autoridades españolas en el Puerto de las Nieves aumentaron la demanda de servicios de transporte marítimo comercial de corta distancia entre las islas de Gran Canaria y Tenerife, puesto que permitieron explotar una ruta adicional y más corta de transbordadores desde un antiguo puerto pesquero (véanse, en particular, los considerandos 16 a 19, 47, 48 y 56 a 60).
- (119) Sin embargo, tal como se expone en los considerandos 14, 15 y 76, en el asunto que nos ocupa, la Comisión debe examinar si las condiciones de utilización puestas a disposición de Fred Olsen contribuyeron al desarrollo de dicha actividad económica.

- (120) A este respecto, podría argumentarse que, para atraer a una compañía de transporte marítimo comercial con el fin de que inicie sus operaciones desde un pequeño puerto situado a más de veinte kilómetros de distancia de la capital de la isla y sin ningún historial previo de transporte comercial, resultaría necesario ofrecer incentivos.
- (121) No obstante, el hecho de que, tal como se expone en los considerandos 16, 46 a 48, 56 y 57, Fred Olsen había estado buscando activamente un puerto que ofreciese una conexión más corta entre Gran Canaria y Tenerife, descubrió el potencial del Puerto de las Nieves y se dirigió a las autoridades españolas con un proyecto de adaptación del puerto al transporte comercial, parece contradecir este argumento. Así pues, parece que Fred Olsen mostró un gran interés por iniciar sus operaciones en el Puerto de las Nieves, que, además, ha aumentado sus frecuencias con el paso de los años.
- (122) Por lo tanto, si bien las medidas permitieron a Fred Olsen hacer frente a una menor competencia y, posiblemente, pagar menos por la utilización exclusiva del puerto, la Comisión considera en esta fase que, ante las circunstancias descritas en el considerando 121, las medidas no incentivaron a Fred Olsen a iniciar sus operaciones en el puerto. De las pruebas disponibles se desprende más bien que la construcción de la infraestructura portuaria y su utilización posterior con fines comerciales vinieron determinadas por la iniciativa de Fred Olsen.
- (123) Por consiguiente, la Comisión considera en esta fase que las medidas no contribuyeron al desarrollo del transporte marítimo de corta distancia entre Gran Canaria y Tenerife. Tal como se expone en los considerandos 20 a 22, las medidas más bien impidieron a otras compañías navieras explotar esa misma ruta, hecho del que eran conscientes las autoridades españolas, e impidieron seleccionar al operador más eficiente mediante una licitación competitiva, transparente, no discriminatoria e incondicional. Por lo tanto, es posible que los servicios de transbordadores interinsulares de corta distancia entre Gran Canaria y Tenerife se hubieran desarrollado en mayor medida en ausencia de las medidas.

4.2.2. *Prevención de efectos negativos indebidos en la competencia y el comercio*

- (124) Al examinar si una medida de ayuda estatal tiene un efecto adverso en las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común, la Comisión lleva a cabo una prueba de sopesamiento, en la que contraponen los efectos positivos de la ayuda en un mercado determinado en términos de beneficios para la actividad económica y para la sociedad en general a los efectos negativos de la ayuda sobre la competencia y el comercio entre Estados miembros.

4.2.2.1. Identificación del mercado afectado

- (125) Tanto Fred Olsen (véase el considerando 6) como Naviera Armas (véase el considerando 8) prestan servicios de transporte marítimo en las islas Canarias. Naviera Armas también presta servicios de transporte entre las islas Canarias y la España peninsular, así como entre la España peninsular y Marruecos. No obstante, en estas rutas no compete con Fred Olsen. En las islas Canarias, Fred Olsen y Naviera Armas prestan servicios de transporte marítimo comercial de corta distancia para pasajeros y mercancías entre las islas del archipiélago. Las medidas objeto de evaluación se refieren a las condiciones de utilización por Fred Olsen de la infraestructura portuaria financiada con fondos públicos del Puerto de las Nieves en la isla de Gran Canaria, desde la que Fred Olsen explota una única ruta que enlaza dicho puerto con el de Santa Cruz de Tenerife en la isla de Tenerife. Así pues, la Comisión considera en esta fase que el mercado que se ve afectado es el del transporte marítimo comercial interinsular de corta distancia entre Gran Canaria y Tenerife.

4.2.2.2. Evaluación de los efectos positivos de las medidas

- (126) Tal como se expone en el considerando 123, la Comisión considera en esta fase que las medidas no han contribuido al desarrollo de una actividad económica.
- (127) Tal como se describe en el considerando 59, las autoridades españolas alegan que las medidas persiguen tres objetivos de política pública, a saber: i) mejorar el desarrollo económico del norte de Gran Canaria; ii) mejorar la conectividad regional, y iii) mantener la seguridad de la navegación y reducir el riesgo de incidentes para pasajeros y vehículos en el espacio ajustado disponible en el puerto.
- (128) En cuanto a los objetivos de desarrollo regional y de conectividad, la Comisión observa que el artículo 349 del TFUE reconoce la desventaja específica de las islas Canarias, una de las nueve regiones ultraperiféricas de la UE, debido a su gran lejanía, insularidad, reducida superficie, relieve y clima adversos y dependencia económica de un reducido número de productos, factores cuya persistencia y combinación perjudican gravemente a su desarrollo.
- (129) La Comisión observa que el Puerto de las Nieves, que en la década de los noventa era un puerto pesquero, dispone en la actualidad de cinco conexiones diarias con Tenerife y que no existen conexiones con otras islas ni se han abierto otras rutas. El resto de conexiones marítimas de Gran Canaria se realiza desde el puerto de Las Palmas de Gran Canaria, situado en la capital de la isla.
- (130) Si bien no se discute que la conectividad entre Gran Canaria y Tenerife ha mejorado y que el puerto y la región adyacente han experimentado un desarrollo económico gracias a las conexiones operadas desde el Puerto de las Nieves, la Comisión considera en esta fase que esto también habría ocurrido en ausencia de las medidas y no puede descartar en esta fase que se hubiese podido producir un desarrollo mayor en ausencia de las medidas (véase el considerando 123).

- (131) Por lo que se refiere al tercer objetivo, la Comisión observa que, desde 2002, compete a la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) reducir el riesgo de accidentes marítimos, la contaminación del mar ocasionada por los buques y la pérdida de vidas humanas en el mar contribuyendo a velar por el cumplimiento de la legislación de la UE en este ámbito. El 24 de junio de 2014, se puso en marcha la Estrategia de Seguridad Marítima de la Unión Europea mediante la adopción de una Decisión del Consejo, por la que se aprueba en cuanto medida estratégica para abordar de un modo efectivo los retos en materia de seguridad marítima con el recurso a todos los instrumentos pertinentes a escala internacional, nacional y de la Unión. Así pues, garantizar la seguridad de la navegación de los buques es un objetivo de política pública bien definido.
- (132) Si bien denegar la utilización de la infraestructura a otras compañías de transporte marítimo comercial constituye una medida realmente eficaz para evitar los riesgos de seguridad derivados de la falta de espacio reservado al atraque y a las maniobras, así como a la zona de espera, puede que no sea el instrumento político más adecuado para lograr este objetivo. Tal como se expone en los considerandos 136 a 145, la Comisión considera en esta fase que las autoridades españolas podrían haber alcanzado sus objetivos con medios menos restrictivos.

4.2.2.3. Evaluación de los efectos negativos de las medidas

- (133) Al alterar la libre interacción de las fuerzas competitivas en el mercado, toda ayuda estatal puede falsear la competencia en dicho mercado.
- (134) En el asunto que nos ocupa, las medidas han protegido a Fred Olsen de i) competir con otras compañías de transporte marítimo comercial de pasajeros y mercancías que exploten rutas entre Puerto de las Nieves y el puerto de Santa Cruz de Tenerife, que es la ruta preferida de los viajeros entre las dos islas (véase el considerando 99); ii) competir con otras compañías de transporte marítimo comercial por la utilización de la infraestructura portuaria financiada con fondos públicos del Puerto de las Nieves; y iii) abonar una remuneración por dicha utilización exclusiva *de facto* de la infraestructura. Al mismo tiempo, las medidas han impedido a otras compañías navieras explotar la ruta (véanse los considerandos 20 a 22) y, por consiguiente, entrar o expandirse en el mercado y obtener parte de los beneficios. Es probable que todo ello haya mejorado la posición de Fred Olsen en el mercado en comparación con sus competidores, que no se beneficiaron de las medidas.
- (135) Sin embargo, al evaluar el efecto de las ayudas estatales en el mercado, la Comisión tiene en cuenta determinados factores que pueden atenuar el falseamiento. En particular, se entiende por «atenuante» la incapacidad del mercado de suministrar el bien o prestar el servicio de que se trate de forma espontánea y sin intervención pública, por lo que la Comisión examinará si la ayuda resulta necesaria para iniciar la producción de dicho bien o la prestación de dicho servicio. Además, la Comisión tendrá en cuenta si las ayudas resultan adecuadas y si se limitan al mínimo necesario para alcanzar los objetivos que persiguen.

A) Atenuación de los falseamientos de la competencia: necesidad, proporcionalidad y adecuación

- (136) A este respecto, la Comisión debe evaluar si las restricciones de acceso al puerto y el importe de las tarifas abonadas por Fred Olsen constituían medidas necesarias, proporcionadas y adecuadas para desarrollar la actividad de servicios de transporte marítimo de corta distancia entre Gran Canaria y Tenerife o si dicho objetivo podría haberse alcanzado con medidas menos falseadoras.
- (137) En el asunto que nos ocupa, parece que varios operadores competidores prestaban servicios de transporte marítimo comercial interinsulares entre Gran Canaria y Tenerife (véanse los considerandos 6 y 8), hecho que confirman las solicitudes de acceso al puerto presentadas por otras empresas de transporte comercial, tal como se describe en los considerandos 20 a 22.
- (138) Por consiguiente, la Comisión considera en esta fase que el mercado prestaba el servicio en cuestión, por lo que las medidas no resultaban necesarias para subsanar un fallo de mercado ni para impulsar el desarrollo de un servicio que el mercado no podía propiciar de forma espontánea.
- (139) La Comisión observa que, ante la creciente demanda de las compañías navieras para operar en el puerto, las autoridades españolas, en su calidad de gestora de un recurso público escaso financiado con fondos públicos, disponían de medios suficientes para alcanzar sus objetivos de política pública. Sin embargo, a pesar de las solicitudes presentadas de forma reiterada por al menos dos otras compañías de transporte marítimo comercial (Naviera Armas y Trasmediterránea) para prestar servicios de transporte comercial en Puerto de las Nieves y de los recursos administrativos y judiciales interpuestos contra la exclusividad de que ha disfrutado Fred Olsen (véanse los considerandos 20 a 22), las autoridades españolas, durante más de veinte años (de 1994 a 2014), no han replanteado su política consistente en simplemente denegar las solicitudes de otras empresas.
- (140) En particular, las autoridades españolas podrían haber organizado licitaciones periódicamente, a fin de ofrecer a todos los competidores interesados la posibilidad de presentar ofertas en licitaciones competitivas, transparentes, no discriminatorias e incondicionales por el derecho a utilizar las infraestructuras de dominio público en un puerto con limitaciones de capacidad.
- (141) Además, «Puertos Canarios» también podría haber previsto la concesión de una utilización compartida del puerto con horarios diferentes. Tal como se expone en los considerandos 24 y 25, en 2014, «Puertos Canarios» emprendió una serie de obras con vistas a adaptar la zona portuaria de tal forma que pudiera utilizarla más de un operador y licitó dos lotes de franjas horarias para dos operadores diferentes. Las autoridades españolas alegan que los órganos jurisdiccionales españoles anularon dicha licitación debido a que a «Puertos Canarios» no le corresponde licitar la

prestación de servicios de transporte marítimo, por lo que no pudo organizar una nueva licitación. Sin embargo, según un dictamen jurídico presentado por el Gobierno de Canarias (véase el considerando 38), este no es el caso de la licitación por la utilización de la infraestructura. En efecto, de acuerdo con el dictamen en cuestión, la infraestructura del Puerto de las Nieves estaba «sujet[a] a las normas que rigen las concesiones demaniales, en particular, las convocatorias de licitación pública, la publicidad, el derecho a presentar ofertas y la competencia entre las empresas interesadas». Así pues, del dictamen se desprende que, en circunstancias como las del Puerto de las Nieves, «Puertos Canarios» no solo tiene las competencias para licitar la utilización de la infraestructura pública, sino que tiene la obligación legal de hacerlo.

- (142) Además, «Puertos Canarios» podría haber considerado adaptar el puerto para que pudiera ser utilizado por más de un operador, como hizo en el puerto de Morro Jable mediante la construcción de un segundo puesto de atraque⁽³⁶⁾. Las autoridades españolas afirman que, en 2018, adjudicaron a un consorcio una licitación pública para un proyecto de construcción de tales características (véase el considerando 70). En particular, la Comisión invita a las autoridades españolas a presentar información relativa al progreso de dicha licitación pública y de las obras que se estén llevando a cabo.
- (143) Esto parece indicar que las compañías de transporte marítimo comercial habrían estado dispuestas a pagar por operar desde el puerto, por lo que podrían haber reducido los costes en que incurrieron las autoridades españolas con el fin de lograr sus objetivos. En particular, el resultado de la licitación pública de 2014 pone de manifiesto que Fred Olsen y Naviera Armas presentaron ofertas que incluían el pago de una tarifa adicional a las tarifas de utilización habituales exigidos por el amarre o el atraque, entre otros.
- (144) En vista de lo anterior, la Comisión alberga en esta fase serias dudas sobre si las medidas constituían un instrumento adecuado y se limitaban al mínimo necesario para la consecución de los objetivos de las autoridades españolas.
- (145) Así pues, la Comisión considera en esta fase que el falseamiento de la competencia creado por las medidas, cuyos efectos nocivos son patentes desde 1994 hasta la fecha, no se ha visto reducido por ningún atenuante.

B) Determinación de los falseamientos de la competencia que aún subsisten

- (146) La Comisión observa que los efectos directos de las medidas se limitan a la conectividad marítima entre dos territorios del mismo Estado miembro situados en una región ultraperiférica de la Unión. Las rutas marítimas en cuestión no son sustituibles desde el punto de vista de la demanda por rutas hacia otros Estados miembros. El ámbito geográfico reducido limita los efectos negativos reales sobre el comercio entre Estados miembros, lo que debe tomarse en consideración para la evaluación de la compatibilidad, que debe, por tanto, centrarse en los efectos indirectos o potenciales.
- (147) A este respecto, varias compañías de transporte marítimo comercial están explotando conexiones de transbordadores de pasajeros y mercancías entre las islas Canarias, por lo que otras podrían hacerlo. La Comisión invita a presentar observaciones, en particular, sobre si las medidas objeto de evaluación han obligado a cualquier competidor privado a cerrar rutas o han impedido que tales competidores abran rutas en la zona o si las medidas han tenido un impacto en el precio de los servicios de transporte marítimo comercial entre Gran Canaria y Tenerife.

4.2.2.4. Ponderación de los efectos positivos y negativos

- (148) Tal como se expone en el considerando 133, las medidas han permitido a Fred Olsen operar sin competencia la ruta más corta que enlaza las islas de Gran Canaria y Tenerife y ser la única beneficiaria de la infraestructura portuaria financiada con fondos públicos del Puerto de las Nieves sin tener que competir con otras compañías navieras por dicha utilización y sin abonar ninguna contraprestación específica por esta exclusividad *de facto*.
- (149) Tal como se expone en la sección 4.2.1, la Comisión considera en esta fase que las medidas no han contribuido al desarrollo de una actividad económica.
- (150) Por otra parte, como se expone en la sección 4.2.2.2, la Comisión considera en esta fase que los efectos positivos de las medidas en términos de desarrollo regional, conectividad y seguridad de la navegación podrían haberse alcanzado con medios menos falseadores y, en lo que respecta a los dos primeros objetivos, estos podrían haberse alcanzado incluso en mayor medida en ausencia de las medidas. Además, como se expone en la sección 4.2.2.3, la Comisión considera en esta fase i) que las medidas no se han concedido de manera que reduzcan al mínimo el falseamiento de la competencia, ya que ni resultaban necesarias para subsanar un fallo de mercado, ni se limitaron al mínimo necesario para alcanzar sus objetivos, ni se concedieron a través de los medios menos falseadores, y ii) que las medidas podrían haber afectado a la capacidad de otras compañías navieras de explotar rutas en las islas Canarias.

4.2.2.5. Conclusión del ejercicio de ponderación

- (151) A la vista de todo lo expuesto, la conclusión preliminar de la Comisión es que los efectos positivos creados por las medidas en términos de i) conectividad regional y desarrollo económico y ii) seguridad de la navegación podrían haberse alcanzado en mayor medida en ausencia de las medidas o con medios menos falseadores. Hasta la fecha, la

⁽³⁶⁾ Presentación de información por las autoridades españolas, de 21 de junio de 2013, página 13.

Comisión no ha encontrado ningún otro efecto positivo de las medidas ni ningún atenuante que pueda limitar el falseamiento de la competencia. En consecuencia, la Comisión alberga en esta fase serias dudas de que pueda considerarse que los efectos positivos de las medidas compensan sus efectos negativos sobre la competencia y el comercio entre Estados miembros.

4.2.3. Conclusión sobre la compatibilidad

(152) En virtud de las consideraciones expuestas, en esta fase, la Comisión alberga dudas en cuanto a la compatibilidad de las medidas con el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

5. DECISIÓN

Habida cuenta de las consideraciones expuestas, la Comisión, en el marco del procedimiento del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, insta a España a que presente sus observaciones y facilite toda la información pertinente para la evaluación de la medida en el plazo de un mes a partir de la fecha de recepción de la presente. La Comisión insta a sus autoridades a que transmitan inmediatamente una copia de la presente carta al beneficiario potencial de la ayuda. La Comisión recuerda a España que el artículo 108, apartado 3, del TFUE tiene efecto suspensivo y llama su atención sobre el artículo 16 del Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo ⁽³⁷⁾, que establece que toda ayuda concedida ilegalmente podrá ser reclamada al beneficiario, junto con los intereses de recuperación correspondientes.

Por la presente, la Comisión advierte a España que informará a los interesados mediante la publicación de la presente carta y de un resumen significativo en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Asimismo, informará a los interesados en los Estados miembros de la AELC signatarios del Acuerdo EEE mediante la publicación de una comunicación en el suplemento EEE del citado *Diario Oficial* y al Órgano de Vigilancia de la AELC mediante copia de la presente. Se invitará a todos los interesados mencionados a presentar sus observaciones en el plazo de un mes a partir de la fecha de publicación de la presente.

⁽³⁷⁾ Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo, de 13 de julio de 2015, por el que se establecen normas detalladas para la aplicación del artículo 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO L 248 de 24.9.2015, p. 9).

ÁLLAMI TÁMOGATÁS – FRANCIAORSZÁG

SA.51268 (2021/C)(korábbi 2018/FC.) számú állami támogatás – Az „Institut national de recherches archéologiques préventives” régészeti intézetnek nyújtott állítólagos állami támogatás

Felhívás észrevételek benyújtására az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (2) bekezdése értelmében

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2022/C 135/04)

2020. december 20-án kelt levelével, amelynek hiteles nyelvi változata megtalálható ezen összefoglaló végén, a Bizottság értesítette Franciaországot arról, hogy az „Institut national de recherches archéologiques préventives” régészeti intézetnek (a továbbiakban: INRAP) nyújtott állítólagos állami támogatással kapcsolatosan az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott.

Az érdekeltek a bizottsági eljárás tárgyát képező intézkedésekre vonatkozó észrevételeiket az alábbi összefoglaló és az annak végén található levél közzétételét követően egy hónapon belül tehetik meg az alábbi címen:

European Commission (Európai Bizottság)
Directorate-General for Competition (Versenypolitikai Főigazgatóság)
State Aid Greffe
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax + 32 22961242
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Az észrevételeket a Bizottság továbbítja Franciaországnak. Az észrevételek benyújtói és/vagy a benyújtott észrevételekben szereplő felek kérésüket megindokolva, írásban kérhetik adataik bizalmas kezelését.

AZ ÖSSZEFOGLALÓ SZÖVEGE**ELJÁRÁS**

A Bizottsághoz 2018. május 30-án panasz érkezett az INRAP-nak a megelőző régészeti feltárásokkal kapcsolatos tevékenységeihez nyújtott állítólagos állami támogatással kapcsolatban.

AZ INTÉZKEDÉSEK LEÍRÁSA

Az INRAP a 2008–2021-es időszakban nem kompetitív tevékenységeinek⁽¹⁾ megvalósításához különböző formában (megelőző régészeti feltárásokra szolgáló díj, különböző támogatások stb.) [900–1 300] millió EUR támogatásban részesült.

Az INRAP a panasz vizsgálati időszakában 22,69 millió EUR összegben, közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez nyújtott támogatásokban részesült a megelőző régészeti feltárásokhoz kötődő versenypiaci tevékenységei alapján.

AZ INTÉZKEDÉS ÉRTÉKELÉSE

A Bizottságnak kétségei vannak az INRAP könyvelés szerinti elkülönítésének helytállóságával kapcsolatban a 2008–2018-as időszakra, valamint a 2018. január 1-jével, az új könyvelés szerinti elkülönítés életbe lépésével kezdődő és legalább 2019 végéig tartó időszakra vonatkozóan.

Ezen okból kifolyólag a Bizottság szerint fennáll annak a valószínűsége, hogy az INRAP kereszttámogatásban részesült a versenypiaci és a nem kompetitív tevékenységei tekintetében, és amennyiben ez bebizonyosodik, ez a kereszttámogatás állami támogatásnak minősülne a versenypiaci ágazatban. Ebben az esetben a Bizottságnak kétsége volna afelől, hogy a támogatás összeegyeztethető-e a belső piaccal. Franciaország tagadja a kereszttámogatás fennállását, és nem tett javaslatot a szóban forgó intézkedés összeegyeztethetőségének jogalapjára.

⁽¹⁾ Megelőző régészeti diagnosztika, a megelőző régészeti feltárási műveletek tudományos felhasználása, az eredmények terjesztése, oktatás, kulturális ismeretterjesztés és a régészet népszerűsítése.

A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a közszolgáltatási költségekhez nyújtott támogatások eleve a megelőző régészeti feltárásokhoz kötődő versenypiaci tevékenységekhez nyújtott állami támogatások. A Bizottság kétli, hogy ezek a támogatások az általános csoportmentességi rendelet 53. cikke alapján a belső piaccal összeegyeztethetők lennének. Amennyiben a könyvelés szerinti elkülönítés nem szilárd és megbízható, nincs mód az intézkedés arányossági vizsgálatára. Ezért nem zárható ki, hogy az általános csoportmentességi rendelet 53. cikke alapján nyújtott támogatás az INRAP-ot az észszerű nyereséget meghaladó mértékű finanszírozáshoz juttatta.

A kifejtett megfontolásokon kívül a Bizottság mérlegeli annak lehetőségét, hogy nem lehetne-e az INRAP számára nyújtott összes finanszírozást együttesen az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének d) pontja alapján elemezni és esetlegesen jóváhagyni, anélkül, hogy vizsgálni kelljen az INRAP analitikus könyvelésének szabályszerűségét.

Mindenesetre az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet⁽¹⁾ 16. cikkének megfelelően valamennyi jogellenes támogatás visszavontatható a kedvezményezettrel. Ezenkívül az uniós intézkedésekre közvetlen hatást gyakorló nemzeti intézkedésekkel kapcsolatos kiadások esetében megtagadható az EMGA költségvetésének terhére történő elszámolás.

⁽¹⁾ A Tanács (EU) 2015/1589 rendelete (2015. július 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 248., 2015.9.24., 9. o.).

A LEVÉL SZÖVEGE

Monsieur le Ministre,

Par la présente, la Commission a l'honneur d'informer la République française qu'après avoir examiné les informations fournies par vos autorités sur la mesure citée en objet, elle a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après «TFUE»).

1. PROCÉDURE

- (1) Le 30 mai 2018, la Commission européenne a reçu une plainte en matière d'aide d'État, déposée par la société française «Études et valorisations archéologiques» (ci-après «EVEHA» ou le «plaignant»), ayant pour objet l'octroi présumé d'aides d'État à l'Institut national de recherches archéologiques préventives (ci-après l'«INRAP»). Le plaignant considère que les mesures exposées dans la plainte constituent des aides d'État, en vertu de l'article 107, paragraphe 1, TFUE, lesquelles seraient incompatibles avec le marché intérieur.
- (2) Par lettre du 3 octobre 2018, les services de la Commission ont transmis la plainte aux autorités françaises tout en leur adressant une demande d'informations relatives aux mesures d'aides présumées.
- (3) Par lettre du 25 janvier 2019, reçue par la Commission le 30 janvier 2019, les autorités françaises ont répondu à la demande d'informations des services de la Commission.
- (4) Le 24 juin 2019, les services de la Commission ont demandé aux autorités françaises de bien vouloir leur transmettre des informations complémentaires, nécessaires à l'examen des mesures d'aides présumées. Les autorités françaises leur ont communiqué les informations demandées le 1 octobre 2019.
- (5) Les services de la Commission se sont entretenus sur le dossier avec le plaignant le 10 septembre 2019 et ont tenu une réunion avec les autorités françaises le 5 novembre 2019.
- (6) Le 10 décembre 2019, les services de la Commission ont transmis les versions non-confidentielles des notes des autorités françaises du 25 janvier 2019 et du 1 octobre 2019 au plaignant et ils se sont entretenus avec lui le 9 janvier 2020.
- (7) Le 14 février 2020, le plaignant a transmis une note complémentaire à la plainte, par laquelle il fournit: (i) ses observations sur les notes des autorités françaises des 25 janvier et 1 octobre 2019; et (ii) des informations complémentaires à sa plainte du 30 mai 2018. Par courriel daté du 4 décembre 2020, le plaignant a transmis aux services de la Commission des informations complémentaires et s'est réservé la possibilité d'engager, à terme, une procédure visant à faire constater la carence de la Commission européenne dans ce dossier.
- (8) Le 12 mars 2021, le plaignant a adressé aux services de la Commission une invitation à agir, préalable à l'introduction d'un recours en carence.
- (9) Le 26 mars 2021, les services de la Commission ont demandé des informations complémentaires aux autorités françaises. Le 13 avril 2021, les services de la Commission se sont entretenus avec les autorités françaises. Le 20 avril 2021, les autorités françaises ont répondu à la demande d'informations complémentaires. Le 22 avril 2021, les services de la Commission ont demandé aux autorités françaises des clarifications au sujet des informations transmises le 20 avril 2021. Les autorités françaises ont fourni les clarifications requises le 26 avril 2021.
- (10) Le 7 mai 2021, les services de la DG concurrence ont adressé au plaignant leur position préliminaire.
- (11) Le plaignant y a répondu le 4 juin 2021. Ce faisant, il a contesté la position préliminaire de la Commission, tout en demandant à la Commission d'adopter une décision dans les plus brefs délais.
- (12) Les 15 et 24 novembre 2021 ainsi que les 9 et 10 décembre 2021, les services de la Commission ont demandé aux autorités françaises de confirmer, préciser et mettre à jour certaines informations et données déjà transmises. Les autorités françaises ont répondu aux services de la Commission les 22 et 24 novembre 2021 ainsi que les 11 et 13 décembre 2021.

2. DESCRIPTION DE L'INRAP

- (13) Le bénéficiaire des mesures d'aides présumées est l'INRAP.
- (14) L'INRAP a été créé par la loi n° 2001-44 du 17 janvier 2001 relative à l'archéologie préventive et a succédé à l'Association pour les Fouilles Archéologiques Nationales (ci-après «l'AFAN»). L'INRAP est un établissement public à caractère administratif placé sous la tutelle du ministère de la Culture et du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et l'Innovation ⁽¹⁾.
- (15) L'INRAP est actif dans le secteur de l'archéologie préventive ⁽²⁾. Les missions de l'INRAP sont définies aux articles L. 523-1 et R. 545-26 du Code du patrimoine.
- (16) Ainsi, l'INRAP a pour mission d'assurer des opérations de diagnostics d'archéologie préventive ⁽³⁾. Il s'agit d'opérations préalables aux travaux d'aménagement du territoire ⁽⁴⁾, susceptibles de porter atteinte au patrimoine archéologique ⁽¹⁾. Elles visent, par des études, prospections ou travaux de terrain, à mettre en évidence et à caractériser les éléments du patrimoine archéologique éventuellement présents sur le site et à présenter les résultats dans un rapport ⁽⁵⁾. Les rapports élaborés dans le cadre de ces opérations de diagnostics contiennent des informations scientifiques qui permettent à l'État de prescrire les mesures appropriées de sauvegarde du patrimoine (fouilles, modification du projet d'aménagement ou classement au titre des Monuments Historiques). Cette activité de l'INRAP est partagée, depuis 2003, avec les services publics archéologiques des collectivités territoriales, qui doivent disposer pour cela d'une habilitation délivrée par l'État. L'INRAP réalise 80 % des diagnostics prescrits par l'État tandis que les 20 % restants sont effectués par les services archéologiques habilités des collectivités territoriales.
- (17) L'INRAP réalise également des fouilles d'archéologie préventive ⁽⁶⁾. Ces fouilles sont préalables aux travaux d'aménagement du territoire qui impactent les vestiges archéologiques détectés lors des diagnostics. Le 1 août 2003, la France a ouvert à la concurrence le marché des fouilles d'archéologie préventive par la loi n° 2003-707. Depuis lors, l'aménageur peut choisir, pour mettre en œuvre une prescription de l'État, l'un des opérateurs suivants: (i) l'INRAP, (ii) les services archéologiques habilités des collectivités territoriales, et (iii) dès lors que sa compétence scientifique est garantie par un agrément délivré par l'État, toute autre personne de droit public ou privé ⁽⁷⁾. L'article L. 523-10 du Code du patrimoine prévoit que «lorsque aucun autre opérateur ne s'est porté candidat ou ne remplit les conditions pour réaliser les fouilles, [l'INRAP] est tenu d'y procéder à la demande de la personne projetant d'exécuter les travaux [...]». L'article L. 523-13 du Code du patrimoine indique par ailleurs qu'«en cas de cessation d'activité de l'opérateur de fouilles ou de retrait de son agrément ou de son habilitation, la poursuite des opérations archéologiques inachevées est confiée à [l'INRAP][...]».
- (18) L'INRAP assure, en outre, l'exploitation scientifique des opérations d'archéologie préventive et la diffusion de leurs résultats. Il concourt à l'enseignement, à la diffusion culturelle et à la valorisation de l'archéologie ⁽⁸⁾.
- (19) L'INRAP est donc doté de missions pour lesquelles il n'opère pas en concurrence avec les opérateurs privés agréés par l'État (ci-après les activités «non-concurrentielles» ou activités «de service public»). Il s'agit des activités de diagnostics d'archéologie préventive, d'exploitation scientifique des opérations d'archéologie préventive, de la diffusion des résultats, de l'enseignement, de la diffusion culturelle et de la valorisation de l'archéologie. L'INRAP intervient en

⁽¹⁾ Conformément à l'article R.545-24 du Code du patrimoine.

⁽²⁾ L'article L.521-1 du Code du patrimoine définit l'archéologie préventive de la manière suivante: «L'archéologie préventive, qui relève de missions de service public, est partie intégrante de l'archéologie. Elle est régie par les principes applicables à toute recherche scientifique. Elle a pour objet d'assurer, à terre et sous les eaux, dans les délais appropriés, la détection, la conservation ou la sauvegarde par l'étude scientifique des éléments du patrimoine archéologique affectés ou susceptibles d'être affectés par les travaux publics ou privés concourant à l'aménagement. Elle a également pour objet l'interprétation et la diffusion des résultats obtenus».

⁽³⁾ Conformément aux articles L.523-1 et R.545-26 du Code du patrimoine.

⁽⁴⁾ Les travaux d'aménagement du territoire qui nécessitent des diagnostics d'archéologie préalables sont ceux désignés par le préfet de région. Le préfet de région — par délégation le service régional de l'archéologie (SRA) au sein des directions régionales des affaires culturelles (DRAC) — peut émettre une prescription de diagnostic, s'il dispose d'informations lui indiquant qu'un projet d'aménagement, pour lequel il est saisi, est susceptible d'affecter des éléments du patrimoine archéologique. En application de l'article R. 523-4 du code du patrimoine, le préfet de région est saisi: i) des projets d'aménagements soumis à déclaration ou autorisation en application du code de l'urbanisme (permis de construire, permis de démolir, permis d'aménager, décision de réalisation de zones d'aménagement concerté (ZAC)), lorsqu'ils sont réalisés dans les zones de présomption de prescription archéologique; ii) de la réalisation de ZAC et des projets de lotissements d'une superficie supérieure à 3 hectares; iii) de certains projets soumis à la déclaration préalable, tels que les travaux d'affouillements, de plantation d'arbres, d'arrachage de souches, de création de tenues d'eau ou de canaux, etc.; iv) des aménagements et ouvrages précédés d'une étude d'impact en application du code de l'environnement; v) des travaux sur les immeubles classés au titre des monuments historiques. En dehors des zones de présomption de prescription archéologique, les autorités compétentes pour autoriser les aménagements peuvent décider de saisir le préfet de région, ou le faire à sa demande, sur les projets susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine archéologique.

⁽⁵⁾ La réalisation d'un diagnostic se traduirait par la détection et la caractérisation des vestiges présents dans le sol, à l'aide de moyens matériels adaptés, quel que soit le lieu, la période chronologique et le projet d'aménagement envisagé.

⁽⁶⁾ Voir article R. 523-15 1° du Code du patrimoine.

⁽⁷⁾ Conformément aux articles L.523-1 et R.545-26 du Code du patrimoine.

⁽⁸⁾ Voir, en ce sens, article L.523-8 du Code du patrimoine.

⁽⁹⁾ Conformément à l'article L.523-1 du Code du patrimoine.

revanche en concurrence avec les opérateurs privés agréés par l'État dans le secteur des fouilles archéologiques préventives (ci-après «activités concurrentielles»).

- (20) L'article L. 524-1 du Code du patrimoine prévoit que *«le financement de [l'INRAP] est assuré notamment: par les subventions de l'État ou de toute autre personne publique ou privée; par les rémunérations qu'il perçoit en contrepartie des opérations de fouilles qu'il réalise»*.
- (21) L'INRAP a bénéficié, pour la réalisation de ses activités non-concurrentielles sur la période 2008-2021, c'est-à-dire la période d'examen de la plainte, des financements publics suivants:
- i. jusqu'au 31 décembre 2015, une partie du produit de la redevance d'archéologie préventive (ci-après la «RAP») ⁽⁹⁾;
 - ii. Des subventions sur crédits budgétaires;
 - iii. à partir du 1 janvier 2016, une subvention de fonctionnement versée par le ministère de la Culture sous la forme de crédits budgétaires inscrits en loi de finances (Programme 175) ⁽¹⁰⁾;
 - iv. Une subvention de fonctionnement versée par le ministère de la Culture sous la forme de crédits budgétaires inscrits en loi de finances (Programme 186 «Recherche culturelle et culture scientifique», intégré au programme 361 «Transmission des savoirs et démocratisation de la culture» depuis 2021) ⁽¹¹⁾;
 - v. Diverses subventions provenant d'entités publiques autres que les ministères de tutelles, françaises ou non ⁽¹²⁾.
- (22) Le montant total des financements publics octroyé pour la réalisation des activités non-concurrentielles de l'INRAP s'élève, sur la période 2008-2021, à EUR [900-1300] millions.
- (23) Par ailleurs, l'INRAP a bénéficié sur la période d'examen de la plainte, au titre de ses activités concurrentielles, de subventions pour charges de service public. Celles-ci ont été versées depuis 2015 et jusqu'en 2018 en raison des obligations particulières fixées à l'INRAP par le législateur sur le marché des fouilles. Le montant de ces subventions est de EUR 22,69 millions pour la période 2015-2018.
- (24) L'INRAP bénéficie également, sur la période d'examen de la plainte, du crédit d'impôt recherche (ci-après «CIR») ⁽¹³⁾. Le CIR a été versé à partir de 2016, pour les années courant à compter de 2013. Le montant du CIR octroyé au titre des années 2013-2021 est de EUR [55-75] millions.
- (25) Enfin, l'INRAP a bénéficié d'une dotation en fonds propres de EUR [20-25] millions de la part du ministère de la Culture, sur trois exercices successifs (2015, 2016 et 2017) pour un montant total de EUR [20-25] millions, afin que l'établissement puisse honorer la dette qu'il avait contractée à sa création auprès de l'Agence France Trésor (AFT).
- (26) Selon le rapport d'activités de l'INRAP pour l'année 2020 ⁽¹⁴⁾, l'INRAP comptait au 31 décembre 2020: 2 286 agents, 175 millions d'euros de produits en 2020 et des résultats nets de 6,4 millions d'euros.

⁽⁹⁾ La RAP fonctionnait jusqu'au 31 décembre 2015 comme une taxe affectée directement d'une part au Fonds national pour l'archéologie préventive et d'autre part aux opérateurs de diagnostics (INRAP et collectivités territoriales) pour leur permettre de poursuivre leur mission de diagnostic et de recherche. Conformément à l'article L. 524-2 du code du Patrimoine, la RAP est due par les personnes, y compris membres d'une indivision, projetant d'exécuter des travaux affectant le sous-sol et qui:a) Sont soumis à une autorisation ou à une déclaration préalable en application du code de l'urbanisme; b) Ou donnent lieu à une étude d'impact en application du code de l'environnement; c) Ou, dans les cas des autres travaux d'affouillement, sont soumis à déclaration administrative préalable selon les modalités fixées par décret en Conseil d'État. En cas de réalisation fractionnée, la surface de terrain à retenir est celle du programme général des travaux.

⁽¹⁰⁾ Cette subvention s'est substituée à partir du 1 janvier 2016 à la perception directe par l'INRAP de la RAP, qui est reversée depuis lors au budget général de l'État.

⁽¹¹⁾ Cette subvention participe au financement des missions de recherche et de diffusion culturelle de l'INRAP.

⁽¹²⁾ Ces subventions, ont été versées pour réaliser des opérations non-concurrentielles ciblées, notamment sur le principe d'appel à projets, pour des montants marginaux.

⁽¹³⁾ Le CIR est une mesure de soutien aux activités de recherche et développement (R&D), pour lesquelles les dépenses engagées bénéficient d'une déduction de l'impôt sur les sociétés sous certaines conditions, déterminée selon les montants des investissements.

⁽¹⁴⁾ Rapport d'activité de l'INRAP pour l'année 2020: inrap_ra2020_vexe-bd_1.pdf

3. PLAINTÉ

- (27) La plainte a été déposée par la société EVEHA. EVEHA est un opérateur privé intervenant sur le marché des fouilles archéologiques préventives et bénéficiant de l'agrément de l'État français⁽¹⁵⁾. EVEHA considère qu'elle est une entreprise concurrente de l'INRAP.
- (28) En substance, EVEHA considère que l'INRAP bénéficie d'aides pour son activité de fouilles notamment sous forme d'un subventionnement croisé entre ses activités non-concurrentielles, subventionnées par l'État, et ses activités concurrentielles. Cela permettrait à l'INRAP de pratiquer des tarifs d'éviction, voire de prédation, sur le marché des fouilles archéologiques préventives, depuis l'ouverture du marché des fouilles en 2003.
- (29) EVEHA argue en particulier que l'INRAP ne bénéficie pas d'une séparation comptable appropriée entre ses activités non-concurrentielles et ses activités concurrentielles. Le plaignant s'appuie à cet égard et en particulier sur la décision n° 17-D-09 du 1 juin 2017 de l'Autorité de la Concurrence française⁽¹⁶⁾ (ci-après «décision du 1 juin 2017 de l'AdC»). Dans cette décision, l'Autorité de la Concurrence relevait: (i) «l'absence persistante d'outil de comptabilité analytique permettant de dégager un résultat pour chaque opération de fouille»⁽¹⁷⁾, (ii) «l'absence d'une véritable séparation comptable et financière étanche et fiable entre [les activités lucratives et non lucratives]»⁽¹⁸⁾; qu'il «ne peut [...] dès lors être exclu qu'il existe un risque de subventions croisées»⁽¹⁹⁾. EVEHA note que, dans cette décision, l'Autorité de la Concurrence a accepté et rendu obligatoires les engagements pris par l'INRAP concernant, en particulier, la mise en place d'une «comptabilité analytique permettant non seulement de garantir une stricte séparation comptable et financière (étanche et fiable) entre ses activités non-lucratives et ses activités lucratives, mais aussi d'assurer une traçabilité des moyens alloués à chacune de ses missions pour prévenir tout risque de subventions croisées»⁽²⁰⁾. Le plaignant ajoute que la nouvelle comptabilité analytique de l'INRAP mise en œuvre en 2018 dans le cadre des engagements acceptés et rendus obligatoires par l'Autorité de la Concurrence repose sur une méthode et/ou des clés de répartition biaisées, permettant à l'INRAP de surévaluer artificiellement les coûts liés à ses activités non-lucratives et de justifier artificiellement le maintien de subventions publiques à un niveau excessivement élevé.
- (30) EVEHA considère que le subventionnement croisé de l'INRAP entre les activités non-concurrentielles, subventionnées par l'État, et les activités concurrentielles de fouilles constitue une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE. Par ailleurs, s'il conteste le caractère non-économique des activités non-concurrentielles de l'INRAP, il souligne que la préoccupation formulée dans sa plainte est uniquement liée au risque de subventionnement croisé et à l'impact de celui-ci sur le marché des fouilles archéologiques préventives.
- (31) EVEHA soutient que le subventionnement croisé de l'INRAP n'est pas susceptible d'être compatible avec le marché intérieur. En particulier, EVEHA argue que ce subventionnement croisé ne peut bénéficier de l'exemption prévue à l'article 53 du Règlement Général d'exemption par catégorie (ci-après «RGEC»)⁽²¹⁾. Il en serait de même des subventions pour charges de service public octroyées à l'INRAP entre 2015 et 2018 (voir considérant (23) de la présente décision). EVEHA précise que ces subventions ne peuvent être déclarées compatibles au regard du régime cadre exempté de notification SA.42681⁽²²⁾, basé sur l'article 53 du RGEC. EVEHA explique que l'INRAP n'est pas un site archéologique mais un offreur de services proposant des prestations à des sites archéologiques ou à des gestionnaires de tels sites et donc ne tomberait pas dans le champ d'application de l'article 53 du RGEC. EVEHA considère également qu'à supposer même que les fouilles archéologiques préventives puissent entrer dans le champ de l'article 53 du RGEC, les conditions de fond prévues à cet article pour les aides au fonctionnement ne sont en tout état

⁽¹⁵⁾ L'État français a agréé la société EVEHA par l'arrêté du 2 mai 2017 portant agrément en qualité d'opérateur d'archéologie préventive de la société EVEHA.

⁽¹⁶⁾ Décision de l'Autorité de la concurrence n° 17-D-09 du 1^{er} juin 2017 relative à des pratiques mises en œuvre par l'INRAP dans le secteur de l'archéologie préventive. Dans le cadre de cette décision, l'Autorité met un terme à la procédure d'engagements mise en œuvre sur le fondement de l'article L. 464-2 du code de commerce dans une affaire concernant l'INRAP. Dans le cadre de son évaluation préliminaire, l'autorité de la concurrence avait émis deux préoccupations préliminaires concernant (i) l'accès privilégié à des informations en sa qualité d'opérateur de diagnostic; (ii) des pratiques tarifaires intervenant dans un contexte de subventions croisées. Cette décision indique qu'«En ce qui concerne la première préoccupation de concurrence, l'État a proposé, à la suite du test de marché, une réforme de l'accès aux informations archéologiques préalables dont le champ dépasse la nature des engagements que l'INRAP était en mesure de proposer. Les pouvoirs publics se sont en effet engagés à créer une plateforme informatique sécurisée permettant à l'ensemble des opérateurs de fouilles d'accéder à ces informations dans des conditions comparables et à mettre en place des dispositions transitoires favorisant leur accès effectif. Au regard de l'intervention de l'État, qui institue des conditions d'accès équivalentes à ces informations pour l'ensemble des opérateurs de fouilles et qui apporte une réponse pérenne au secteur en posant les conditions d'une concurrence renouvelée entre ses acteurs, l'Autorité a considéré que les engagements initialement proposés par l'INRAP n'avaient plus lieu d'être. En ce qui concerne la seconde préoccupation de concurrence, l'Autorité accepte et rend obligatoire les engagements pris par l'INRAP de mettre en place une comptabilité analytique permettant non seulement de garantir une stricte séparation comptable et financière (étanche et fiable) entre ses activités non-lucratives et ses activités lucratives, mais aussi d'assurer une traçabilité des moyens alloués à chacune de ses missions pour prévenir tout risque de subventions croisées».

⁽¹⁷⁾ Point 134 de la décision du 1 juin 2017 de l'AdC.

⁽¹⁸⁾ Point 137 de la décision du 1 juin 2017 de l'AdC.

⁽¹⁹⁾ Point 149 de la décision du 1 juin 2017 de l'AdC.

⁽²⁰⁾ Voir résumé de la décision du 1 juin 2017 de l'AdC. EVEHA soutient que ces engagements n'auraient pas été respectés à la date de la plainte. EVEHA indique avoir saisi le 6 février 2018, l'Autorité de la concurrence pour non-respect de ces engagements, sur le fondement de l'article L. 464-2, alinéa 2 du code de commerce.

⁽²¹⁾ Règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité (OJ L 187 du 26.6.2014, p. 1).

⁽²²⁾ SA.42681 — Régime cadre exempté de notification relatif aux aides en faveur de la culture et de la conservation du patrimoine.

de cause pas remplies. EVEHA note qu'en l'absence de comptabilité analytique satisfaisante, il n'existe aucune garantie que le montant d'aides attribué à l'INRAP au titre de ses activités concurrentielles n'excède pas le strict nécessaire. EVEHA soutient en outre qu'il n'existe, aucun mécanisme de récupération des éventuels surplus et que les montants d'aides alloués n'ont pas été calculés *ex ante*, sur la base de projections raisonnables. Enfin, EVEHA indique que l'INRAP ne figure pas dans la liste des 48 bénéficiaires individuels déclarés au titre des obligations de transparence pour le régime cadre exempté numéro SA.42681.

4. POSITION DES AUTORITÉS FRANÇAISES

- (32) Les autorités françaises considèrent que les financements publics octroyés à l'INRAP pour ses activités non-concurrentielles (voir considérant (21) de la présente décision), ne constituent pas des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE car ces activités sont de nature non-économique. En effet, selon les autorités françaises, l'INRAP exerce une activité de protection du patrimoine archéologique indissociable d'une «activité de recherche en vue de connaissances plus étendues et d'une meilleure compréhension» et de «diffusion des résultats de recherche» au sens du point 31 de la Communication sur la notion d'aides d'État.
- (33) Les autorités françaises considèrent, par ailleurs, que le CIR (voir considérant (24) de la présente décision) ne peut pas être qualifié d'aide d'État. En effet, elles indiquent qu'il s'agit d'une mesure générale. Ainsi, elle ne remplirait pas le critère de sélectivité prévu par l'article 107, paragraphe 1, TFUE.
- (34) Concernant les subventions pour charges de service public (voir considérant (23) de la présente décision), les autorités françaises considèrent qu'elles sont susceptibles, pour certaines, d'être qualifiées d'aides d'État. Elles soulignent toutefois que ces aides sont conformes au régime cadre SA. 42681, mis en œuvre conformément à l'article 53 du RGEC. En particulier, les autorités françaises se réfèrent au point 53, paragraphe 2, point (b), du RGEC. Elles soulignent qu'ont été octroyées entre 2015 et 2018, des aides au fonctionnement, pour un montant total de EUR 22,69 millions, finançant des coûts éligibles au titre de l'article 53, paragraphe 5, points (d), (e) et (f), du RGEC (par exemple des coûts de location et d'équipement des implantations sur l'ensemble du territoire national, des coûts de personnel pour disposer de l'ensemble des spécialités scientifiques au sein de l'établissement et pour disposer d'équipes scientifiques pérennes assurant la capacité opérationnelle de l'INRAP sur l'ensemble du territoire et pour tout milieu d'intervention. Elles indiquent que le bénéfice raisonnable prévu au paragraphe 7 de l'article 53 a été respecté. Les autorités françaises estiment que ces subventions sont nécessaires compte tenu des obligations particulières de l'INRAP à savoir: 1) disposer d'une compétence sur l'ensemble du territoire, sur l'ensemble des périodes chronologiques et sur l'ensemble des contextes géomorphologiques, 2) prendre en charge les opérations de fouilles en cas d'absence de candidats aux appels d'offres des aménageurs⁽²³⁾; 3) reprendre un chantier de fouille en cas de défaillance d'un opérateur en cours d'opération⁽²⁴⁾.
- (35) Par ailleurs, les autorités françaises contestent l'existence de subventions croisées sur la période 2008-2017 sur la base d'états analytiques montrant, selon elles, que le secteur concurrentiel est rentable. Elles indiquent que l'INRAP bénéficiait d'un suivi analytique sur cette période. Elles font valoir que, conformément aux engagements pris devant l'Autorité de la Concurrence et actés par décision du 1 juin 2017, l'INRAP a mis en place, depuis le 1 janvier 2018, une comptabilité analytique permettant une identification beaucoup plus précise des recettes et des charges entre les activités concurrentielles et non-concurrentielles. Cette comptabilité analytique plus fine confirmerait, selon les autorités françaises, le niveau du besoin de financement du secteur non-concurrentiel. Elles précisent que, en réponse à la demande de l'Autorité de la Concurrence, un auditeur indépendant contrôle, vérifie et certifie annuellement, depuis 2018, la compatibilité analytique de l'établissement. Les autorités ont transmis les attestations 2018⁽²⁵⁾ et 2020⁽²⁶⁾ de conformité du système de comptabilité analytique à la Commission, lesquelles indiquent que la comptabilité analytique de l'INRAP «répond aux principes généraux de la comptabilité générale» et «[...] respecte le principe de séparation comptable». Ces attestations ajoutent que «la présentation actuelle de la comptabilité analytique ne [...] permet pas de relever l'existence de subventionnement croisé».
- (36) Les autorités françaises rejettent, en outre, l'allégation du plaignant selon laquelle les prix pratiqués par l'INRAP, sur le marché des fouilles, constitueraient des tarifs d'éviction ou de prédation. Elles argumentent que les prix pratiqués par l'INRAP sont en moyenne, sur la période 2009-2018, supérieurs à la moyenne générale des tarifs constatés sur le marché et supérieurs aux deux premiers opérateurs privés du marché. En effet, les autorités françaises indiquent que, sur cette période, les prix prévisionnels de l'INRAP sont en moyenne de [...] euros par hectare de surface fouillée, tandis que les prix prévisionnels moyens de l'ensemble des opérateurs sont de [...] euros par hectare, que ceux du premier opérateur du marché s'élèvent à [...] euros par hectare et que ceux du second opérateur du marché s'élèvent à [...] euros par hectare. Par ailleurs, les autorités françaises relèvent que les prix moyens de l'INRAP sont relativement stables. En effet si les tarifs de l'INRAP ont pu connaître des variations à l'instar des prix des autres opérateurs, l'INRAP est l'opérateur disposant du plus faible écart entre le niveau moyen le plus élevé et le niveau moyen le plus faible de ses tarifs.

⁽²³⁾ Voir, en ce sens, article L.523-10 du Code du patrimoine et considérant (17) de la présente décision.

⁽²⁴⁾ Voir, en ce sens, article L.523-13 du Code du patrimoine et considérant (17) de la présente décision.

⁽²⁵⁾ Attestation élaborée en 2019 pour l'exercice 2018.

⁽²⁶⁾ Attestation élaborée en 2021 pour l'exercice 2020.

5. APPRÉCIATION DES MESURES EXAMINÉES

5.1. Identification des mesures à examiner conformément aux allégations du plaignant

(37) La plainte porte essentiellement sur la problématique de subventionnement croisé de l'INRAP entre ses activités non-concurrentielles, subventionnées par l'État, et ses activités concurrentielles de fouilles. Elle se réfère également aux subventions pour charges de service public. Dès lors, seules ces deux mesures seront analysées ci-après.

5.1.1. Les subventions pour charges de service public

(38) Les subventions pour charges de service public représentent un montant de EUR 22,69 millions sur la période d'examen de la plainte, et ont été octroyées entre 2015-2018. Elles sont octroyées au titre des activités concurrentielles de l'INRAP et affectent donc directement le marché des fouilles archéologiques préventives. Cette mesure est analysée ci-dessous.

5.1.2. Le potentiel subventionnement croisé entre les activités non-concurrentielles de l'INRAP et ses activités concurrentielles.

(39) A cet égard, et comme indiqué au considérant (29) de la présente décision, le plaignant argue en particulier que l'INRAP ne bénéficie pas d'une séparation comptable appropriée entre ses activités non-concurrentielles et ses activités concurrentielles.

(40) Concernant en premier lieu la période 2008-2018, qui correspond à la période entre la date de début d'examen des présentes mesures par la Commission et la date de mise en œuvre de la nouvelle séparation comptable de l'INRAP⁽²⁷⁾:

(41) Premièrement, la Commission relève que la nécessité d'améliorer la comptabilité analytique de l'INRAP a été préconisée à plusieurs reprises depuis 2013. Ainsi, dans le cadre du référé n° 67181 du 6 juin 2013 adressé par le Premier Président de la Cour des comptes à la Ministre de la Culture et de la Communication et à la Ministre de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, il avait été indiqué que «plusieurs actions [apparaissaient] nécessaires de manière urgente pour garantir le respect du libre jeu de la concurrence et préserver le niveau de qualité scientifique des opérations de fouilles». En particulier, il avait été fait mention de la nécessité de «[perfectionner] la méthode de comptabilité analytique actuellement utilisée par l'INRAP». Par ailleurs, dans le cadre du rapport public annuel de la Cour des comptes de 2016, le Ministre des Finances et des Comptes publics et le Secrétaire d'État chargé du Budget reconnaissaient que «la mise en place de la comptabilité analytique des coûts reste à achever au sein de l'INRAP».

(42) Secondement, comme soulevé par le plaignant⁽²⁸⁾, la Commission note que l'Autorité de la Concurrence relevait, dans le cadre de sa décision du 1 juin 2017, que la comptabilité analytique de l'INRAP n'était pas satisfaisante pour garantir une séparation comptable et financière étanche et fiable entre les activités non-concurrentielles et les activités concurrentielles de l'INRAP⁽²⁹⁾. Elle ajoutait qu'il «ne peut dès lors être exclu qu'il existe un risque de subventions croisées entre ses activités [non-concurrentielles et concurrentielles], susceptible de se traduire par la mise en œuvre de pratiques tarifaires pouvant constituer des prix prédateurs ou pouvant produire des effets d'éviction»⁽³⁰⁾. L'Autorité de la Concurrence notait «que les revenus tels qu'affectés par l'INRAP à ses activités lucratives sont inférieurs aux charges affectées à ces mêmes activités lucratives depuis 2013, alors que les ratios relatifs à l'activité globale de l'établissement connaissent une évolution inverse, ce qui laisse penser que l'activité globale de l'INRAP est portée par ses activités non lucratives (l'activité globale de l'INRAP étant composée de la somme des activités lucratives et non lucratives)»⁽³¹⁾. Ainsi, l'Autorité de la Concurrence avait accepté et rendu obligatoires les engagements pris par l'INRAP concernant la mise en place d'une «comptabilité analytique permettant non seulement de garantir une stricte séparation comptable et financière (étanche et fiable) entre ses activités non-lucratives et ses activités lucratives, mais aussi d'assurer une traçabilité des moyens alloués à chacune de ses missions pour prévenir tout risque de subventions croisées»⁽³²⁾.

(43) Concernant en second lieu la période postérieure au 1 janvier 2018, la Commission note que, conformément à ses engagements, l'INRAP a mis en place une comptabilité analytique permettant une identification plus fine des recettes et des charges entre les activités concurrentielles et non-concurrentielles. Toutefois, la Commission relève que l'auditeur indépendant mandaté pour contrôler, vérifier et certifier la comptabilité analytique de l'INRAP suite aux engagements pris dans le cadre de la décision du 1 juin 2017 de l'AdIC, semble considérer dans son attestation de conformité de 2018 que la comptabilité analytique de l'INRAP est perfectible. En effet, bien qu'attestant que la comptabilité

⁽²⁷⁾ Voir, en ce sens, considérant (35) de la présente décision.

⁽²⁸⁾ Voir considérant (29) de la présente décision.

⁽²⁹⁾ Points 132 à 137 de la décision du 1 juin 2017 de l'AdIC.

⁽³⁰⁾ Point 149 de la décision du 1 juin 2017 de l'AdIC.

⁽³¹⁾ Point 147 de la décision du 1 juin 2017 de l'AdIC.

⁽³²⁾ Voir résumé de la décision du 1 juin 2017 de l'AdIC. EVEHA soutient que ces engagements n'auraient pas été respectés à la date de la plainte. EVEHA indique avoir saisi le 6 février 2018, l'Autorité de la concurrence pour non-respect de ces engagements, sur le fondement de l'article L. 464-2, alinéa 2, du code de commerce.

analytique de l'INRAP «répond aux principes généraux de la comptabilité générale», «[...] respecte le principe de séparation comptable», et qu'elle ne «[...] permet pas de relever l'existence de subventionnement croisé», il note qu'«il conviendra dans l'avenir d'approfondir, voire d'améliorer encore la méthodologie d'affectation des coûts indirects». La Commission relève que l'attestation de conformité de 2020 ne fait plus référence à la nécessité d'approfondir voire d'améliorer encore la méthodologie d'affectation des coûts indirects. Cette attestation note que «la présentation actuelle de la comptabilité analytique ne [...] permet pas de relever l'existence de subventionnement croisé». La Commission note que l'auditeur n'exclut pas explicitement le risque de subventionnement croisé.

(44) Compte tenu des éléments présentés aux considérants (40) à (43) ci-dessus, la Commission ne peut écarter des doutes, à ce stade, de la correcte séparation comptable de l'INRAP tant pour la période 2008-2018 que pour la période suivant le 1 janvier 2018 et à tout le moins jusqu'à la fin de l'année 2019. Dès lors, elle ne peut écarter le risque de subvention croisée entre les activités non-concurrentielles de l'INRAP et ses activités concurrentielles. Dans pareil cas, ce subventionnement croisé bénéficierait aux activités concurrentielles de l'INRAP, à savoir le marché des fouilles archéologiques préventives.

(45) Ces mesures potentielles sont analysées ci-dessous.

5.2. Existence d'une aide d'État

(46) Selon l'article 107, paragraphe 1, TFUE, «sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions».

(47) Il s'ensuit que, afin d'être qualifiée d'aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE, une mesure doit remplir les conditions cumulatives suivantes: (i) le ou les bénéficiaires doivent être des entreprises au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE; (ii) la mesure en question doit être octroyée au moyen de ressources d'État et être imputable à l'État; (iii) la mesure doit conférer un avantage économique à son ou ses bénéficiaires; (iv) cet avantage doit être sélectif; et (v) la mesure en cause doit fausser ou menacer de fausser la concurrence, et doit être susceptible d'affecter les échanges entre États membres.

5.2.1. Subventions pour charges de service public

5.2.1.1. Concept d'entreprise et d'activité économique

(48) Selon une jurisprudence constante, «la notion d'entreprise comprend toute entité exerçant une activité économique, indépendamment du statut juridique de cette entité et de son mode de financement»⁽³³⁾. Ainsi, la question de savoir si une entité particulière constitue une entreprise ou non dépend donc entièrement de la nature de ses activités. Selon la Cour de justice, «constitue une activité économique toute activité consistant à offrir des biens ou des services sur un marché donné»⁽³⁴⁾.

(49) Comme indiqué au considérant (17) de la présente décision, le marché des fouilles d'archéologie préventive a été ouvert à la concurrence par la loi n° 2003-707, le 1 août 2003. En effet, conformément à l'article L.523-8 du Code du Patrimoine, l'aménageur peut choisir, pour mettre en œuvre la prescription de l'État, l'un des opérateurs suivants: (i) l'INRAP, (ii) les services archéologiques territoriaux, et (iii) dès lors que sa compétence scientifique est garantie par un agrément délivré par l'État, toute autre personne de droit public ou privé.

(50) Ainsi, la Commission note que l'INRAP offre sur le marché libéralisé des fouilles d'archéologie préventive un service contre rémunération, afin de permettre à l'aménageur de mettre en œuvre les prescriptions de l'État préalablement aux travaux d'aménagement du territoire⁽³⁵⁾.

(51) Les activités de fouilles d'archéologie préventive de l'INRAP sont donc des activités économiques. Cette qualification d'activité économique a d'ailleurs été reconnue tant par l'Autorité de la Concurrence dans sa décision du 1 juin 2017⁽³⁶⁾ que par le Conseil de la Concurrence dans son avis du 19 mai 1998 au sujet de l'AFAN qui précédait à l'INRAP⁽³⁷⁾.

⁽³³⁾ Arrêt de la Cour du 12 septembre 2000, Pavlov e.a., affaires jointes C-180/98 à C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, point 74.

⁽³⁴⁾ Voir l'arrêt de la Cour du 16 juin 1987, Commission/Italie, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, point 7; arrêt de la Cour du 18 juin 1998, Commission/Italie, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, point 36; arrêt de la Cour du 12 septembre 2000, Pavlov e.a., affaires jointes C-180/98 à C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, point 75.

⁽³⁵⁾ Voir en ce sens considérant (17) de la présente décision.

⁽³⁶⁾ Voir point 57 de la décision du 1^{er} juin 2017 de l'AdC: «[...] les fouilles archéologiques préventives, dont les objectifs et les procédures se distinguent des autres étapes de la chaîne archéologique, constituent [...] une activité économique consacrée et circonscrite par la loi de 2003».

⁽³⁷⁾ Avis du Conseil de la Concurrence n° 98-A-07 du 19 mai 1998 relatif à une demande d'avis sur l'application des règles de concurrence, tant nationales que communautaires, aux opérations de fouilles archéologiques préventives: «l'exécution des fouilles archéologiques préventives est une activité économique».

- (52) Dès lors, il ne fait aucun doute que, sur le marché des fouilles d'archéologie préventive, l'INRAP constitue bien une entreprise au regard de l'article 107, paragraphe 1, TFUE.

5.2.1.2. Utilisation de ressources d'État et imputabilité de la mesure à l'État

- (53) Selon l'article 107, paragraphe 1, TFUE, seules sont susceptibles de constituer des aides d'État les mesures accordées par les États ou au moyen de ressources d'État. L'octroi d'un avantage directement ou indirectement au moyen de ressources d'État et l'imputabilité d'une telle mesure à l'État sont deux conditions distinctes et cumulatives pour constater l'existence d'une aide d'État⁽³⁸⁾.

- (54) En premier lieu, concernant le critère relatif à l'imputabilité de l'État, il convient de souligner que le financement de l'INRAP est prévu par l'article L. 524-1 du Code du patrimoine⁽³⁹⁾. Par ailleurs, les subventions pour charges de service public sont octroyées par le ministère de la Culture. Dès lors, il ne fait aucun doute que la mesure est imputable à l'État.

- (55) En deuxième lieu, concernant le critère des ressources d'État, il convient de rappeler que les ressources d'État comprennent toutes les ressources du secteur public⁽⁴⁰⁾. Le transfert de ressources d'État peut revêtir de nombreuses formes, telles que des subventions directes, des prêts, des garanties, des investissements directs dans le capital d'entreprises et des avantages en nature⁽⁴¹⁾. Les subventions directes octroyées par une entité publique sont par nature des ressources d'État.

- (56) Ainsi, la mesure en cause d'aide potentielle au secteur concurrentiel est imputable à l'État français et est susceptible d'être octroyée au moyen de ressources d'État.

5.2.1.3. Sélectivité de la mesure

- (57) Pour être considérée comme une aide d'État, une mesure doit être sélective, c'est-à-dire qu'elle doit favoriser «certaines entreprises ou certaines productions» au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE.

- (58) L'octroi de subventions pour charges de service public concerne uniquement l'INRAP. S'agissant d'une aide individuelle, la sélectivité de la mesure est présumée⁽⁴²⁾. L'INRAP est le seul à bénéficier de ces subventions. Dès lors, la mesure est sélective au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE.

5.2.1.4. Présence d'un avantage économique

- (59) Comme le rappelle la communication de la Commission sur la notion d'aide d'État⁽⁴³⁾, l'avantage est, au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE, un avantage économique qu'une entreprise n'aurait pas pu obtenir dans les conditions normales du marché, c'est-à-dire en l'absence d'intervention de l'État⁽⁴⁴⁾. Tant l'octroi d'avantages économiques positifs que l'exonération de charges économiques⁽⁴⁵⁾ peut constituer un avantage. Cette notion est une notion générale qui inclut tout allègement des charges qui grèvent normalement le budget d'une entreprise⁽⁴⁶⁾.

- (60) Les subventions pour charges de service public confèrent un avantage économique à l'INRAP. L'INRAP bénéficie donc d'une exonération de certaines charges économiques allégeant ainsi le budget de l'entreprise. S'agissant de subventions octroyées en compensation de charges de service public, l'avantage économique pourrait éventuellement être apprécié à la lumière de la jurisprudence *Altmark*⁽⁴⁷⁾, selon laquelle l'octroi d'un avantage peut être exclu si quatre conditions

⁽³⁸⁾ Voir, par exemple, arrêt de la Cour du 16 mai 2002, France/Commission (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, point 24; arrêt du Tribunal du 5 avril 2006, Deutsche Bahn/Commission, T-351/02, ECLI:EU:T:2006:104, point 103.

⁽³⁹⁾ Voir considérant (20) de la présente décision.

⁽⁴⁰⁾ Arrêt du Tribunal du 12 décembre 1996, Air France/Commission, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, point 56.

⁽⁴¹⁾ Communication de la Commission relative à la notion d'«aide d'État» visée à l'article 107, paragraphe 1, TFUE, JOUE, 19 juillet 2016, 2016/C 262/01, point 51.

⁽⁴²⁾ Voir arrêt de la Cour du 4 juin 2015, Commission v MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, point 60.

⁽⁴³⁾ Communication de la Commission relative à la notion d'«aide d'État» visée à l'article 107, paragraphe 1, TFUE, JOUE, 19 juillet 2016, 2016/C 262/01.

⁽⁴⁴⁾ Arrêt de la Cour du 11 juillet 1996, SFEI e.a., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, point 60; arrêt de la Cour du 29 avril 1999, Espagne/Commission, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, point 41.

⁽⁴⁵⁾ Comme, par exemple, l'octroi d'avantages fiscaux ou des réductions de charges sociales.

⁽⁴⁶⁾ Arrêt de la Cour du 15 mars 1994, Banco Exterior de España, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, point 13; arrêt de la Cour du 19 septembre 2000, Allemagne/Commission, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, point 25; arrêt de la Cour du 19 mai 1999, Italie/Commission, C-6/97, ECLI:EU:C:1999:251, point 15; arrêt de la Cour du 3 mars 2005, Heiser, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, point 36.

⁽⁴⁷⁾ Arrêt de la Cour du 24 juillet 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, points 87 à 95.

cumulatives sont remplies ⁽⁴⁸⁾. Sans préjudice de l'analyse des autres conditions, il apparaît cependant que le quatrième critère au moins n'est pas respecté dans la mesure où la mission de l'INRAP n'est pas confiée par une procédure de marché public à l'INRAP et qu'il n'y a aucun élément permettant de s'assurer que le montant de la compensation correspondrait aux coûts d'une entreprise bien gérée. Il est d'ailleurs à noter que les autorités françaises ne contestent *a priori* pas la qualification d'aide d'État. Dès lors, les subventions pour charges de service public constituent bien un avantage pour l'INRAP au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE.

- (61) Par conséquent, la Commission considère que les subventions pour charges de service public constituent un avantage pour l'INRAP.

5.2.1.5. Distorsion de concurrence et affectation des échanges

- (62) Une mesure octroyée par l'État est considérée comme faussant ou menaçant de fausser la concurrence lorsqu'elle est de nature à renforcer la position concurrentielle du bénéficiaire par rapport à d'autres entreprises concurrentes ⁽⁴⁹⁾. Dans la pratique, une distorsion de la concurrence au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE est généralement constatée dès lors que l'État octroie un avantage financier à une entreprise dans un secteur libéralisé où la concurrence existe ou pourrait exister ⁽⁵⁰⁾.

- (63) Comme indiqué au considérant (17) de la présente décision, le marché des fouilles archéologiques préventives a été ouvert à la concurrence par la loi n° 2003-707 du 1 août 2003. Dès lors, tout avantage financier à l'INRAP au secteur concurrentiel (notamment l'octroi de subventions pour charges de service public) est de nature à renforcer, à tout le moins depuis le 1 août 2003, sa position concurrentielle par rapport aux autres opérateurs d'archéologie préventive.

- (64) Concernant le critère d'affectation des échanges, il est de jurisprudence constante qu'il y a lieu non pas d'établir une incidence réelle de l'aide sur les échanges entre les États membres, mais seulement d'examiner si cette aide est susceptible d'affecter ces échanges ⁽⁵¹⁾. La loi n° 2003-707 du 1 août 2003 a permis à des opérateurs d'autres États membres d'entrer sur le marché français. Dès lors, l'avantage financier résultant pour l'INRAP en une aide au secteur concurrentiel sous forme de subventions pour charges de service public, serait susceptible de rendre plus difficile l'entrée sur le marché de ces opérateurs et d'affecter les échanges entre États membres.

5.2.1.6. Conclusion sur la qualification d'aide des subventions pour charges de service public

- (65) Pour l'ensemble des raisons mentionnées ci-dessus, la Commission considère, à titre liminaire, que les subventions pour charges de service public constituent une aide d'État au profit de l'INRAP.

5.2.2. Potentiel subventionnement croisé entre les activités non-concurrentielles de l'INRAP subventionnées par l'État et ses activités concurrentielles.

5.2.2.1. Concept d'entreprise et d'activité économique

- (66) Le potentiel subventionnement croisé entre les activités non-concurrentielles de l'INRAP et ses activités concurrentielles aurait un impact sur le marché des fouilles d'archéologie préventive. Or, comme indiqué aux considérants (48) à (52) de la présente décision, il ne fait aucun doute que, sur le marché des fouilles d'archéologie préventive, l'INRAP constitue bien une entreprise exerçant une activité économique au regard de l'article 107, paragraphe 1, TFUE.

⁽⁴⁸⁾ Premièrement, l'entreprise bénéficiaire doit effectivement être chargée de l'exécution d'obligations de service public et ces obligations doivent être clairement définies. Deuxièmement, les paramètres sur la base desquels est calculée la compensation doivent être préalablement établis de façon objective et transparente. Troisièmement, la compensation ne saurait dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable. Quatrièmement, lorsque le choix de l'entreprise à charger de l'exécution d'obligations de service public n'est pas effectué dans le cadre d'une procédure de marché public permettant de sélectionner le candidat capable de fournir ces services au moindre coût pour la collectivité, le niveau de la compensation nécessaire doit être déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée afin de pouvoir satisfaire aux exigences de service public requises, aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.

⁽⁴⁹⁾ Arrêt de la Cour du 17 septembre 1980, Philip Morris, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, point 11; arrêt du Tribunal du 15 juin 2000, Alzetta, affaires jointes T-298/97, T-312/97, etc., ECLI:EU:T:2000:151, point 80.

⁽⁵⁰⁾ Arrêt du Tribunal du 15 juin 2000, Alzetta, affaires jointes T-298/97, T-312/97, etc., ECLI:EU:T:2000:151, points 141 à 147; arrêt de la Cour du 24 juillet 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽⁵¹⁾ Voir l'arrêt de la Cour de justice du 14 janvier 2015, Eventech/Parking Adjudicator, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, point 65; arrêt de la Cour de justice du 8 mai 2013, Libert e.a., affaires jointes C-197/11 et C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, point 76.

5.2.2.2. Utilisation de ressources d'État et imputabilité de la mesure à l'État

- (67) Le potentiel subventionnement croisé de l'INRAP sur la période 2008-2021 serait constitué d'une partie des financements publics octroyés suivants au titre des activités non-concurrentielles de l'INRAP (voir considérant (21) de la présente décision):
- i. Jusqu'au 31 décembre 2015, une partie du produit de la RAP;
 - ii. Des subventions sur crédits budgétaires;
 - iii. A partir du 1^{er} janvier 2016, une subvention de fonctionnement versée par le ministère de la Culture sous la forme de crédits budgétaires inscrits en loi de finances (Programme 175) ⁽⁵²⁾;
 - iv. Une subvention de fonctionnement versée par le ministère de la Culture sous la forme de crédits budgétaires inscrits en loi de finances (Programme 186) ⁽⁵³⁾;
 - v. Diverses subventions provenant d'entités publiques autres que les ministères de tutelles, françaises ou non ⁽⁵⁴⁾.
- (68) En premier lieu, la Commission rappelle, comme indiqué au considérant (54) de la présente décision, que le financement de l'INRAP est prévu par l'article L. 524-1 du Code du patrimoine ⁽⁵⁵⁾ et que les financements sont octroyés par l'État français ou par des entités publiques. Elle souligne que l'État français aurait dû s'assurer de la correcte séparation comptable de l'INRAP au moment de l'octroi de ces financements. Par ailleurs, l'État français, ainsi que d'autres entités publiques, ont continué à octroyer ces financements à l'INRAP, malgré les réserves exprimées notamment par la Cour des comptes et l'Autorité de la concurrence (voir considérants (41) à (43) de la présente décision) au regard de la séparation comptable de l'INRAP. Dès lors, il ne fait aucun doute qu'une éventuelle subvention croisée serait imputable à l'État.
- (69) En second lieu, la Commission considère que les financements ci-dessus sont des ressources d'État. En effet, les autorités françaises ont indiqué concernant la RAP qu'elle fonctionne, à tout le moins jusqu'au 31 décembre 2015, comme une taxe affectée au bénéfice direct: (i) du Fonds national pour l'archéologie préventive (ci-après le «FNAP»); et (ii) des opérateurs de diagnostics (INRAP et collectivités territoriales). Or il est de jurisprudence constante qu'une taxe, établie et affectée de manière contraignante par la réglementation nationale aux bénéficiaires ⁽⁵⁶⁾ (en l'espèce FNAP et opérateurs de diagnostics), constitue une ressource d'État.
- (70) Par ailleurs, et comme indiqué au considérant (55) de la présente décision, les subventions octroyées par une entité publique (ministère de la Culture ou autre entité publique) sont par nature des ressources d'État.

5.2.2.3. Sélectivité de la mesure

- (71) La problématique de subventionnement croisé entre les activités non-concurrentielles de l'INRAP et ses activités concurrentielles ne concerne que l'INRAP. S'agissant d'une aide potentielle individuelle, la sélectivité de la mesure est présumée. Aussi, si le subventionnement croisé est confirmé, la mesure doit être considérée comme étant sélective.

5.2.2.4. Présence d'un avantage économique

- (72) Le subventionnement croisé des activités concurrentielles par une partie des financements étatiques listés au considérant (67) de la présente décision aurait pour effet de décharger l'INRAP de coûts inhérents à l'exercice de ses activités concurrentielles. La situation financière de l'INRAP étant améliorée du fait d'intervention de l'État ou d'autres entités publiques, il y a lieu de considérer que ce subventionnement croisé constitue un avantage en faveur de l'INRAP.

5.2.2.5. Distorsion de concurrence et affectation des échanges

- (73) Le potentiel subventionnement croisé entre les activités non-concurrentielles de l'INRAP et ses activités concurrentielles aurait un impact sur le marché des fouilles d'archéologie préventive. Or, comme indiqué aux considérants (62) à (64) de la présente décision, le marché des fouilles est libéralisé depuis le 1 août 2003, et tout avantage financier à l'INRAP est de nature à renforcer, à tout le moins depuis cette date, sa position concurrentielle par

⁽⁵²⁾ Les autorités françaises ont fait savoir que cette subvention s'est substituée, à partir du 1^{er} janvier 2016, à la perception directe par l'INRAP de la RAP, qui est reversée depuis lors au budget général de l'État.

⁽⁵³⁾ Les autorités françaises ont indiqué que cette subvention participait au financement des missions de recherche et de diffusion culturelle de l'INRAP.

⁽⁵⁴⁾ Les autorités françaises ont indiqué que ces subventions ont été versées pour réaliser des opérations non-concurrentielles ciblées, notamment sur le principe d'appel à projets, pour des montants marginaux.

⁽⁵⁵⁾ Voir considérant (20) de la présente décision.

⁽⁵⁶⁾ Exemple: arrêt de la Cour du 22 mars 1977, Steinike & Weinlig/Allemagne, C-78/76. points 21-22.

rapport aux autres opérateurs d'archéologie préventive. Par ailleurs, il ne peut être exclu que cette mesure soit susceptible d'affecter les échanges entre États membres en rendant plus difficile l'entrée sur le marché de ces opérateurs. Dès lors, si le subventionnement croisé est confirmé, la mesure doit être considérée comme pouvant distordre la concurrence et comme étant susceptible d'affecter les échanges entre États membres.

5.2.2.6. Conclusion sur le potentiel subventionnement croisé entre les activités non-concurrentielles de l'INRAP subventionnées par l'État et ses activités concurrentielles

(74) Pour l'ensemble des raisons susmentionnées, la Commission ne peut exclure une subvention croisée entre les activités non-concurrentielles de l'INRAP et ses activités concurrentielles, qui, si elle était confirmée, constituerait une aide d'État au profit de l'INRAP sur le marché des fouilles archéologiques préventives.

5.3. Compatibilité de la mesure

(75) Une aide d'État est considérée comme compatible avec le marché intérieur si elle relève de l'un des motifs énumérés à l'article 107, paragraphe 2, TFUE⁽⁵⁷⁾. Une aide peut être considérée comme compatible avec le marché intérieur si la Commission considère qu'elle relève de l'un des motifs énumérés à l'article 107, paragraphe 3, TFUE⁽⁵⁸⁾.

5.3.1. Subventions pour charges de service public

(76) C'est à l'État membre qui octroie l'aide qu'il incombe de prouver qu'une aide d'État qu'elle a accordée est compatible avec le marché intérieur en vertu de l'article 107, paragraphe 2 ou 3, TFUE⁽⁵⁹⁾.

(77) A ce jour, les autorités françaises ont fourni des éléments justifiant de la compatibilité des subventions pour charges de service public, en se fondant sur le régime cadre SA. 42681, mis en œuvre conformément à l'article 53 du RGEC⁽⁶⁰⁾. Elles ont indiqué que des aides au fonctionnement (article 53, paragraphe 5, points (d), (e) et (f), du RGEC) ont été versées au bénéfice de l'INRAP sur la période d'examen de la plainte, lesquelles ont été octroyées entre 2015 et 2018 pour un montant total de EUR 22,69 millions.

(78) Toutefois, la Commission a des doutes sur la comptabilité des subventions pour charges de service public avec l'article 53 du RGEC. Si les coûts financés semblent correspondre *a priori* aux coûts éligibles de l'article 53, paragraphe 5 du RGEC, la Commission doute que les conditions du paragraphe 7 de ce même article soient remplies. En effet, l'article 53, paragraphe 7, du RGEC prévoit que «*le montant de l'aide n'excède pas ce qui est nécessaire pour couvrir les pertes d'exploitation et un bénéfice raisonnable sur la période concernée. Le calcul correspondant est effectué ex ante, sur la base de projections raisonnables, ou au moyen d'un mécanisme de récupération*». L'examen de la proportionnalité de la mesure dépend donc directement des coûts et des recettes de l'entreprise bénéficiaire de l'aide pour l'activité aidée. Or, en l'absence d'une séparation comptable étanche et fiable entre les activités concurrentielles et les activités non-concurrentielles, ces coûts et ces recettes seraient impossibles à déterminer précisément pour l'activité de fouilles. Il ne pourrait être exclu que l'aide octroyée au titre de l'article 53 du RGEC finance le bénéficiaire au-delà du bénéfice raisonnable. La Commission ayant émis des doutes sur la séparation comptable d'INRAP (voir, en ce sens, considérants (39) à (43) de la présente décision), elle ne peut donc garantir que les subventions pour charges de service public octroyées entre 2015 et 2018 pour un montant total de EUR 22,69 millions, sont proportionnelles et compatibles au regard de l'article 53 du RGEC.

5.3.2. Potentiel subventionnement croisé entre les activités non-concurrentielles de l'INRAP subventionnées par l'État et ses activités concurrentielles.

(79) Comme indiqué au considérant (76) de la présente décision, c'est à l'État membre qui octroie l'aide qu'il incombe de prouver qu'une aide d'État qu'elle a accordée est compatible avec le marché intérieur en vertu de l'article 107, paragraphe 2 ou 3, TFUE⁽⁶¹⁾.

⁽⁵⁷⁾ Les exceptions prévues à l'article 107, paragraphe 2, TFUE concernent: a) les aides à caractère social octroyées à des consommateurs individuels; b) les aides destinées à remédier aux dommages causés par les calamités naturelles ou par d'autres événements extraordinaires; et c) les aides octroyées à l'économie de certaines régions de la République fédérale d'Allemagne, affectées par la division de l'Allemagne.

⁽⁵⁸⁾ Les exceptions prévues à l'article 107, paragraphe 3, TFUE concernent: a) les aides destinées à favoriser le développement économique de certaines régions; b) les aides destinées à promouvoir la réalisation d'un projet important d'intérêt européen commun ou destinées à remédier à une perturbation grave de l'économie d'un État membre; c) les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques; d) les aides destinées à promouvoir la culture et la conservation du patrimoine; et e) les aides déterminées par une décision du Conseil.

⁽⁵⁹⁾ Voir l'arrêt du Tribunal du 12 septembre 2007, Olympiaki Aeroporia Ypiresies / Commission, T-68/03, ECLI:EU:T:2007:253, point 34.

⁽⁶⁰⁾ Voir considérant (34) de la présente décision.

⁽⁶¹⁾ Voir l'arrêt du Tribunal du 12 septembre 2007, Olympiaki Aeroporia Ypiresies / Commission, T-68/03, ECLI:EU:T:2007:253, point 34.

(80) Or, à ce jour, les autorités françaises contestent l'existence d'une subvention croisée au profit du secteur concurrentiel⁽⁶²⁾. Elles n'ont donc fourni aucun élément établissant la compatibilité de la mesure litigieuse avec le marché intérieur.

(81) En tout état de cause, la Commission relève que toute analyse de compatibilité impliquerait un test de proportionnalité. Or, en l'absence d'une séparation comptable étanche et fiable, un tel test de proportionnalité ne pourrait être réalisé puisque les revenus et les coûts des activités concurrentielles ne pourraient être déterminés. Du fait de ses doutes sur la séparation comptable de l'INRAP, la Commission a donc nécessairement des doutes sur la compatibilité d'une aide potentielle au secteur concurrentiel.

6. COMPATIBILITÉ CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 107, PARAGRAPHE 3, SOUS D), TFUE

(82) L'approche développée ci-dessus visait à analyser les mesures susceptibles d'impacter directement les activités concurrentielles de l'INRAP (le marché des fouilles archéologiques préventives). Cette approche est en ligne avec la plainte déposée par le plaignant.

(83) Toutefois, la Commission s'interroge sur la possibilité d'une approche alternative. Cette approche viserait à analyser conjointement tous les financements octroyés à l'INRAP comme des aides culturelles sur la base de l'article 107, paragraphe 3, sous d), TFUE sans qu'il soit besoin d'examiner la régularité de la comptabilité analytique.

(84) Aux termes de l'article 107, paragraphe 3, sous d), TFUE, peuvent être considérées comme compatibles avec le marché intérieur «*les aides destinées à promouvoir la culture et la conservation du patrimoine, quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges et de la concurrence dans l'Union dans une mesure contraire à l'intérêt commun*».

(85) Selon le cadre législatif français, l'archéologie préventive et toutes les activités de l'INRAP semblent contribuer à la promotion de la culture et de la conservation du patrimoine.

(86) A cet égard, la Commission rappelle qu'il appartient aux États membres de déterminer les projets ou les activités qui relèvent de la promotion de la culture ou de la conservation du patrimoine. La marge de manœuvre de la Commission se limite aux erreurs manifestes d'appréciation qui auraient été commises par l'État membre en question. La Commission ne dispose à ce stade pas d'élément qui pourrait lui permettre de considérer qu'en l'espèce une telle erreur manifeste d'appréciation pourrait être caractérisée.

(87) En premier lieu, la Commission note que l'article L. 523-1 du Code du patrimoine prévoit que l'INRAP a pour mission d'assurer des opérations de diagnostics et de fouilles d'archéologie préventive⁽⁶³⁾. Il prévoit que l'INRAP assure, en outre, l'exploitation scientifique des opérations d'archéologie préventive et la diffusion de leurs résultats. Enfin, cet article rappelle que l'INRAP concourt à l'enseignement, à la diffusion culturelle et à la valorisation de l'archéologie. Dès lors, l'INRAP semble contribuer à la conservation du patrimoine (par ses opérations de diagnostics et de fouilles d'archéologie préventive) et à sa promotion (par la diffusion des résultats obtenus dans le cadre des recherches archéologiques préventives et par ses missions d'enseignement, de diffusion culturelle, et de valorisation de l'archéologie).

(88) En second lieu, la Commission note que les missions de l'INRAP sont définies dans le Code du patrimoine⁽⁶⁴⁾, ce qui souligne la portée culturelle des missions de l'INRAP et illustre l'intention du législateur en la matière.

(89) En troisième lieu, la Commission note que l'article L. 521-1 du Code du patrimoine prévoit explicitement que l'archéologie préventive a pour objet d'assurer la conservation du patrimoine archéologique.

(90) Dans la mesure où tous les financements publics octroyés à l'INRAP semblent être destinés à promouvoir la culture et la conservation du patrimoine, la Commission s'interroge sur le point de savoir si ceux-ci pourraient éventuellement être analysés et approuvés conjointement sur la base de l'article 107, paragraphe 3, sous d), TFUE, dès lors qu'ils pourraient être considérés comme nécessaires, appropriés et proportionnels, et qu'ils n'altèrent pas les conditions des échanges et de la concurrence dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

(91) Concernant l'analyse de la nécessité des financements, les financements octroyés à l'INRAP (financements octroyés au titre des activités concurrentielles, financements octroyés au titre des activités non-concurrentielles, financements ne ciblant pas une activité particulière comme la dotation en fonds propres) pourraient être justifiés par les missions particulières dont l'INRAP est investi.

(92) En effet, l'INRAP semble avoir un positionnement particulier dans la chaîne opératoire dédiée à l'étude du patrimoine archéologique, à sa conservation et à sa valorisation, qui le distingue des autres opérateurs d'archéologie préventive. Ainsi, la Commission note que l'INRAP est présent sur l'ensemble de cette chaîne tandis que les opérateurs privés agréés par l'État ne sont présents que sur le secteur des fouilles archéologiques préventives. Par ailleurs, même sur le marché des fouilles, la Commission relève que l'INRAP doit s'acquitter d'obligations particulières à savoir: 1) prendre en charge les opérations de fouilles en cas d'absence de candidats aux appels d'offres des aménageurs⁽⁶⁵⁾; 2) reprendre

⁽⁶²⁾ Voir considérants (35) à (35) de la présente décision.

⁽⁶³⁾ Voir considérants (15) à (17) de la présente décision.

⁽⁶⁴⁾ Article L. 523-1 du Code du patrimoine.

⁽⁶⁵⁾ Voir, en ce sens, article L. 523-10 du code de l'urbanisme et considérant (17) de la présente décision.

un chantier de fouille en cas de défaillance d'un opérateur en cours d'opération⁽⁶⁶⁾. Pour cela, l'INRAP dispose d'une compétence sur l'ensemble du territoire, sur l'ensemble des périodes chronologiques et sur l'ensemble des contextes géomorphologiques. L'INRAP n'intervient donc pas sur le marché en se fondant sur une stricte recherche de profits. Les opérateurs privés agréés par l'État peuvent quant à eux choisir, en fonction de leurs politiques commerciales et d'une recherche de profits, leur secteur géographique d'intervention, ainsi que les périodes chronologiques et les domaines dans lesquels ils souhaitent développer leurs compétences. Dès lors, l'INRAP semble supporter des coûts particuliers du fait de ses obligations particulières et de son positionnement sur l'ensemble du secteur de l'archéologie préventive.

- (93) Concernant l'analyse de proportionnalité, la Commission relève, sur la base des informations transmises par les autorités françaises dans le cadre de l'examen préliminaire (voir tableau ci-après), que la marge opérationnelle de l'INRAP sur 2008-2020 est très limitée et s'élève à [0.5-2] %. Sur cette base l'INRAP ne semblerait pas surcompensée au global pour l'ensemble de ses activités.

Tableau 1

Revenus, coûts, marge en valeur absolue et taux de marge de l'INRAP, sur la période 2008-2020

INRAP	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2008-2020
<u>Revenus propres</u> (en millions d'euros)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
<u>Financements publics</u> (en millions d'euros)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
<u>Autres produits</u> autres produits d'exploitation, produits financiers et exceptionnels (en millions d'euros)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Revenus totaux (y compris financements publics) (en millions d'euros)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Coûts (en millions d'euros)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marge (en millions d'euros)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Taux de marge (sur revenus) en %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (94) Concernant l'analyse du caractère approprié des mesures, la Commission doute que, compte tenu du faible taux de profits *a priori* dégagé par l'INRAP sur l'ensemble de ses activités, d'autres formes d'aides potentiellement moins génératrices de distorsions, telles que les avances récupérables ou des formes d'aides reposant sur des instruments d'emprunt ou de fonds propres (telles que des garanties publiques, des prises de participations ou autres apports de crédits ou de capitaux à des conditions favorables), pourraient être envisagées pour permettre à l'INRAP de remplir ses missions et pour mener à bien les activités dont il est investi. En effet, il pourrait être argumenté que d'autres formes d'aides ne permettraient pas de répondre aussi bien à la défaillance de marché identifiée à savoir l'absence de rentabilité de l'INRAP en l'absence de financements publics. Sur cette base, les financements publics dont bénéficie l'INRAP pourraient être considérés appropriés.

- (95) Enfin, la Commission note qu'il pourrait être considéré que les conditions des échanges et de la concurrence ne soient pas affectées de manière substantielle et partant dans une mesure contraire à l'intérêt commun. En effet, les prix pratiqués par l'INRAP sur le marché des fouilles ne semblent pas correspondre à des prix que l'on pourrait qualifier de prédateurs ou d'éviction selon les informations disponibles (voir tableau ci-après).

⁽⁶⁶⁾ Voir, en ce sens, article L. 523-13 du code de l'uranisme et considérant (17) de la présente décision.

(96)

Tableau 2

Prix prévisionnels moyens par hectare par type d'opérateur sur le marché des fouilles archéologiques préventives, en euros, sur la période 2009-2020

(Catégorie de prix 1: 150-200K€; 2: 200-250 K€; 3: 250-300 K€; 4: 300-350 K€; 5: 350-400 K€; 6: 400-450; 7: >450K€)

	INRAP	Opérateur 1	Opérateur 2	Autres opérateurs privés	Collectivité territoriale	Total
2009	3	7	2	6	2	~ 305 000 (4)
2010	4	7	3	3	2	~ 303 000 (4)
2011	3	1	7	3	3	~ 292 000 (3)
2012	3	3	2	2	4	~ 277 000 (3)
2013	4	1	1	4	3	~ 273 000 (3)
2014	4	1	1	2	5	~ 269 000 (3)
2015	1	1	2	3	4	~ 206 000 (2)
2016	2	1	2	5	3	~ 239 000 (2)
2017	3	4	3	4	3	~ 292 000 (3)
2018	4	3	3	5	4	~ 306 000 (4)
2019	6	3	3	3	2	~ 341 000 (4)
2020	3	4	6	1	4	~ 280 000 (3)
Total général	~ 291 000 (3)	~ 233 000 (2)	~ 264 000 (3)	~ 278 000 (3)	~ 288 000 (3)	~ 281 000 (3)

- (97) Partant, et si les éléments ci-dessus sont confirmés, les effets positifs des financements publics dont bénéficie l'INRAP pour la promotion de la culture et la conservation du patrimoine pourraient l'emporter sur ses effets négatifs potentiels sur le marché intérieur et la concurrence.
- (98) Ainsi, si les éléments ci-dessus étaient confirmés, il pourrait être considéré que l'ensemble des financements publics octroyés à l'INRAP, s'ils constituaient des aides, pourraient en tout état de cause être compatibles au regard de l'article 107, paragraphe 3, sous d), TFUE.
- (99) La Commission s'interroge toutefois sur la possibilité de poursuivre l'approche concernant la compatibilité de l'ensemble des financements publics octroyés à l'INRAP au regard de l'article 107, paragraphe 3, sous d), TFUE alors que certaines activités de l'INRAP sont concurrentielles et d'autres non, dans la mesure où cette approche ne permettrait pas une analyse spécifique de l'impact du financement des activités concurrentielles
- (100) La Commission s'interroge également sur la possibilité de poursuivre cette approche sans qu'il soit besoin de déterminer si les activités de l'INRAP sont de nature économiques ou non-économiques. En d'autres termes, la Commission s'interroge sur le point de savoir si une analyse de compatibilité au regard de l'article 107, paragraphe 3, sous d), TFUE peut être effectuée, sans qu'elle n'ait à se prononcer au préalable sur la qualification des mesures en cause en tant qu'aides d'État.

7. CONCLUSION

- (101) Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission considère, à titre liminaire, que les subventions pour charges de service public octroyées entre 2015 et 2018 semblent constituer une aide d'État au profit de l'INRAP. La Commission a, à ce stade, des doutes sur la comptabilité de ces subventions avec l'article 53 du RGEC, en particulier en raison des doutes qu'elle a sur la séparation comptable de l'INRAP.

- (102) Par ailleurs, en raison des doutes émis concernant la séparation comptable de l'INRAP tant pour la période 2008-2018 que pour la période suivant le 1 janvier 2018 (voir en ce sens considérants (39) à (43) de la présente décision), la Commission a des doutes sur l'absence de subvention croisée entre les activités non-concurrentielles et les activités concurrentielles de l'INRAP. Si une telle subvention croisée était confirmée, elle constituerait une aide d'État au secteur concurrentiel. Dans une telle hypothèse, la Commission a des doutes sur la compatibilité d'une aide potentielle au secteur concurrentiel avec le marché intérieur.
- (103) Enfin, la Commission s'interroge sur la possibilité d'analyser conjointement tous les financements octroyés à l'INRAP comme des aides culturelles sur la base de l'article 107, paragraphe 3, sous d), TFUE sans qu'il soit besoin d'une analyse spécifique de l'impact du financement des activités concurrentielles et sans se prononcer au préalable sur la qualification des mesures de financement en cause en tant qu'aides d'État.
- (104) La Commission invite la République française, dans le cadre de la procédure de l'article 108, paragraphe 2, TFUE à présenter ses observations et à fournir toute information utile pour l'évaluation des différentes mesures présentées dans le cadre de cette décision. En particulier, la Commission invite la République française à présenter ses observations sur la séparation comptable de l'INRAP et sur l'approche alternative présentée à la section 6-ci-dessus, dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la présente. Elle invite vos autorités à transmettre immédiatement une copie de cette lettre au bénéficiaire potentiel de l'aide.
- (105) La Commission rappelle à la République française l'effet suspensif de l'article 108, paragraphe 3, TFUE et se réfère à l'article 16 du règlement (UE) n° 2015/1589 du Conseil qui prévoit que toute aide illégale pourra faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire.
- (106) Par la présente, la Commission avise la République française qu'elle informera les intéressés par la publication de la présente lettre et d'un résumé de celle-ci au Journal officiel de l'Union européenne. Elle informera également les intéressés dans les pays de l'AELE signataires de l'accord EEE par la publication d'une communication dans le supplément EEE du Journal officiel, ainsi que l'autorité de surveillance de l'AELE en leur envoyant une copie de la présente. Tous les intéressés susmentionnés seront invités à présenter leurs observations dans un délai d'un mois à compter de la date de cette publication.
-

ISSN 1977-0979 (elektronikus kiadás)
ISSN 1725-518X (nyomtatott kiadás)



Az Európai Unió
Kiadóhivatala
L-2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU