

HOTĂRÂREA TRIBUNALULUI (Camera a ?aptea)

17 decembrie 2015 (*)

„Ajutoare de stat – Construc?ii navale – Dispozi?ii fiscale aplicabile anumitor acorduri puse în aplicare pentru finan?area ?i pentru achizi?ionarea de nave – Decizie prin care ajutorul este declarat incompatibil cu pia?a intern? ?i prin care se dispune recuperarea în parte a acestuia – Ac?iune în anulare – Afectare individual? – Admisibilitate – Avantaj – Caracter selectiv – Afectarea schimburilor comerciale dintre statele membre – Atingere adus? concuren?ei – Obliga?ia de motivare”

În cauzele conexate T?515/13 ?i T?719/13,

Regatul Spaniei, reprezentat ini?ial de N. Díaz Abad, ulterior de Sampol Pucurull, abogados del Estado,

reclamant? în cauza T?515/13,

Lico Leasing, SA, cu sediul în Madrid (Spania),

Pequeños y Medianos Astilleros Sociedad de Reconversión, SA, cu sediul în Madrid,

reprezentate de M. Merola ?i de A. Sánchez, avoca?i,

reclamante în cauza T?719/13,

împotriva

Comisiei Europene, reprezentat? de V. Di Bucci, de M. Afonso, de É. Gippini Fournier ?i de P. N?me?ková, în calitate de agen?i,

pârât?,

având ca obiect o cerere de anulare a Deciziei 2014/200/UE a Comisiei din 17 iulie 2013 privind schema de ajutoare SA.21233 C/11 (ex NN/11, ex CP 137/06) pus? în aplicare de Spania – Regim fiscal aplicabil anumitor acorduri de leasing financiar, cunoscut ?i sub denumirea de sistem fiscal spaniol în materie de leasing (JO 2014, L 114, p. 1),

TRIBUNALUL (Camera a ?aptea),

compus din domnul M. van der Woude (raportor), pre?edinte, doamna I. Wyszniowska-Bia?ecka ?i domnul I. Ulloa Rubio, judec?tori,

grefier: domnul J. Palacio González, administrator principal,

având în vedere procedura scris? ?i în urma ?edin?elor din 9 ?i din 10 iunie 2015,

pronun?? prezenta

Hotărâre

Istoricul cauzei

I – Procedura administrativă

1 Comisia Europeană a primit, începând din luna mai 2006, mai multe plângeri împotriva a două numiturilor „sistem fiscal spaniol în materie de leasing” (denumit în continuare „STL”). În special, două federații naționale ale antierelor navale și un antier naval individual au reclamat faptul că acest regim permitea companiilor maritime să cumpere nave construite de antiere navale spaniole beneficiind de prețuri cu 20-30 % mai reduse (denumit în continuare „reducerea”), având drept rezultat pierderea unor contracte de construcții navale pentru membrii lor. La data de 13 iulie 2010, asociațiile constructorilor de nave din țările europene au semnat o petiție împotriva STL. Cel puțin o companie maritimă a sprijinit aceste plângeri.

2 În urma numeroaselor cereri de informații trimise de Comisie autorităților spaniole și a două reuniuni între aceste părți, Comisia a inițiat procedura oficială de investigare în temeiul articolului 108 alineatul (2) TFUE prin Decizia C(2011) 4494 final, din 29 iunie 2011 (JO C 276, p. 5, denumită în continuare „decizia de inițiere”).

II – Decizia atacată

3 La data de 17 iulie 2013, Comisia a adoptat Decizia 2014/200/UE privind schema de ajutoare SA.21233 C/11 (ex NN/11, ex CP 137/06) pusă în aplicare de Spania – Regim fiscal aplicabil anumitor acorduri de leasing financiar, cunoscut și sub denumirea de sistem fiscal spaniol în materie de leasing (JO 2014, L 114, p. 1, denumită în continuare „decizia atacată”). Prin această decizie, Comisia a considerat că anumite măsuri fiscale care compuneau STL „constitu[au] ajutor de stat” în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE, pusă în aplicare în mod nelegal de Regatul Spaniei de la 1 ianuarie 2002 cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) TFUE (articolul 1 din decizia atacată). Aceste măsuri au fost considerate ca fiind în parte incompatibile cu piața internă (articolul 2 din decizia atacată). Recuperarea a fost dispusă, în anumite condiții, doar de la investitorii care au beneficiat de avantajele în cauză, fără posibilitatea ca aceștia să transfere altor persoane sarcina recuperării [articolul 4 alineatul (1) din decizia atacată].

A – Descrierea STL

4 În considerentul (8) al deciziei atacate, Comisia a indicat că STL era utilizat în tranzacțiile care implică construirea de nave de către antierile navale (vânzătorii) și achiziționarea lor de către companiile maritime (cumpărătorii) și finanțarea acestor tranzacții prin intermediul unei structuri juridice și financiare ad-hoc.

5 Comisia a precizat că „STL [avea] la bază o structură juridică și financiară ad-hoc, care este organizată de către o bancă și care se interpune între compania maritimă și antierul naval, [...], o rețea complexă de contracte între diferitele părți la tranzacție și aplicarea mai multor măsuri fiscale spaniole” [considerentul (9) al deciziei atacate].

6 Comisia a arătat de asemenea că „[c]umpărătorii [erau] companii maritime din întreaga Europă și din afara acesteia” și că „cu excepția uneia (un contract în valoare de 6 148 969 EUR), [...] implicat[seră] antiere navale spaniole” [considerentul (10) al deciziei atacate].

1. Structura juridică și financiară a STL

7 Reiese din cuprinsul punctelor 9 și 10 din decizia de inițiere, la care face trimitere în esență considerentul (14) al deciziei atacate, că STL implică, pentru fiecare comandă de construcții de nave, mai mulți operatori, și anume o companie maritimă, un antier naval, o bancă, o societate

de leasing financiar, un grup de interese economice (GIE) constituit din banc? și din investitorii care achiziționează participarea în cadrul acestui GIE.

8 Comisia a explicat în considerentul (12) al deciziei atacate următoarele:

„STL are structura unui sistem de planificare fiscală organizat în general de către o bancă în vederea generării unor avantaje fiscale pentru investitorii într-un GIE cu regim de transparență fiscală și a transferării unei părți din aceste avantaje fiscale către compania maritimă sub forma unei reduceri a prețului navei. Celelalte avantaje sunt pstrate de investitorii în GIE drept retribuție pentru investițiile lor. Pe lângă GIE, o operațiune STL implică și alți intermediari, de exemplu o bancă și o societate de leasing (a se vedea graficul de mai jos).”

9 În cadrul STL, operatorii menționați la punctul 7 de mai sus semnează mai multe contracte care vor fi explicate în continuare. Părțile interesate semnează de asemenea un acord-cadru care detaliază în întregime organizarea și funcționarea STL [punctul 9 litera (h) din decizia de inițiere].

a) Contract construcție navală inițial

10 Compania maritimă care dorește să achiziționeze o navă profitând de reducere se pune de acord cu un șantier naval cu privire la nava care urmează să fie construită și la un preț de cumpărare care integrează reducerea (denumit în continuare „prețul net”). Contractul de construcție navală inițial prevede plata către șantierul naval a prețului net prin plăți regulate. Șantierul naval solicită unei bănci să organizeze structura și aranjamentele STL [punctul 9 litera (a) din decizia de inițiere].

b) Contract construcție navă reluat (novație)

11 Banca facilitează intervenția unei societăți de leasing financiar care se substituie, prin intermediul unui contract de novație, societății maritime și încheie cu șantierul naval un nou contract de cumpărare a navei pentru un preț care nu cuprinde reducerea (denumit în continuare „prețul brut”). O novație permite substituirea unei obligații prin alta sau a unei părți la un contract prin alta. Acest nou contract prevede plata către șantierul naval a unei sume periodice suplimentare în raport cu plățile prevăzute în contractul de construcție navală inițial, care corespunde reducerii (diferența dintre prețul brut și prețul net) [punctul 9 litera (c) din decizia de inițiere].

c) Constituirea unui GIE de către bancă și apelul la investitori

12 Reiese din punctul 9 litera (b) din decizia de inițiere că banca „crează un [GIE] și vinde acțiuni către investitori”, că, „[î]n mod normal, acești investitori sunt importanți contribuabili spanioli, care investesc în GIE pentru a obține o reducere a bazei lor de impozitare” și că, „[î]n general, nu exercită nicio activitate maritimă”. Comisia precizează în considerentul (28) al deciziei atacate că, „având în vedere faptul că membrii GIE implicate în operațiuni STL le consideră a fi un vehicul de investiții – mai degrabă decât un mod de a desfășura o activitate în comun –, [respectiva] decizie face referire la ei ca la investitori”.

d) Contractul de leasing

13 Societatea de leasing financiar menționată la punctul 11 de mai sus încheiază cu operațiunea de cumpărare a navei către GIE pentru trei sau patru ani, pe baza prețului brut. GIE se angajează în prealabil să își exercite operațiunea de cumpărare a navei la finalul acestui termen. Contractul

prevede plata unor rate de leasing foarte ridicate către societatea de leasing, ceea ce generează pierderi importante la nivelul GIE. În schimb, prețul exercitării opțiunii de cumpărare este redus [punctul 9 litera (d) din decizia de inițiere]. În practică, GIE închiriază nava în cadrul contractului de leasing începând de la data începerii construcției sale (punctul 10 din decizia de inițiere).

e) Contractul de navlosire a navei nude cu opțiunea de cumpărare

14 Reiese de la punctul 9 litera (e) din decizia de inițiere că GIE, la rândul său, închiriază nava „pe termen scurt” companiei maritime în cadrul unui contract de navlosire a navei nude. O navlosire a navei nude constituie un acord pentru închirierea unei nave care nu include nici echipajul, nici alimentarea cu carburant, navlositorul fiind responsabil pentru acestea. Compania maritimă se angajează în prealabil să achiziționeze nava de la GIE la finalul termenului prevăzut, pe baza prețului net. Contrar contractului de leasing descris la punctul 13 de mai sus, prețul ratelor de leasing prevăzute în cadrul contractului de navlosire a navei nude este redus. În schimb, prețul pentru exercitarea opțiunii de cumpărare este ridicat. În practică, contractul de navlosire a navei nude este executat după finalizarea construcției navei. Data prevăzută pentru exercitarea opțiunii de cumpărare este stabilită la „câteva săptămâni” după cea a cumpărării navei de către GIE de la societatea de leasing menționată la punctul 13 de mai sus (punctul 10 din decizia de inițiere).

15 Reiese din structura juridică și financiară a STL, astfel cum este descrisă în decizia de inițiere și în decizia atacată, că banca interpune, în cadrul vânzării unei nave de către un antier naval către o companie maritimă, doi intermediari, și anume o societate de leasing și un GIE. Acesta din urmă se angajează, în cadrul unui contract de leasing, să cumpere nava la un preț brut, care este transferat antierului naval de către societatea de leasing. În schimb, atunci când revinde nava companiei maritime, în cadrul contractului de navlosire a navei nude cu opțiunea de cumpărare, nu percepe decât prețul net, care ia în considerare reducerea consimțită inițial în favoarea companiei maritime.

2. Structura fiscală a STL

16 Potrivit Comisiei, „[o]biectivul sistemului STL [...] este, în primul rând, acela de a genera avantaje în favoarea GIE și a investitorilor care participă la grup prin aplicarea anumitor măsuri fiscale și, apoi, de a transfera o parte din aceste avantaje către compania maritimă care achiziționează o navă nouă [considerentul (15) al deciziei atacate].

17 Reiese din considerentele (15)-(20) ale deciziei atacate și de la punctele 12-19 din decizia de inițiere, la care face trimitere, în esență, considerentul (18) al deciziei atacate, că „GIE obține avantaje fiscale în două etape” [considerentul (16) al deciziei atacate].

18 Astfel, „[î]n prima etapă, se realizează o amortizare anticipată [măsura 2, examinată la punctul 25 de mai jos] și accelerată [măsura 1, examinată la punctul 24 de mai jos] a navei în sistem de leasing, în contextul regimului «obișnuit» de impozit pe profit. Acest lucru generează pierderi fiscale importante pentru GIE. Dat fiind transparența fiscală a GIE, aceste pierderi fiscale sunt deductibile din încasările proprii ale investitorilor, proporțional cu participarea acestora la grup” [considerentul (16) al deciziei atacate].

19 Comisia precizează în considerentul (17) al deciziei atacate că, [î]n condiții obișnuite, economiile fiscale realizate prin această amortizare anticipată și accelerată a costului navei ar trebui să fie compensate ulterior prin creșterea impozitelor plătite, fie în momentul în care nava este complet amortizată și nu se mai pot deduce costurile de amortizare, fie în momentul vânzării navei, din vânzare rezultând un câștig de capital”. Cu toate acestea, o asemenea compensație nu

a avut loc în cadrul STL.

20 Astfel, „[î]n cea de a doua etapă, economiile fiscale care rezultă din transferarea pierderilor inițiale către investitori se pot strează datorită trecerii GIE la sistemul de impozitare pe tonaj a veniturilor [...] [care permite] scutirea totală a câștigurilor de capital realizate din vânzarea navei [...] către compania maritimă [măsurile 4 și 5, examinate la punctul 25 de mai jos]”. Această vânzare are loc odată ce nava a fost amortizată de GIE și la scurt timp după trecerea către sistemul special de impozitare pe tonaj [considerentul (18) al deciziei atacate].

21 Potrivit Comisiei, „efectul combinat al măsurilor fiscale utilizate în STL permite GIE și investitorilor săi să obțină un beneficiu fiscal de aproximativ 30 % din prețul inițial brut al navei [; o] parte din acest beneficiu fiscal – obținut inițial de GIE/investitorii săi – rămâne la investitori (10-15 %), iar o parte (85-90 %) este transferată către compania maritimă, care, în cele din urmă, devine proprietarul navei pentru un preț cu 20-30 % mai mic decât prețul brut inițial” [considerentul (19) al deciziei atacate].

22 Reiese din considerentul (20) al deciziei atacate că „operațiunile STL combină diferite măsuri fiscale individuale – dar interconectate – pentru a genera un avantaj fiscal”. Aceste măsuri sunt prevăzute în mai multe dispoziții ale Decretului regal legislativ 4/2004 prin care se aprobă textul revizuit al Legii impozitului pe profit (Real Decreto Legislativo 4/2004, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades) din 5 martie 2004 (BOE nr. 61 din 11 martie 2004, p. 10951, denumit în continuare „TRLIS”) și ale Decretului regal 1777/2004 prin care se aprobă regulamentul privind impozitul pe profit (Real Decreto 1777/2004, por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre Sociedades) din 30 iulie 2004 (BOE nr. 189 din 6 august 2004, p. 37072, denumit în continuare „RIS”).

23 Este vorba despre următoarele cinci măsuri, descrise în considerentele (21)-(42) ale deciziei atacate.

a) Măsura 1: amortizarea accelerată a activelor în sistem de leasing [articolul 115 alineatul (6) din TRLIS]

24 Articolul 115 alineatul (6) din TRLIS permite amortizarea accelerată a unui activ în sistem de leasing, făcând deductibile plățile efectuate în temeiul unui contract de leasing referitor la acest activ [considerentele (21)-(23) ale deciziei atacate].

b) Măsura 2: aplicarea discreționară a amortizării anticipate a activelor în sistem de leasing [articolul 48 alineatul (4) și articolul 115 alineatul (11) din TRLIS și articolul 49 din RIS]

25 Conform articolului 115 alineatul (6) din TRLIS, amortizarea accelerată a activului în sistem de leasing începe la data la care activul devine operațional, deci nu înainte ca activul să fie livrat locatarului și ca aceasta să înceapă să îl folosească. Cu toate acestea, articolul 115 alineatul (11) din TRLIS prevede că Ministerul Economiei și Finanțelor poate, pe baza unei cereri oficiale din partea locatarului, să stabilească o dată de începere anterioară pentru amortizare. Articolul 115 alineatul (11) din TRLIS impune două condiții generale pentru această amortizare anticipată. Condițiile specifice aplicabile GIE figurează la articolul 48 alineatul (4) din TRLIS. Procedura de autorizare prevăzută la articolul 115 alineatul (11) din TRLIS este detaliată la articolul 49 din TRLIS [considerentele (24)-(26) ale deciziei atacate].

c) Măsura 3: GIE

26 Comisia arată în considerentul (27) al deciziei atacate că „GIE din Spania au personalitate juridică distinctă de cea a membrilor lor” și că, „[prin] urmare, GIE pot solicita atât aplicarea

m?surii de amortizare anticipat?, c?at ?i aplicarea sistemului alternativ de impozitare pe tonaj prev?zut de articolele 124-128 din TRLIS [...], ?n cazul ?n care ?ndeplinesc cerin?ele de eligibilitate prev?zute ?n legisla?ia spaniol?, chiar ?i ?n cazul ?n care niciunul din membrii lor nu este companie maritim?”. Comisia precizeaz? ?n considerentul (28) al deciziei atacate c?, „[c]u toate acestea, din perspectiv? fiscal?, GIE sunt transparente fa?? de ac?ionarii reziden?i ?n Spania”, ?i c? „[c]u alte cuvinte, ?n scopuri fiscale, profiturile (sau pierderile) ?nregistrate de GIE sunt atribuite ?n mod direct membrilor reziden?i ?n Spania, pe baz? propor?ional?”. Comisia adaug? ?n considerentul (29) al deciziei atacate c? „[t]ransparen?a fiscal? a GIE ?nseamn? c? pierderile substan?iale suferite de grup prin amortizarea anticipat? ?i accelerat? pot fi transferate direct investitorilor, care pot compensa aceste pierderi cu profiturile proprii pentru a reduce impozitele datorate”.

d) M?sura 4: sistemul de impozitare pe tonaj (articolele 124-128 din TRLIS)

27 Comisia aminte?te ?n considerentele (30) ?i (31) ale deciziei atacate c? sistemul de impozitare pe tonaj, prev?zut la articolele 124-128 din TRLIS, a fost autorizat ?n 2002 ca ajutor de stat compatibil cu pia?a intern? ?n conformitate cu Orient?rile comunitare privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim din 5 iulie 1997 (JO C 205, p. 5), modificate la 17 ianuarie 2004 (JO C 13, p. 3, denumite ?n continuare „Orient?rile ?n domeniul maritim”) [Decizia Comisiei C(2002) 582 final din 27 februarie 2002 privind ajutorul de stat N 736/2001 pus ?n aplicare de Spania – Regimul de impozitare a societ??ilor de transport maritim ?n func?ie de tonaj (JO 2004, C 38, p. 4)].

28 Reiese din considerentele (30) ?i (37) ?i (38) ale deciziei atacate c?, pe baza sistemului de impozitare pe tonaj, ?ntreprinderile ?nregistrate ?ntr?unul dintre registrele companiilor maritime ?i care au ob?inut o autoriza?ie de la autorit??ile fiscale ?n acest scop nu sunt impozitate ?n func?ie de veniturile ?i de pierderile lor, ci pe baza tonajului. Aceasta presupune c? veniturile provenind din v?nzarea unei nave noi achizi?ionate anterior de o ?ntreprindere care beneficia deja de sistemul de impozitare pe tonaj nu sunt impozitate. Cu toate acestea, exist? o excep?ie de la aceast? regul?. Astfel, pe baza unei proceduri speciale prev?zute de articolul 125 alineatul (2) din TRLIS, c?tigurile de capital ob?inute din v?nzarea fie a unei nave achizi?ionate deja la momentul trecerii la sistemul de impozitare pe tonaj, fie a unei nave „uzate” achizi?ionate de o ?ntreprindere care beneficia? deja de sistemul special sunt impozitate la momentul v?nz?rii. Astfel, „?n condi?iile aplic?rii obi?nuite a sistemului [de impozitare pe tonaj] spaniol aprobat de Comisie, posibilele c?tiguri de capital se impoziteaz? ?n momentul adopt?rii sistemului [de impozitare pe tonaj] ?i se presupune c? impozitarea c?tigurilor de capital, de?i ?nt?rziat?, are totu?i loc ulterior, la momentul v?nz?rii sau dezmembr?rii navei” [considerentul (19) al deciziei atacate].

e) M?sura 5: articolul 50 alineatul (3) din RIS

29 Comisia arat? ?n considerentul (41) al deciziei atacate c?, „prin derogare de la norma enun?at? la articolul 125 alineatul (2) din TRLIS [a se vedea punctul 28 de mai sus], articolul 50 alineatul (3) din RIS prevede c?, la achizi?ionarea navelor printr?o op?iune call ca parte a unui contract de leasing care a fost aprobat anterior de c?tre autorit??ile fiscale, navele respective sunt considerate a fi noi, nu uzate” ?n sensul articolului 125 alineatul (2) din TRLIS, indiferent dac? au fost amortizate deja. Pe aceast? baz?, posibilele c?tiguri de capital ob?inute ?n cadrul acestei v?nz?ri nu sunt impozitate potrivit procedurii speciale prev?zute de articolul 125 alineatul (2) din TRLIS.

30 Potrivit informațiilor deținute de Comisie, „această excepție s-a aplicat doar pentru anumite contracte de leasing aprobate de autoritățile fiscale în contextul cererilor de aplicare a amortizării anticipate în temeiul articolului 115 alineatul (11) din TRLIS [măsura 2: a se vedea punctul 25 de mai sus], adică în legătură cu navele [...] nou construite, achiziționate în sistem de leasing prin intermediul operațiunilor STL și provenite – cu o singură excepție – de pe șantierele navale din Spania” [considerentul (41) al deciziei atacate].

31 Prin urmare, potrivit Comisiei, „în cazul tranzacțiilor STL autorizate, [...] GIE pot [...] adopta sistemul [de impozitare pe tonaj] fără a fi nevoite să stingă datoria fiscală ascunsă rezultat din amortizarea anticipată și accelerată nici la adoptarea sistemului [de impozitare pe tonaj], nici ulterior la momentul vânzării sau dezmembrării navei” [considerentul (40) al deciziei atacate].

32 Reiese, aadar, din structura fiscală a STL, astfel cum este descrisă în considerentele (15)-(42) din decizia atacată, că măsurile 1 și 2 permit mai întâi amortizarea accelerată și anticipată a navei de la data începerii construcției sale, astfel încât sunt generate pierderi la nivelul GIE. În temeiul transparenței fiscale a GIE (măsura 3), aceste pierderi sunt imputate din punct de vedere fiscal investitorilor, ceea ce le permite să își reducă bazele de impozitare în cadrul activităților lor. Măsurile 4 și 5 evită supunerea la plata impozitului a câștigurilor de capital obținute din vânzarea navei de către GIE companiei maritime, astfel încât investitorii pot păstra beneficiul pierderilor fiscale. Cu toate acestea, astfel cum s-a menționat la punctul 15 de mai sus, vânzarea respectivă se efectuează pe baza prețului net (care include reducerea acordată companiei maritime), iar nu pe baza prețului brut (transferat la șantierele navale).

B – Evaluarea de către Comisie

1. Evaluarea STL ca sistem/evaluarea măsurilor individuale

33 Comisia a definit în considerentele (113)-(122) ale deciziei atacate (punctul 5.2) domeniul de aplicare aprecierii sale cu privire la STL.

34 Potrivit Comisiei, „faptul că sistemul STL se compune din diferite măsuri, nu toate consacrate în legislația fiscală spaniolă, nu este suficient pentru a împiedica descrierea și evaluarea sa de către [aceasta] ca sistem; într-adevăr, [...] aceasta] consideră că diferitele măsuri fiscale utilizate în operațiunile STL sunt legate între ele în drept sau în fapt” [considerentul (116) al deciziei atacate]. Pentru aceste motive, „[ea] consideră că este necesar să descrie [STL] drept un sistem de măsuri fiscale conectate și să evalueze efectele acestora în contextul lor reciproc, ținând seama în special de relațiile în fapt introduse – sau aprobate – de către stat” [considerentul (119) al deciziei atacate].

35 Comisia a precizat că, „în orice caz, [...] nu se bază exclusiv pe o abordare globală” și că, „în paralel cu abordarea globală, Comisia a analiza și măsurile individuale care alcătuiesc STL”. Comisia a considerat că „cele două abordări [erau] complementare și conduc[eau] la concluzii coerente”. Ea a arătat că „evaluarea individuală [era] necesară pentru a stabili care dintre avantajele economice generate de sistemul STL rezultă din măsurile generale și care rezultă din măsurile selective” și că, „de asemenea, evaluarea individuală [îi] permite [a] [...] să stabilească, după caz, ce parte a ajutorului [era] compatibilă cu piața internă și ce parte [...] trebuie să fie recuperată” [considerentul (120) al deciziei atacate].

36 Comisia a arătat de asemenea că „operatorii economici [erau] liberi să își organizeze operațiunile de finanțare a activelor după cum doresc și să utilizeze în acest scop măsurile fiscale generale pe care le consideră cele mai adecvate”. Totuși, în opinia Comisiei, „dacă operațiunile presupun [eau] aplicarea de măsuri fiscale selective, care fac obiectul controlului în

materie de ajutor de stat, întreprinderile implicate în aceste tranzacții [erau] potențiali beneficiari ai ajutorului de stat; pe de o parte, identificarea mai multor sectoare sau categorii de întreprinderi drept potențiali beneficiari nu [era] un indiciu că sistemul STL reprezenta o măsură generală. Pe de altă parte, utilizarea sistemului pentru a finanța achiziționarea, navlosirea navelor nude și revânzarea navelor maritime [putea] fi considerat un indiciu clar al faptului că măsura [era] selectivă din punct de vedere sectorial” [considerentul (122) al deciziei atacate].

2. Existența unui ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE

a) Calitatea de întreprinderi în sensul articolului 107 din TFUE

37 Comisia a arătat, în considerentul (126) al deciziei atacate, că toate părțile implicate în operațiuni STL sunt întreprinderi în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE întrucât activitățile lor constau în oferirea de bunuri și servicii pe o piață. Mai precis, în ceea ce privește GIE, acestea „navlose[au] și vind[eau] nave”. În ceea ce privește investitorii, aceștia „ofer[eau] bunuri și servicii pe o gamă extinsă de piețe, cu excepția cazului în care [erau] persoane fizice care nu desfășoară nicio activitate economică, nefiind astfel vizate de prezenta decizie”.

b) Existența unui avantaj selectiv

38 Comisia a examinat în considerentele (127)-(163) ale deciziei atacate (punctul 5.3.2) existența sau inexistența unui avantaj selectiv.

39 Referitor la măsura 1 (amortizarea accelerată), Comisia a apreciat că aceasta, în sine, „nu confer[ea] GIE un avantaj selectiv în operațiunile STL” [considerentul (131) al deciziei atacate]. Astfel, avantajul pe care îl conferă această măsură ar fi aplicabil, fără excepție, tuturor bunurilor, inclusiv celor construite în alte state membre, și tuturor societăților care fac obiectul impozitării pe profit în Spania. Comisia a arătat că nu există niciun indiciu că beneficiarii măsurii ar fi concentrați în fapt în anumite sectoare sau tipuri de producție. În sfârșit, condițiile de aplicare a măsurii ar fi clare, obiective și neutre și nu ar fi necesară o autorizare prealabilă pentru aplicarea sa din partea administrației fiscale [considerentele (128)-(130) ale deciziei atacate].

40 În ceea ce privește măsura 2 (aplicarea discreționară a amortizării anticipate), Comisia a arătat că această posibilitate acorda un avantaj economic [considerentul (132) al deciziei atacate] și că aceasta constituia o excepție de la norma generală care impunea supunerea autorizării discreționare din partea autorităților spaniole. Astfel, potrivit Comisiei, criteriile prevăzute la articolul 115 alineatul (11) din TRLIS sunt vagi și necesită interpretarea administrației fiscale. În plus, Regatul Spaniei nu ar fi explicat în mod convingător motivul pentru care erau necesare toate condițiile impuse de articolul 48 alineatul (4) din TRLIS și de articolul 49 din RIS în vederea evitării abuzurilor. Regatul Spaniei nu ar fi explicat nici motivul pentru care era necesară o autorizare prealabilă [considerentul (133) al deciziei atacate]. Pe de altă parte, nu ar fi fost prezentat nicio probă pentru a demonstra că autorizațiile fuseseră acordate în alte împrejurări decât „în cazul achizițiilor de nave care au trecut de la sistemul obișnuit de impozit pe profit la sistemul [de impozitare pe tonaj] și al transferului ulterior al dreptului de proprietate asupra navei către compania maritimă prin exercitarea unei opțiuni în cadrul unui acord de navlosire a navei nude” [considerentul (134) al deciziei atacate]. Comisia a subliniat că cererile prezentate pentru a obține beneficiul acestei măsuri descriau în detaliu întreaga organizare a STL și prezentau toate contractele relevante [considerentul (135) al deciziei atacate]. Comisia a apreciat de asemenea că modalitățile de aplicare a procedurii de autorizare, în special articolul 49 din RIS, confereau administrației fiscale puteri de apreciere semnificative. În special, administrația ar avea dreptul de a solicita orice informații suplimentare pe care le consideră relevante pentru evaluare [considerentul (136) al deciziei atacate]. În aceste condiții, Comisia a concluzionat că aplicarea discreționară a amortizării anticipate „confer[ea] un avantaj selectiv [GIE] implicate în operațiuni

STL ?i investitorilor acestora” [considerentul (139) al deciziei atacate].

41 În ceea ce prive?te m?sura 3 (GIE), Comisia a considerat c? „transparen?a fiscal? a GIE, consacrat? în articolele 48 ?i 49 din TRLIS, [avea] ca efect numai al?turarea a diver?i operatori în vederea finan???rii unei investi?ii sau a întreprinderii unei activit???i economice” ?i c?, „[în consecin??, m?sura în cauz? nu confer? niciun avantaj selectiv [GIE] sau membrilor acestora” [considerentul (140) al deciziei atacate].

42 În ceea ce prive?te m?sura 4 (sistemul de impozitare pe tonaj), Comisia a ar?tat c? aceasta permitea „amânarea stingerii obliga?iilor fiscale ascunse”, ceea ce conferea un avantaj economic selectiv suplimentar societ???ilor care trec[eau] la sistemul [de impozitare pe tonaj] fa?? de cele care r?mân în sistemul fiscal general” [considerentul (143) al deciziei atacate]. Sistemul de impozitare pe tonaj, astfel cum a fost autorizat de Comisie (a se vedea punctul 27 de mai sus), nu se extindea la tratamentul fiscal al veniturilor ob?inute din navlosirea navei nude, ci doar la veniturile rezultate din activit???i de transport maritim. Aplicarea sistemului de impozitare pe tonaj în privin?a veniturilor ob?inute din navlosirea navei nude ar constitui, a?adar, un ajutor nou, iar nu un ajutor existent, care ar fi fost aprobat în prealabil de c?tre Comisie [considerentul (144) al deciziei atacate, care face trimitere la punctul 5.4 din decizia atacat?].

43 În ceea ce prive?te m?sura 5 [articolul 50 alineatul (3) din RIS], Comisia a ar?tat c? „[a]vantajul economic conferit de [aceast? dispozi?ie] [era] selectiv, deoarece nu [era] disponibil pentru toate activele[; a]cesta nu [era] disponibil nici m?car tuturor navelor care fac obiectul sistemului [de impozitare pe tonaj] ?i al articolului 125 alineatul (2) din TRLIS[; d]e fapt, avantajul [era] disponibil doar cu condi?ia ca nava s? [fi fost] achizi?ionat? prin intermediul unui contract de leasing financiar autorizat anterior de administra?ia fiscal? [în temeiul articolului 115 alineatul (11) din TRLIS (m?sura 2)]”. Or, „aceste autoriza?ii [fuseser?] acordat[e] în contextul puterii de apreciere semnificative exercitate de c?tre administra?ia fiscal? ?i exclusiv pentru nave maritime nou construite” [considerentul (146) al deciziei atacate]. Potrivit Comisiei, „acordarea acestui avantaj selectiv suplimentar – fie fa?? de sistemul fiscal general, fie chiar fa?? de aplicarea obi?nuit? a sistemului [de impozitare pe tonaj] alternativ ?i a articolului 125 alineatul (2) din TRLIS, astfel cum [aceasta l?]a [...] autorizat [...] – nu poate fi justificat? prin natura ?i regimul general al sistemului fiscal spaniol” [considerentul (148) al deciziei atacate]. Prin urmare, Comisia a conchis c? m?sura 5 „confer[ea] un avantaj selectiv întreprinderilor care achizi?ion[au] nave prin intermediul contractelor de leasing financiar autorizate anterior de c?tre administra?ia fiscal? ?i, în special, [GIE] sau investitorilor acestora implica?i în opera?iuni STL” [considerentul (154) al deciziei atacate].

44 Referitor la STL în ansamblul s?u ?i la identificarea beneficiarilor, Comisia a stabilit mai întâi, în considerentul (155) al deciziei atacate, c? „[v]aloarea avantajului economic care rezult? din STL în ansamblu corespunde[a] avantajului pe care GIE nu l?ar fi putut ob?ine în aceea?i opera?iune de finan?are numai prin aplicarea m?surilor cu caracter general”. Comisia a precizat c?, „[î]n practic?, acest avantaj corespunde[a] sumei avantajelor ob?inute de GIE prin aplicarea m?surilor selective men?ionate mai sus, ?i anume: dobânda acumulat? pentru quantumul impozitelor amânate prin amortizarea anticipat? [articolul 115 alineatul (11) ?i articolul 48 alineatul (4) din TRLIS, precum ?i articolul 49 din RIS], valoarea impozitului evitat sau a dobânzii acumulate pentru impozitul amânat în urma aplic?rii sistemului [de impozitare pe tonaj] (articolul 128 din TRLIS), având în vedere c? GIE nu era eligibil pentru sistemul [de impozitare pe tonaj], [?i] valoarea impozitului evitat pentru câ?tigul de capital ob?inut prin vânzarea navei în temeiul articolului 50 alineatul (3) din RIS”.

45 Comisia a explicat, în considerentul (156) al deciziei atacate, urm?toarele:

„Analizând STL în ansamblu, avantajul este selectiv deoarece depinde de puterile de apreciere

conferite administra?iei fiscale prin impunerea procedurii obligatorii de autorizare prealabil? ?i de formularea imprecis? a condi?iilor aplicabile amortiz?rii anticipate. Întrucât ?i alte m?suri aplicabile exclusiv activit?ilor de transport maritim eligibile conform Orient?rilor în domeniul maritim – în special articolul 50 alineatul (3) din TRLIS – depind de aceea?i autorizare prealabil?, întregul sistem STL este selectiv. În consecin??, administra?ia fiscal? ar autoriza numai opera?iuni STL destinate finan??rii navelor maritime (selectivitate sectorial?). Dup? cum confirm? statisticile furnizate de [Regatul Spaniei], toate cele 273 de opera?iuni STL organizate pân? în iunie 2010 au ca obiect nave maritime.”

46 Comisia a ad?ugat în considerentul (157) al deciziei atacate c? „[î]n acest sens, faptul c? toate companiile maritime, inclusiv cele cu au sediul în alte state membre, ar putea avea acces la opera?iuni de finan?are STL nu afect[a] concluzia potrivit c?reia sistemul favorizeaz? anumite activit?i, ?i anume achizi?ionarea de nave maritime prin intermediul contractelor de leasing, în special în vederea navlosirii navelor nude ?i a revânz?rii lor ulterioare”.

47 De?i Comisia a constatat c? „toate navele admise în STL, cu excep?ia uneia, [fuseser?] construite de ?antiere navale spaniole” aceasta nu a considerat c? acestora le era conferit un avantaj selectiv în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE. În aceast? privin??, Comisia a subliniat absen?a „oric?rei probe care s? demonstreze respingerea cererilor legate de achizi?ionarea de nave din afara Spaniei” ?i faptul c? „printr?o notificare cu caracter obligatoriu din data de 1 decembrie 2008, oferit? ca r?spuns la o întrebare formulat? de un investitor poten?ial, administra?ia fiscal? din Spania a confirmat în mod expres c? STL se aplic[a] ?i navelor construite în alte state membre ale [Uniunii Europene]” [considerentele (159) ?i (160) ale deciziei atacate].

48 Comisia a considerat c? „avantaj[ul] rev[enea] [GIE] ?i, având în vedere regimul de transparen?? a acestuia, investitorilor s?i; [î]ntr?adev?r, entitatea juridic? ce aplic[a] toate m?surile fiscale ?i, dup? caz, depune[a] cererile de autorizare la administra?ia fiscal? este GIE[; d]e exemplu, nu se contest[ase] faptul c? cererile pentru aplicarea amortiz?rii anticipate sau a sistemului [de impozitare pe tonaj] [fuseser?] depuse în numele GIE[; d]in perspectiva impozit?rii, GIE [era] o entitate transparent? din punct de vedere fiscal, iar veniturile sale impozabile sau cheltuielile sale deductibile se transfer[au] automat investitorilor” [considerentul (161) al deciziei atacate].

49 Comisia a precizat de asemenea în considerentul (162) al deciziei atacate c?, „[î]ntr?o opera?iune STL, în termeni economici, o parte substan?ial? a avantajului fiscal ob?inut de GIE [era] transferat? companiei maritime sub forma unei reduceri”. Comisia a precizat îns? c? „posibilitatea de a imputa statului acest avantaj [era] discutat?[...] în sec?iunea urm?toare”.

50 În sfâr?it, Comisia a ar?tat c?, „[a]vând în vedere c? al?i participan?i la tranzac?iile STL, precum ?antierele navale, societ??ile de leasing ?i al?i intermediari, beneficia[u] de un efect indirect al acestui avantaj, [aceasta] consider[a] c? avantajul ob?inut ini?ial de GIE ?i de investitorii s?i nu [era] transferat c?tre ace?tia” [considerentul (163) al deciziei atacate].

c) Transferul resurselor de stat ?i ajutorul imputabil statului

51 Potrivit Comisiei, „[î]n contextul opera?iunilor STL, statul î?i transfer? resursele ini?ial c?tre GIE, prin finan?area avantajelor selective[; p]rin transparen?a fiscal?, GIE transfer? ulterior resursele de stat c?tre investitorii s?” [considerentul (166) al deciziei atacate].

52 Referitor la imputabilitate, Comisia a conchis c? avantajele selective erau „evident imputabile statului spaniol, deoarece GIE ?i investitorii acestora beneficia[u] de ele”. Totu?i, „acest lucru nu [era] valabil în cazul avantajelor de care se bucur[au] companiile maritime ?i, *a fortiori*, în cazul avantajelor indirecte de care beneficia[u] ?antierele navale ?i intermediarii”. Astfel,

„[n]ormele aplicabile nu oblig[au] GIE s? transfere o parte din avantajul fiscal companiilor maritime ?i, cu atât mai pu?in, ?antierelor navale sau intermediarilor” [considerentele (169) ?i (170) ale deciziei atacate].

d) Denaturarea concuren?ei ?i efectul asupra schimburilor comerciale

53 Potrivit Comisiei, „acest avantaj amenin?? s? denatureze concuren?a ?i s? afecteze schimburile comerciale dintre statele membre[; a]tunci când ajutorul acordat de un stat membru consolideaz? pozi?ia unei întreprinderi fa?? de alte întreprinderi concurente în schimburile comerciale din cadrul Uniunii Europene, acestea din urm? trebuie s? fie considerate ca fiind afectate de ajutorul respectiv[; e]ste suficient ca beneficiarul ajutorului s? concureze cu alte întreprinderi pe pie?ele deschise concuren?ei ?i schimburilor comerciale între statele membre” [considerentul (171) al deciziei atacate].

54 Comisia a explicat în considerentul (172) al deciziei atacate urm?toarele: „În cazul de fa??, investitorii, adic? membrii GIE, desf??oar? activit??i în diverse sectoare ale economiei, în special în sectoarele deschise schimburilor comerciale din interiorul UE. În plus, prin intermediul opera?iunilor care beneficiaz? de STL, ace?tia sunt activi – prin GIE – pe pie?ele de navlosire a navelor nude ?i pe pie?ele de achizi?ie ?i de vânzare a navelor maritime, care sunt deschise schimburilor comerciale din interiorul UE. Avantajele care decurg din STL le consolideaz? pozi?ia pe pie?ele respective, ceea ce denatureaz? sau amenin?? s? denatureze concuren?a”. Comisia a concluzionat, în considerentul (173) al deciziei atacate, c? „avantajul economic primit de GIE ?i de investitorii acestora care beneficia[u] de m?surile analizate [era] de natur? s? afecteze schimburile comerciale dintre statele membre ?i s? denatureze concuren?a pe pia?a intern?”.

3. Compatibilitatea cu pia?a intern?

55 Comisia a apreciat în considerentele (194)-(199) ale deciziei atacate c? nici decizia sa privind sistemul de impozitare pe tonaj (a se vedea punctul 27 de mai sus), nici Orient?rile în domeniul maritim nu se aplicau activit??ilor GIE, care erau „intermediari financiari” [considerentul (197) al deciziei atacate].

56 Comisia a ar?tat totu?i c? „GIE implicate în opera?iuni STL ?i investitorii acestora ac?ion[au] ca intermediari care direc?ion[au] c?tre al?i beneficiari (companiile maritime) un avantaj care urm?re?te un obiectiv de interes comun” [considerentul (200) al deciziei atacate] ?i c?, prin urmare, „ajutorul p?strat de GIE sau de investitorii s?i ar fi considerat compatibil în aceea?i m?sur?” [considerentul (201) al deciziei atacate].

57 Comisia a amintit c? „companiile maritime nu beneficia[u] de ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE”. Aceasta a precizat îns? c?, „în scopul de a identifica valoarea ajutorului compatibil la nivelul GIE – în calitate de intermediari care transmit c?tre companiile maritime un avantaj care urm?re?te un obiectiv de interes comun – [ea] consider[a] c? Orient?rile în domeniul maritim [...] trebui[au] s? se aplice *mutatis mutandis* la avantajul transferat de GIE companiei maritime, pentru a se determina: 1. valoarea ajutorului primit ini?ial de GIE ?i transferat companiei maritime, care ar fi fost compatibil în cazul în care suma transferat? ar fi constituit ajutor de stat acordat companiei maritime; 2. propor?ia avantajului compatibil respectiv din avantajul total transferat companiei maritime; ?i 3. valoarea ajutorului care [...] trebui[a] considerat compatibil ca remunera?ie acordat? GIE pentru activitatea lor de intermediere” [considerentul (203) al deciziei atacate].

4. Recuperare

a) Principiile generale ale dreptului Uniunii Europene

58 Comisia a examinat, în considerentele (211)-(276) ale deciziei atacate și în conformitate cu articolul 14 din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului [108 TFUE] (JO L 83, p. 1, Ediție specială, 08/vol. 1, p. 41), dacă recuperarea ajutoarelor contravenea vreunui principiu general al dreptului Uniunii.

În această privință, Comisia a apreciat că, dacă principiile egalității de tratament și protecției încrederii legitime nu se opuneau recuperării ajutorului [considerentele (213)-(245) ale deciziei atacate], respectarea principiului securității juridice impunea să se excludă „recuperarea ajutorului rezultat din operațiuni STL pentru care [fusesse] acordat ajutor între intrarea în vigoare a STL în 2002 și 30 aprilie 2007”, data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* a Deciziei 2007/256/CE din 20 decembrie 2006 privind sistemul de ajutoare pus în aplicare de Franța în temeiul articolului 39 CA din Codul general al impozitelor – Ajutor de stat C 46/2004 (ex NN 65/2004) (JO 2007, L 112, p. 41) [considerentele (246) și (262) ale deciziei atacate].

b) Stabilirea sumelor care urmează să fie recuperate

59 Comisia a expus, în considerentele (263)-(269) ale deciziei atacate, o metodă de stabilire a sumelor ajutorului incompatibil care trebuie recuperate, bazată pe patru etape, și anume, în primul rând, calculul avantajului fiscal total generat de operațiune; în al doilea rând, calculul avantajului fiscal generat de măsurile fiscale generale (măsurile 1 și 3) aplicate operațiunii (care ar trebui deduse); în al treilea rând, calculul avantajului fiscal echivalent privind ajutoarele de stat și, în al patrulea rând, calcularea quantumului de ajutor compatibil, urmând principiile prevăzute în considerentele (202)-(210) ale deciziei atacate.

c) Clauzele contractuale

60 În sfârșit, Comisia a constatat, în considerentele (270)-(276) ale deciziei atacate, existența anumitor clauze cuprinse în unele contracte între investitori, companiile maritime și întreprinderile navale în conformitate cu care întreprinderile navale ar fi obligate să compenseze celelalte părți în cazul în care nu puteau fi obținute avantajele fiscale preconizate. În această privință, Comisia a amintit că obiectivul principal urmărit prin rambursarea unui ajutor de stat era de a elimina denaturarea concurenței cauzată de avantajul concurențial oferit de ajutorul nelegal și, astfel, de a se stabili situația anterioară acordării ajutorului. În considerentul (273) al deciziei atacate, Comisia a precizat că, „[î]n vederea atingerii acestui obiectiv, [ea] trebui[a] să aibă competența de a dispune ca recuperarea să se realizeze de la beneficiarii reali, astfel încât să poată îndeplini funcția de restabilire a situației concurențiale pe piața (piețele) în care a avut loc denaturarea”. Or, Comisia a subliniat că acest obiectiv ar risca să fie compromis în cazul în care beneficiarii reali ai ajutorului ar putea afecta impactul deciziilor de recuperare prin intermediul unor clauze contractuale. Rezultă, în opinia Comisiei, că „acele clauze contractuale care protejează beneficiarii ajutorului de recuperarea ajutoarelor ilegale și incompatibile, prin transferarea către alte persoane a riscurilor juridice și economice aferente unei asemenea recuperări, sunt în contradicție cu însăși esența sistemului de control în materie de ajutor de stat, astfel cum a fost instituit prin tratat” și că, „[p]rin urmare, părțile private nu se pot abate de la acest sistem prin dispoziții contractuale” [considerentul (275) al deciziei atacate].

C – Dispozitivul deciziei atacate

61 Dispozitivul deciziei atacate are următorul cuprins:

„Articolul 1

Măsurile care rezultă din articolul 115 alineatul (11) din TRLIS (amortizarea anticipată a activelor în sistem de leasing), din aplicarea sistemului de impozitare pe tonaj la întreprinderi, nave sau activități neeligibile și din articolul 50 alineatul (3) din RIS constituie ajutor de stat pentru GIE și investitorii lor, pus în aplicare în mod ilegal de către Spania începând de la 1 ianuarie 2002, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din [TFUE].

Articolul 2

Măsurile de ajutor de stat menționate la articolul 1 sunt incompatibile cu piața internă, cu excepția măsurii în care ajutorul corespunde unei remunerații acordate în conformitate cu piața de intermediere a investitorilor financiari și este direcționat către companii de transport maritim eligibile în temeiul Orientărilor în domeniul maritim, în conformitate cu condițiile prevăzute în orientările respective.

Articolul 3

[Regatul Spaniei] încetează să aplice schema de ajutor prevăzută la articolul 1, în măsura în care aceasta este incompatibilă cu piața comună.

Articolul 4

1. [Regatul Spaniei] recuperează ajutorul incompatibil acordat în cadrul schemei menționate la articolul 1 de la investitorii GIE care au beneficiat de acesta, fără posibilitatea ca beneficiarii ajutorului respectiv să transfere altor persoane sarcina recuperării. Cu toate acestea, nu se recuperează ajutorul acordat ca parte a operațiunilor de finanțare pentru care autoritățile naționale competente s-au angajat să acorde dreptul de a beneficia de măsurile de ajutor printr-un act obligatoriu din punct de vedere juridic adoptat înainte de 30 aprilie 2007.

[...]

Articolul 5

1. Recuperarea ajutorului acordat în cadrul schemei vizate la articolul 1 trebuie să fie imediată și efectivă.

2. [Regatul Spaniei] se asigură că prezenta decizie este pusă în aplicare în termen de patru luni de la data notificării sale.

Articolul 6

1. În termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, [Regatul Spaniei] comunică următoarele informații:

[...]

2. [Regatul Spaniei] informează Comisia cu privire la progresele înregistrate în ceea ce privește măsurile naționale adoptate pentru punerea în aplicare a prezentei decizii, până la recuperarea integrală a ajutorului acordat în cadrul schemei menționate la articolul 1.

[...]”

Procedura și concluziile părților

62 Prin cererea introductivă depusă la grefa Tribunalului la 25 septembrie 2013, Regatul Spaniei a introdus acțiunea înregistrată cu numărul T-515/13.

63 Prin cererea introductivă depusă la grefa Tribunalului la 30 decembrie 2013, Lico Leasing, SA (denumită în continuare „Lico”) și Pequeños y Medianos Astilleros Sociedad de Reconversión, SA (denumită în continuare „PYMAR”) au formulat o acțiune, înregistrată cu numărul T-719/13.

64 Pe de altă parte, împotriva deciziei atacate au fost de asemenea introduse alte acțiuni de către alte reclamante.

65 La data de 26 mai 2014, Tribunalul a interpellat Regatul Spaniei și Comisia cu privire la aspectul dacă era oportun să se suspende procedura în cauza T-515/13, în aplicarea articolului 77 litera (d) din Regulamentul de procedură al Tribunalului din 2 mai 1991, până la finalul fazei scrise a procedurii în celelalte cauze introduse la Tribunal împotriva deciziei atacate menționate la punctele 63 și 64 de mai sus. În observațiile formulate, Regatul Spaniei s-a opus unei astfel de suspendări. Comisia nu a ridicat nicio obiecție.

66 Prin Ordonanța din 17 iulie 2014, Tribunalul (Camera a șaptea) a respins o cerere de intervenție formulată de Comitetului Asociațiilor de Armatori al Comunităților Europene în cadrul cauzei T-719/13 în susținerea concluziilor Comisiei.

67 La data de 17 februarie 2015, în cadrul unor măsuri de organizare a procedurii în cauza T-719/13, Tribunalul a adresat Lico și PYMAR o întrebare și le-a cerut să prezinte anumite documente. Lico și PYMAR au răspuns la întrebare și au depus documentele solicitate în termenul prevăzut.

68 La data de 26 februarie 2015, la propunerea judecătorului raportor, Tribunalul (Camera a șaptea) a decis deschiderea fazei orale a procedurii în cauza T-515/13.

69 La data de 3 martie 2015, în cadrul unor măsuri de organizare a procedurii în cauza T-515/13, Tribunalul a adresat părților două întrebări în vederea formulării unui răspuns oral în cadrul ședinței.

70 La data de 23 aprilie 2015, la propunerea judecătorului raportor, Tribunalul (Camera a șaptea) a decis deschiderea fazei orale a procedurii în cauza T-719/13.

71 La data de 28 aprilie 2015, în cadrul unor măsuri de organizare a procedurii în cauzele T-515/13 și T-719/13, Curtea a adresat părților o întrebare scrisă cu privire la consecințele care trebuie deduse în aceste cauze din Hotărârea din 7 noiembrie 2014, Autogrill España/Comisia (T-219/10, Rep., EU:T:2014:939), și din Hotărârea Banco Santander și Santusa/Comisia (T-399/11, Rep., EU:T:2014:938), în special cu privire la analiza selectivității stabilite în decizia atacată. Părțile în cele două cauze au răspuns la întrebare în termenele prevăzute.

72 Pledoariile părților în cauzele T-515/13 și T-719/13 și răspunsurile acestora la întrebările orale adresate de Tribunal au fost ascultate în ședințele din 9 și, respectiv, din 10 iunie 2015.

73 În cadrul ședințelor din cauzele T-515/13 și T-719/13, părțile au fost invitate de Tribunal să se pronunțe asupra unei eventuale suspendări a cauzelor, în aplicarea articolului 77 litera (d) din Regulamentul de procedură din 2 mai 1991, în așteptarea pronunțării hotărârii Curții prin care se încheie litigiul în cauza C-20/15 P, Comisia/Autogrill España, și în cauza C-21/05 P, Comisia/Banco Santander și Santusa. Chiar dacă părțile nu s-au opus unei astfel de suspendări,

acestea au observat c? nu era oportun? ?i c? Tribunalul se putea pronun?a în prezentele cauze, pe baza jurispruden?ei existente, f?r? a a?tepta hot?rârea Cur?ii.

74 Prin Ordonan?ele din 6 octombrie 2015, Tribunalul (Camera a ?aptea) a redeschis faza oral? a procedurii în cauzele T?515/13 ?i T?719/13 pentru a solicita p?r?ilor s? î?i prezinte observa?iile cu privire la o eventual? conexare a cele dou? cauze în vederea pronun?ării hot?rârii prin care se încheie procedura. P?r?ile au depus observa?ii în termenul prev?zut.

75 Prin ordonan?a dat? ast?zi, pre?edintele Camerei a ?aptea a Tribunalului a conexat cauzele T?515/13 ?i T?719/13 în vederea hot?rârii prin care se încheie procedura, în aplicarea articolului 68 din Regulamentului de procedur? al Tribunalului.

76 În cauza T?515/13, Regatul Spaniei solicit? Tribunalului:

- anularea deciziei atacate;
- obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecat?.

77 În cauza T?515/13, Comisia solicit? Tribunalului:

- respingerea ac?iunii;
- obligarea Regatului Spaniei la plata cheltuielilor de judecat?.

78 În cauza T?719/13, Lico ?i PYMAR solicit? Tribunalului:

- declararea nulit??ii deciziei atacate pentru motivul c? STL a fost calificat în mod eronat drept sistem de ajutor de stat în favoarea GIE ?i a investitorilor acestora ?i în temeiul existen?ei unor vicii de motivare;
 - cu titlu subsidiar, constatarea nulit??ii ordinului de recuperare a ajutoarelor acordate în temeiul SLF, întrucât este contrar principiilor generale ale ordinii juridice a Uniunii;
 - cu titlu subsidiar, constatarea nulit??ii ordinului de recuperare în ceea ce prive?te calculul cuantumului ajutorului incompatibil care trebuie s? fie recuperat, întrucât împiedic? Spania s? determine formula de calcul al acestui quantum potrivit principiilor generale aplicabile recuperării ajutoarelor de stat, ?i
 - obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecat?.
- 79 În cauza T?719/13, Comisia solicit? Tribunalului:
- respingerea ac?iunii;
 - obligarea Lico ?i a PYMAR la plata cheltuielilor de judecat?.

În drept

I – Cu privire la admisibilitatea ac?iunii în cauza T?719/13

80 Reiese din cererea introductiv? în cauza T?719/13 c? Lico este o institu?ie financiar? care a investit într?un anumit num?r de GIE care au participat la STL. Aceasta arat? c? formuleaz? ac?iunea în calitate de beneficiar efectiv al ajutoarelor care trebuiau s? fac? obiectul unei recuperări pe baza deciziei atacate. PYMAR, la rândul s?u, este o societate care coopereaz? cu ?antiere navale mici ?i mijlocii pentru a le permite s? î?i realizeze în mod corespunz?tor

obiectivele industriale. Pentru a-și justifica o calitate procesuală activă în fața Tribunalului, aceasta arată că, urmare a deciziei atacate, investitorii refuză să investească în continuare în sectorul construcțiilor navale. Pe de altă parte, în pofida invalidității clauzelor prin care se impune antierelor navale despăgubirea investitorilor în cazul recuperării avantajelor fiscale în cauză (a se vedea punctul 60 de mai sus), aceștia ar încerca să invoce respectivele clauze în cadrul procedurilor judiciare la nivel național. În sfârșit, atât Lico, cât și PYMAR ar fi participat la procedura oficială de investigare care a condus la adoptarea deciziei atacate, ceea ce ar demonstra deopotrivă calitatea procesuală activă a acestora.

81 Fără a invoca în mod formal o excepție de inadmisibilitate, Comisia a exprimat rezerve cu privire la calitatea procesuală activă atât a Lico, cât și a PYMAR.

82 În ceea ce privește Lico, nu ar fi fost prezentată dovada afectării sale individuale. Astfel, potrivit Comisiei, înscrisurile prezentate nu permiteau să se stabilească cu certitudine dacă această entitate primise un ajutor de stat care trebuie să facă obiectul unei recuperări în temeiul STL. Mai precis, Lico nu ar fi prezentat autorizațiile administrative necesare pentru aplicarea amortizării anticipate, deși este vorba despre „actul de acordare a primului avantaj fiscal”, a cărui dată este relevantă pentru a stabili dacă ajutorul trebuie recuperat sau dacă acesta trebuie să fie acoperit de perioada pentru care Comisia nu a dispus recuperarea cu respectarea principiului securității juridice. În cadrul ședinței, Comisia a adăugat că Lico ar fi trebuit, pe de altă parte, să facă dovada că realizase efectiv profit care trebuia să facă obiectul unei impozitări în cursul exercițiilor fiscale în cauză. Altfel, avantajele fiscale care decurgeau din STL (pierderi care puteau să reducă quantumul bazei de impozitare a Lico în cadrul activității sale) nu ar fi avut nici un aport. Comisia a precizat totuși, în ședință, că nu impunea Lico să prezinte o copie a ordinelor de recuperare, procedura de recuperare angajată de autoritățile spaniole nefiind încă finalizată la data respectivă.

83 În ceea ce privește PYMAR, Comisia arată că aceasta nu a beneficiat de STL și că pierderea presupusă a punctelor de desfacere nu poate fi considerată ca decurgând în mod direct din decizia atacată. Pe de altă parte, PYMAR nu ar avea interesul de a exercita acțiunea împotriva deciziei atacate, în măsura în care aceasta îi este favorabilă.

84 Tribunalul consideră oportun să examineze mai întâi admisibilitatea acțiunii în ceea ce privește Lico.

85 Potrivit articolului 263 al patrulea paragraf TFUE, „[o]rică persoană fizică sau juridică poate formula, în condițiile prevăzute la primul și al doilea paragraf, o acțiune împotriva actelor al căror destinatar este sau care o privesc direct și individual, precum și împotriva actelor normative care o privesc direct și care nu presupun măsuri de executare”.

86 În speță, decizia atacată are ca destinatar unic Regatul Spaniei. Astfel, potrivit articolului 263 al patrulea paragraf TFUE, Lico nu ar avea calitate procesuală activă în fața Tribunalului decât dacă decizia atacată o privește direct și individual, această decizie cuprinzând măsuri de executare în privința sa în sensul acestei dispoziții (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 decembrie 2013, Telefónica/Comisia, C-274/12 P, Rep., EU:C:2013:852, punctele 35 și 36).

87 Conform unei jurisprudențe consacrate, beneficiarii efectivi ai ajutoarelor individuale acordate în temeiul unei scheme de ajutoare a căror recuperare a fost dispus de Comisie sunt vizați individual în sensul articolului 263 al patrulea paragraf TFUE (a se vedea Hotărârea din 9 iunie 2011, Comitato „Venezia vuole vivere” și alții/Comisia, C-71/09 P, C-73/09 P și C-76/09 P, Rep., EU:C:2011:368, punctul 53 și jurisprudența citată).

88 În speță, afectarea individuală a Lico prin decizia atacată a fost demonstrată în mod

suficient prin elementele prezentate în fața Tribunalului. Este vorba despre copii ale notificărilor din partea autorităților fiscale prin care o anunțau cu privire la inițierea unei anchete prin care se urmărea să se stabilească „cuantumul ajutoarelor care trebuie recuperate în aplicarea deciziei [atacate]” și, astfel cum impune Comisia în memoriul în apărare, copii ale autorizațiilor prin care se acordă beneficiul amortizării anticipate în favoarea GIE în care Lico achiziționase participații. Comisia nu contestă că, în temeiul principiului transparenței fiscale, membrii acestor GIE – și, prin urmare, Lico – sunt cei care au beneficiat de avantajul economic autorizat de autoritățile fiscale. Trebuie să se constate că toate aceste autorizații au fost acordate după 30 aprilie 2007, dată de la care se dispune o recuperare în decizia atacată, în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) din decizia menționată. Aceste elemente demonstrează, așadar, că Lico este beneficiarul efectiv al ajutoarelor individuale acordate în temeiul STL a căror recuperare a fost dispusă de către Comisie. Nu este necesar astfel ca Lico să prezinte, în plus, dovada că realizase efectiv profit care trebuia să facă obiectul unei impozitări în cursul exercițiilor fiscale în cauză. Astfel, după cum a recunoscut Comisia în înscrisurile sale, autorizația de amortizare anticipată constituie „actul de acordare a primului avantaj fiscal”.

89 În legătură cu afectarea directă a Lico, în măsura în care articolul 4 alineatul (1) din decizia atacată obligă Regatul Spaniei să ia măsurile necesare pentru a recupera ajutorul incompatibil de care a beneficiat Lico, aceasta trebuie să fie considerată direct vizată de decizia atacată (a se vedea în acest sens Hotărârea din 4 martie 2009, *Associazione italiana del risparmio gestito*, și Hotărârea *Fineco Asset Management/Comisia*, T-445/05, Rep., EU:T:2009:50, punctul 52 și jurisprudența citată).

90 Întrucât a fost dovedită afectarea directă și individuală a Lico prin decizia atacată și întrucât interesul său de a exercita acțiunea împotriva acestei decizii este cert, acțiunea în cauza T-7719/13 trebuie să fie declarată admisibilă, fiind să fie necesar să se stabilească dacă PYMAR îndeplinește deopotrivă condițiile prevăzute la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE (a se vedea Hotărârea din 24 martie 1993, *CIRFS și alții/Comisia*, C-313/90, Rec., EU:C:1993:111, punctele 30 și 31, și Hotărârea din 26 octombrie 1999, *Burrill și Noriega Guerra/Comisia*, T-51/98, RecFP, EU:T:1999:271, punctele 19-21 și jurisprudența citată).

II – Cu privire la fond

A – Cu privire la conținutul primului capăt de cerere al Lico și al PYMAR în cauza T-7719/13

91 Trebuie să se observe că, prin intermediul primului capăt de cerere, susținut prin primul motiv prezentat, Lico și PYMAR solicită Tribunalului „declararea nulității deciziei atacate pentru motivul că STL a fost calificat în mod eronat drept sistem de ajutor de stat în favoarea GIE și a investitorilor acestora, și în temeiul existenței unor vicii de motivare”.

92 Or, trebuie să se observe că articolul 1 din decizia atacată, referitor la calificarea drept ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE, nu face referire la STL în sine și nici nu îl califică drept „sistem de ajutoare de stat”. Astfel, articolul menționat are următorul cuprins: „Măsurile care rezultă din articolul 115 alineatul (11) din TRLIS (amortizarea anticipată a activelor în sistem de leasing), din aplicarea sistemului de impozitare pe tonaj la întreprinderi, nave sau activități neeligibile și din articolul 50 alineatul (3) din RIS constituie ajutor de stat pentru GIE și investitorii lor, pus în aplicare în mod ilegal de către Spania începând de la 1 ianuarie 2002, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din [TFUE].” Articolul 4 alineatul (1) din decizia atacată, care prevede ordinul de recuperare, se referă la „ajutorul incompatibil acordat în cadrul schemei menționate la articolul 1”.

93 În cadrul pledinței, Lico și PYMAR au precizat că, prin intermediul primului capăt de cerere invocat, solicitau anularea articolului 1 în întregime și că cele trei măsuri citate în această

dispozi?ie fuseser? men?ionate în cererea introductiv?. La rândul s?u, Comisia a ar?tat în ?edin?? c? primul motiv al cererii introductive nu f?cea referire la aceste trei m?suri.

94 În aceast? privin??, trebuie amintit c? dispozitivul unui act nu poate fi disociat de motivarea acestuia ?i, dac? este necesar, trebuie s? fie interpretat luându?se în considerare motivele care au condus la adoptarea lui (Hot?rârea din 15 mai 1997, TWD/Comisia, C?355/95 P, Rec., EU:C:1997:241, punctul 21 ?i Hot?rârea din 29 aprilie 2004, Italia/Comisia, C?298/00 P, Rec., EU:C:2004:240, punctul 97).

95 În spe??, astfel cum se aminte?te la punctele 33-35 de mai sus, Comisia a considerat c? este necesar s? descrie STL, în considerentele (116)-(122) ale deciziei atacate, drept un „sistem” de m?suri fiscale conectate ?i s? evalueze efectele acestora în contextul lor reciproc, ?inând seama în special de rela?iile în fapt introduse – sau aprobate – de c?tre stat. Totu?i, Comisia nu se bazeaz? exclusiv pe o abordare global?. Aceasta a analizat ?i în mod individual m?surile care alc?tuiesc STL, „pentru a stabili care dintre avantajele economice generate de sistemul STL rezult? din m?surile generale ?i care rezult? din m?surile selective” în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE. Potrivit Comisiei, „cele dou? abord?ri sunt complementare ?i conduc la concluzii coerente” [considerentul (120) al deciziei atacate].

96 Ca urmare a examin?ri individuale a m?surilor care alc?tuiesc STL, Comisia a conchis, în considerentul (155) al deciziei atacate, c? „[v]aloarea avantajului economic care rezult? din STL în ansamblu” corespundea în „practic?” „sumeii avantajelor ob?inute de GIE prin aplicarea [celor trei] m?suri[...] selective men?ionate mai sus”, ?i anume amortizarea anticipat? (m?sura 2) ?i aplicarea în privin?a activit??ilor de navlosire a navei nude ale GIE a sistemului de impozitare pe tonaj (m?sura 4), astfel cum se precizeaz? la articolul 50 alineatul (3) din RIS (m?sura 5).

97 Rezult? c? Comisia a conchis în esen?? c? STL era un „sistem” alc?tuit din cinci m?suri fiscale, dintre care trei îndeplineau condi?iile articolului 107 alineatul (1) TFUE. Aceast? prezentare a fost efectuat? deopotriv? de Lico ?i de PYMAR în cererea introductiv?, atunci când au amintit textul deciziei atacate.

98 Astfel, atunci când Lico ?i PYMAR solicit? Tribunalului, în primul cap?t de cerere, sus?inut de primul motiv prezentat, anularea deciziei atacate „pentru motivul c? STL a fost calificat în mod eronat drept sistem de ajutor de stat”, acestea se refer? în mod necesar de asemenea la componentele acestuia din urm?, men?ionate la articolul 1 din decizia atacat?.

B – Cu privire la motivele invocate în cauzele T?515/13 ?i T?719/13

99 În sus?inerea ac?iunii formulate în cauza T?515/13, Regatul Spaniei invoc? în esen?? patru motive.

100 Primul motiv se întemeiaz? pe înc?lcarea articolului 107 alineatul (1) TFUE.

101 Al doilea, al treilea ?i al patrulea motiv sunt invocate în subsidiar ?i se refer? la cazul în care Tribunalul trebuia s? concluzioneze c? a existat un ajutor de stat nelegal. Acestea denun?? înc?lcarea mai multor principii generale ale dreptului Uniunii, în m?sura care Comisia a dispus recuperarea par?ial? a ajutorului pretins a fi fost acordat. Aceste motive se întemeiaz? pe înc?lcarea principiului egalit??ii de tratament, al protec?iei încrederii legitime ?i, respectiv, al securit??ii juridice.

102 În sus?inerea ac?iunii formulate în cauza T?719/13, Lico ?i PYMAR invoc? patru motive.

103 Primul motiv, prezentat în sus?inerea primului cap?t de cerere formulat, se întemeiaz? pe

Încălcare a articolului 107 alineatul (1) TFUE și a articolului 296 TFUE.

104 Al doilea motiv, prezentat în subsidiar în susținerea celui de al doilea capăt de cerere formulat, este întemeiat pe încălcarea principiului protecției încrederii legitime și securității, în ceea ce privește obligația de recuperare.

105 Al treilea motiv, de asemenea prezentat în subsidiar în susținerea celui de al treilea capăt de cerere formulat, contestă metoda de calcul al ajutorului definit de Comisie în decizia atacată (a se vedea punctul 59 de mai sus), care nu ar respecta principiile generale aplicabile recuperării ajutoarelor. Mai exact, Lico și PYMAR susțin că această metodă de calcul, astfel cum este descrisă în decizia atacată, ar putea fi interpretată ca impunând investitorilor să ramburseze o valoare corespunzătoare totalității avantajului fiscal pe care l-au perceput ca urmare a reducerii impozitului, fără să țină cont de faptul că au transmis cea mai mare parte a acestor avantaje companiilor maritime (a se vedea punctul 21 de mai sus).

106 Trebuie examinat mai întâi, coroborat, primul motiv invocat de Regatul Spaniei, de Lico și de PYMAR în cele două cauze, referitor la calificarea drept ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE.

1. Cu privire la primul motiv, referitor la calificarea drept ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE

107 Regatul Spaniei, Lico și PYMAR arată că Comisia a încălcat articolul 107 alineatul (1) TFUE în măsura în care nu ar fi îndeplinite condițiile privind selectivitatea, riscul de denaturare a concurenței și afectarea schimburilor comerciale. Chiar dacă nu invocă în mod formal încălcarea articolului 296 TFUE cu privire la acest aspect, Lico și PYMAR denunță în cererea introductivă raționamentul illogic și contradictoriu în ceea ce privește respectarea acestor condiții. Pe de altă parte, Comisia nu ar explica sub ce formă măsura ar putea avea un efect asupra piețelor desemnate și s-ar limita să considere că acest efect este dobândit fără să furnizeze o demonstrație în acest sens. Fără a menționa articolul 296 TFUE, Regatul Spaniei arată deopotrivă în replică faptul că motivarea deciziei atacate este, pe de o parte, defectuoasă în ceea ce privește dovada referitoare la atribuirea unui avantaj investitorilor GIE și, pe de altă parte, incoerent în ceea ce privește criteriul denaturării concurenței.

108 În plus, Regatul Spaniei, Lico și PYMAR arată că respectivele condiții referitoare la selectivitate, la riscul de denaturare a concurenței și la afectarea schimburilor comerciale trebuiau stabilite doar în privința avantajelor percepute de investitori. Referitor la acest aspect, Regatul Spaniei subliniază că acestea sunt singurele entități vizate de ordinul de recuperare impus de articolul 4 alineatul (1) din decizia atacată. Astfel, Comisia ar fi identificat drept singur ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE pretinsul avantaj acordat acestor investitori. Lico și PYMAR adaugă faptul că avantajul selectiv identificat de Comisie constă în esență într-un avantaj fiscal. Or, în aplicarea principiului transparenței fiscale, GIE, în sine, nu ar obține niciun avantaj, nici măcar fiscal, deoarece acesta ar fi transferat integral membrilor lor. Ca răspuns la o întrebare adresată de Tribunal, (a se vedea punctul 71 de mai sus), Regatul Spaniei a amintit că nici statutul GIE, nici principiul transparenței fiscale nu fuseseră puse în discuție de Comisie, în considerentul (140) al deciziei atacate.

109 În cadrul cauzei T-515/13, Regatul Spaniei adaugă anumite argumente specifice.

110 În primul rând, contrar a ceea ce ar susține Comisia în considerentele (116)-(119) ale deciziei atacate, STL nu ar fi un „sistem” care ar exista ca atare în reglementarea aplicabilă. Astfel, potrivit Regatului Spaniei, așa-numitul STL este doar un set de acte juridice realizate de contribuabili. Aceștia din urmă s-ar limita, în contextul unei strategii de planificare fiscală, să

beneficieze de o combinație de măsuri fiscale individuale. STL, în sine, nu ar putea fi aadar imputat statului.

111 În al doilea rând, Regatul Spaniei arată că amortizarea anticipată nu implică o scdere a impozitului și nu conferă, prin urmare, un avantaj fiscal.

112 În al treilea rând, Regatul Spaniei contestă concluzia potrivit căreia sistemul de impozitare pe tonaj, astfel cum fusese autorizat de acesta (a se vedea punctul 27 de mai sus), nu acoperea activitățile GIE constituite în vederea STL.

113 În sfârșit, Regatul Spaniei arată că articolul 50 alineatul (3) din RIS nu constituie o excepție de la sistemul menționat, astfel cum fusese autorizat.

114 Tribunalul consideră oportun să examineze mai întâi argumentele comune celor două cauze, menționate la punctele 107 și 108 de mai sus, privind analiza Comisiei referitoare la selectivitate, la riscul de denaturare a concurenței și la afectarea schimburilor comerciale dintre statele membre. În cadrul acestei examinări, trebuie, astfel cum sugerează Regatul Spaniei, Lico și PYMAR, să se identifice în prealabil beneficiarii avantajelor economice, în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE, care decurg din măsurile în cauză.

a) Identificarea beneficiarilor avantajelor economice

115 Comisia a precizat, la articolul 1 din decizia atacată, că trei din cele cinci măsuri fiscale care, în opinia sa, alcătuiesc STL constituiau un ajutor de stat „pentru GIE și investitorii lor”. Este vorba despre amortizarea anticipată (măsura 2) și despre aplicarea sistemului de impozitare pe tonaj (măsura 4), astfel cum este precizat la articolul 50 alineatul (3) din RIS (măsura 5). Articolul 4 alineatul (1) din decizia atacată prevede totuși că Regatul Spaniei trebuie să recupereze ajutorul incompatibil acordat în cadrul schemei menționate la articolul 1 „de la investitorii GIE care au beneficiat de acesta, fără posibilitatea ca beneficiarii ajutorului respectiv să transfere altor persoane sarcina recuperării”.

116 În această privință, trebuie să se constate că, deși GIE au beneficiat de cele trei măsuri fiscale vizate la articolul 1 din decizia atacată, membrii GIE au fost cei care au beneficiat de avantajele economice care decurg din aceste trei măsuri. Astfel, după cum reiese din considerentul (140) al deciziei atacate (a se vedea punctul 41 de mai sus), principiul transparenței fiscale aplicabil GIE nu a fost repus în discuție de Comisie în speță. Pe baza acestui principiu, de avantajele fiscale care sunt acordate GIE constituite în vederea STL nu pot beneficia membrii lor, pe care Comisia îi califică drept simpli „investitori” (a se vedea punctul 12 de mai sus). Aceștia din urmă sunt singurele entități vizate de ordinul de recuperare impus de articolul 4 alineatul (1) din decizia atacată.

117 În absența unui avantaj economic în favoarea GIE, Comisia a concluzionat în mod eronat, la articolul 1 din decizia atacată, că aceștia beneficiaseră de un ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE.

118 În măsura în care acești investitori, iar nu GIE, au fost cei care au beneficiat de avantajele fiscale și economice care au rezultat din STL, trebuie să se examineze, pe baza argumentelor părților, dacă avantajele pe care le-au perceput investitorii sunt de natură selectivă, dacă riscă să denatureze concurența și dacă decizia atacată este suficient motivată în ceea ce privește analiza acestor criterii.

b) Referitor la condiția privind selectivitatea

119 Astfel cum s-a menționat la punctul 97 de mai sus, Comisia a concluzionat, în esență, în decizia atacată că STL era un „sistem” alcătuit din cinci măsuri fiscale, dintre care trei îndeplineau toate condițiile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) TFUE, inclusiv pe cea privind selectivitatea.

120 Astfel cum s-a amintit la punctele 39-46 de mai sus, Comisia a analizat caracterul selectiv al fiecăreia dintre măsurile fiscale care, în opinia sa, alcătuiesc STL, în mod individual, în considerentele (128)-(154) ale deciziei atacate, urmând să analizeze în continuare, în mod global, selectivitatea STL ca „sistem”, în considerentele (155)-(157) ale deciziei atacate. Comisia precizează, în considerentul (120) al deciziei atacate, că analiza individuală a măsurilor care alcătuiesc STL și examinarea globală ca „sistem” sunt „complementare și conduc la concluzii coerente” (a se vedea punctul 35 de mai sus).

121 În ceea ce privește analiza individuală efectuată de Comisie, măsura 2 (amortizare anticipată) a fost calificată drept „selectivă”, întrucât acordarea acestui avantaj ar depinde de o autorizație acordată de autoritățile fiscale pe baza unei puteri discreționare. Exercitarea acestei puteri discreționare ar fi condus autoritățile fiscale să acorde aceste autorizații numai în cazul achizițiilor de nave maritime în cadrul STL, iar nu în alte împrejurări [considerentele (132)-(139) ale deciziei atacate]. Măsura 4 (aplicarea sistemului de impozitare pe tonaj în privința GIE constituite în scopul STL) și măsura 5 [articolul 50 alineatul (3) din RIS] ar fi selective, deoarece ar fi favorizat anumite activități, și anume navlosirea navei nude [considerentele (141)-(144) ale deciziei atacate], precum și achiziționarea de nave prin intermediul unor contracte de leasing autorizate în prealabil de administrația fiscală și revânzarea acestor nave [considerentele (145)-(154) ale deciziei atacate].

122 În ceea ce privește analiza globală efectuată de Comisie, trebuie să se facă trimitere, pe de o parte, la considerentul (156) al deciziei atacate, care are următorul cuprins: „Analizând STL în ansamblu, avantajul este selectiv deoarece depinde de puterile de apreciere conferite administrației fiscale prin impunerea procedurii obligatorii de autorizare prealabilă și de formularea imprecisă a condițiilor aplicabile amortizării anticipate. Întrucât și alte măsuri aplicabile exclusiv activităților de transport maritim eligibile conform Orientărilor în domeniul maritim – în special articolul 50 alineatul (3) din [RIS] – depind de aceeași autorizare prealabilă, întregul sistem STL este selectiv. În consecință, administrația fiscală ar autoriza numai operațiuni STL destinate finanțării navelor maritime (selectivitate sectorială). După cum confirmă statisticile furnizate de Spania, toate cele 273 de operațiuni STL organizate până în iunie 2010 au ca obiect nave maritime”. Comisia a concluzionat, așadar, că avantajul selectiv care decurgea din STL în ansamblul său putea fi considerat drept selectiv pe baza puterii discreționare identificate în cadrul analizei individuale a selectivității măsurii 2.

123 Pe de altă parte, Comisia a susținut, în considerentul (157) al deciziei atacate, că „sistemul favoriză anumite activități, și anume achiziționarea de nave maritime prin intermediul contractelor de leasing, în special în vederea navlosirii navelor nude și a revânzării lor ulterioare”. Aceste activități corespund celor care, potrivit deciziei atacate, sunt exercitate de GIE constituite în scopul STL și beneficiază de aplicarea măsurilor 2, 4 și 5. Potrivit analizei individuale vizate la punctul 121 de mai sus, fiecare dintre aceste măsuri conferea, *de iure* și *de facto*, un avantaj selectiv întreprinderilor care exercitau aceste activități [considerentele (132)-(139) și (141)-(154) ale deciziei atacate].

124 Rezultă astfel din decizia atacată că măsurile care alcătuiesc STL, luate individual și în ansamblul lor ca „sistem”, sunt selective pentru două motive. Pe de o parte, STL ca „sistem” ar fi selectiv pentru motivul că autoritățile fiscale, pe baza unei puteri discreționare, nu ar autoriza beneficiul avantajelor în cauză decât „operațiuni[lor] STL destinate finanțării navelor maritime (selectivitate sectorială)”, operațiuni la care ar participa investitorii. Pe de altă parte, selectivitatea

STL ar decurge de asemenea din caracterul selectiv al celor trei m?surii fiscale care îl compun, luate individual. Aceste m?surii ar fi favorizat, *de iure* ?i *de facto*, numai anumite activit?i.

125 Astfel cum s?a ar?tat deja la punctul 118 de mai sus, trebuie s? se examineze, pe baza argumentelor Regatului Spaniei, ale Lico ?i ale PYMAR, dac? aceste dou? ra?iuni permit s? se stabileasc? natura selectiv? a avantajelor fiscale ?i economice de care au beneficiat investitorii ?i dac? decizia este suficient motivat?.

126 Înainte de a examina aceste aspecte, trebuie s? se clarifice con?inutul argumentelor Regatului Spaniei, ale Lico ?i ale PYMAR ca r?spuns la anumite argumente invocate de Comisie. Astfel, în cadrul cauzei T?515/13, Comisia a ar?tat c? Regatul Spaniei nu contestase în cererea introductiv? analiza global? a selectivit??ii efectuat? în considerentele (155)-(163) ale deciziei atacate. Or, ac?iunea nu poate fi admis? decât dac? Regatul Spaniei reu?e?te s? demonstreze c? m?surile, considerate individual ?i în ansamblul lor, nu constituie ajutoare de stat. Întrucât analiza global? nu a fost repus? în discu?ie de Regatul Spaniei, argumentele acestuia din urm?, referitoare la analiza individual? a m?surilor, ar fi inoperante. În cadrul ?edin?ei în cauza T?719/13, Comisia a sus?inut c? Lico ?i PYMAR nu contestaser?, nici ele, analiza individual? a m?surilor 2, 4 ?i 5 în cadrul primului lor motiv.

127 În aceast? privin??, trebuie s? se constate c?, la începutul cererii introductive, Regatul Spaniei prezint? anumite argumente de natur? general? care contest? în totalitate analiza Comisiei în materie de selectivitate. Aceste argumente au fost dezvoltate în detaliu de Regatul Spaniei ca r?spuns la o întrebare scris? a Tribunalului (a se vedea punctul 71 de mai sus) ?i în ?edin?a în cauza T?515/13. Pe de alt? parte, Regatul Spaniei contest? în cererea introductiv? puterea discre?ionar? identificat? de Comisie în cadrul analizei individuale a selectivit??ii m?surii 2. Întrucât Comisia se întemeiaz? pe aceast? putere discre?ionar? pentru a stabili, în considerentul (156) al deciziei atacate, selectivitatea STL în ansamblul s?u, argumentele formulate de Regatul Spaniei sunt deopotriv? susceptibile s? repun? în discu?ie aceast? analiz?.

128 În ceea ce prive?te Lico ?i PYMAR, Comisia a ar?tat în mod eronat în cadrul ?edin?ei c? acestea nu contestaser? analiza individual? a m?surilor 2, 4 ?i 5. Astfel, dup? cum s?a ar?tat deja (a se vedea punctul 98 de mai sus), atunci când Lico ?i PYMAR contest? faptul c? STL constituie un „sistem de ajutor de stat”, ele se refer? de asemenea la componentele acestuia din urm?, men?ionate la articolul 1 din decizia atacat?. Trebuie s? se observe de asemenea c? argumentele prezentate de Lico ?i de PYMAR în materie de selectivitate contest? concluziile Comisiei din considerentele (156) ?i (157) din decizia atacat?. Astfel cum se arat? la punctele 122 ?i 123 de mai sus, constat?rile efectuate de Comisie în aceste considerente se bazeaz? pe analiza individual? a m?surilor 2, 4 ?i 5.

129 Rezult? c? argumentele Comisiei în ceea ce prive?te con?inutul limitat al argumentelor Regatului Spaniei, ale Lico ?i ale PYMAR nu sunt fondate.

Autoriza?ii acordate de autorit??ile fiscale, pe baza unei puteri discre?ionare, numai opera?iunilor din cadrul STL destinate finan??rii navelor maritime

130 Regatul Spaniei, Lico ?i PYMAR arat? c? posibilitatea de a participa la structurile STL ?i, prin urmare, de a ob?ine avantajele în cauz? era deschis? oric?rui investitor care î?i desf??oar? activitatea în toate sectoarele economiei, f?r? nicio condi?ie prealabil? sau restric?ie. Prin urmare, avantajele percepute de investitori nu ar putea fi considerate drept selective, în special în lumina Hot?rârii Autogrill España/Comisia, punctul 71 de mai sus (EU:T:2014:939) ?i a Hot?rârii Banco Santander ?i Santusa/Comisia, punctul 71 de mai sus (EU:T:2014:938).

131 Pe de alt? parte, Regatul Spaniei, Lico ?i PYMAR contest? existen?a unei puteri

discreționare a autorităților fiscale în cadrul procedurii de autorizare prevăzute pentru amortizarea anticipată (măsura 2). Lico și PYMAR adaugă că, în cadrul procedurii de autorizare, controlul exercitat de administrație nu privea în niciun moment investitorii. În cadrul țedinței, Regatul Spaniei a arătat de asemenea că autorizația administrativă viza numai să se asigure faptul că activul care putea fi amortizat într-un mod neregulat răspundea criteriilor reglementării aplicabile, ceea ce nu ar avea nicio legătură cu dorința de a selecta *de facto* sau *de iure* anumite întreprinderi.

132 În memoriul în apărare în cauza T-719/13, Comisia răspunde că măsura în litigiu este selectivă în privința investitorilor, deoarece numai întreprinderile care realizează un anumit tip investiții prin intermediul unui GIE beneficiază de aceasta, în timp ce întreprinderile care realizează investiții similare în cadrul altor operațiuni nu ar putea beneficia de ea. O astfel de analiză ar fi conformă jurisprudenței (Hotărârea din 15 iulie 2004, Spania/Comisia, C-501/00, Rec., EU:C:2004:438, punctul 120, Hotărârea din 15 decembrie 2005, Italia/Comisia, C-766/02, Rec., EU:C:2005:768, punctele 97 și 98, și Hotărârea Associazione italiana del risparmio gestito și Fineco Asset Management/Comisia, punctul 89 de mai sus, EU:T:2009:50, punctul 156).

133 Ca răspuns la o întrebare scrisă adresată de Tribunal în cauzele T-515/13 și T-719/13 (a se vedea punctul 71 de mai sus), Comisia a susținut că abordarea reținută în decizia atacată nu era nouă. Jurisprudența ar fi urmat-o în diferite cauze privind avantaje fiscale rezervate întreprinderilor care realizează un anumit tip de investiții. În această privință, Comisia se referă la Hotărârea Spania/Comisia, punctul 132 de mai sus (EU:C:2004:438) precum și la Hotărârea din 6 martie 2002, Diputación Foral de Álava și alții/Comisia (T-92/00 și T-103/00, Rec., EU:T:2002:61).

134 Ca răspuns la aceeași întrebare adresată de Tribunal (a se vedea punctul 71 de mai sus), Comisia afirmă în cadrul celor două cauze că interpretarea criteriului selectivității în Hotărârea Autogrill España/Comisia, punctul 71 de mai sus (EU:T:2014:939) și în Hotărârea Banco Santander și Santusa/Comisia, punctul 71 de mai sus (EU:T:2014:938), nu i se pare conformă cu articolul 107 alineatul (1) TFUE, astfel cum a fost interpretat de jurisprudență, ceea ce a determinat-o să declare recurs în fața Curții împotriva acestor hotărâri (cauzele C-20/15 P și C-21/15 P).

135 În orice caz, Comisia arată că, chiar dacă interpretarea Tribunalului în Hotărârea Autogrill España/Comisia, punctul 71 de mai sus (EU:T:2014:939), și în Hotărârea Banco Santander și Santusa/Comisia, punctul 71 de mai sus (EU:T:2014:938), trebuia să se aplice în speță, criteriul selectivității ar fi îndeplinit ca urmare, în special, a existenței unui sistem de autorizare care cuprinde elemente discreționare.

136 Comisia apreciază, contrar susținerilor Regatului Spaniei, ale Lico și ale PYMAR, că criteriile care trebuie îndeplinite pentru a obține autorizația prevăzută de articolul 115 alineatul (11) din TRLIS nu sunt nici obiective, nici inerente sistemului fiscal, astfel cum impune jurisprudența, ceea ce ar demonstra existența unei puteri discreționare.

137 Ca răspuns la argumentul Lico și al PYMAR potrivit căruia puterea discreționară ar privi doar activele, nu și investitorii, Comisia a susținut, în duplică în cauza T-719/13, că important era faptul că, prin intermediul autorizației discreționare, beneficiul ajutorului nu fusese acordat decât unui anumit grup de operatori, și anume cei care primiseră autorizația. În cadrul țedințelor în cauzele T-515/13 și T-719/13, Comisia a subliniat de asemenea că era suficient să se constate existența unei puteri discreționare în procedura de autorizare pentru a exista o selectivitate *de iure*. Aceasta a susținut, în plus, că articolul 48 alineatul (4) din TRLIS prevedea condiții specifice aplicabile investitorilor în cadrul acestei autorizări. Mai precis, beneficiul amortizării anticipate ar fi supus condiției ca membrii GIE să își mențină participarea în cadrul acestuia din urmă până la

finalul contractului de leasing.

138 În lumina argumentelor pârșilor, trebuie să se stabilească, în primul rând, dacă avantajul perceput de investitorii care au participat la operațiunile STL este selectiv, deoarece numai întreprinderile care realizau acest tip special de investiții prin intermediul unui GIE beneficiau de el. În cazul unui răspuns negativ, ar trebui să se examineze, în al doilea rând, dacă există a unei proceduri de autorizare care cuprinde pretense elemente discreționare antrenate în orice caz o astfel de selectivitate.

– Avantaj legat de un anumit tip de investiții

139 Trebuie amintit că, în Hotărârea Autogrill España/Comisia, punctul 71 de mai sus (EU:T:2014:939), și în Hotărârea Banco Santander și Santusa/Comisia, punctul 71 de mai sus (EU:T:2014:938), invocate de Regatul Spaniei, Lico și PYMAR în susținerea argumentelor lor, măsura în litigiu era un sistem fiscal care se aplica tuturor operatorilor persoane fizice în Spania care efectuau un anumit tip de investiții, și anume o achiziție de titluri de participare de cel puțin 5 % în întreprinderi străine, în mod neîntrerupt timp de cel puțin un an.

140 În aceste hotărâri, Tribunalul a considerat că există a unei derogări sau a unei excepții de la cadrul de referință identificat de Comisie nu permitea, în sine, stabilirea faptului că măsura în litigiu favoriza „anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri” în sensul articolului 107 TFUE, dacă această măsură era accesibilă, *a priori*, oricărei întreprinderi (Hotărârea Autogrill España/Comisia, punctul 71 de mai sus, EU:T:2014:939, punctul 52, și Hotărârea Banco Santander și Santusa/Comisia, punctul 71 de mai sus, EU:T:2014:938, punctul 56).

141 În speță, beneficiile fiscale ale STL sunt rezervate investitorilor care achiziționează titluri de participare în GIE constituite pentru finanțarea navelor maritime în cadrul STL. Comisia nu contestă însă faptul că această posibilitate era deschisă oricărei întreprinderi persoană fizică în Spania în aceleași condiții, fără ca legea să impună un quantum minim necesar pentru o astfel de achiziție de titluri de participare. Comisia a recunoscut deopotrivă, în considerentele (126)-(172) ale deciziei atacate că investitorii ofereau bunuri și servicii pe o gamă extinsă de piețe și își desfășurau activitatea în toate sectoarele economiei.

142 Rezultă că, precum în cauzele examinate de Tribunal în Hotărârea Autogrill España/Comisia, punctul 71 de mai sus (EU:T:2014:939), și în Hotărârea Banco Santander și Santusa/Comisia, punctul 71 de mai sus (EU:T:2014:938), orice operator putea beneficia de avantajele fiscale în discuție realizând un anumit tip de operațiune deschisă, în aceleași condiții, oricărei întreprinderi fără diferențiere.

143 Ca și în cauzele menționate, faptul că avantajele în discuție sunt acordate ca urmare a unei investiții într-un anumit bun, cu excluderea altor bunuri sau a altor tipuri de investiții, nu le face selective în privința investitorilor în măsura în care operațiunea este deschisă oricărei întreprinderi (a se vedea în acest sens Hotărârea Autogrill España/Comisia, punctul 71 de mai sus, EU:T:2014:939, punctele 59-61, și Hotărârea Banco Santander și Santusa/Comisia, punctul 71 de mai sus, EU:T:2014:938, punctele 63-65).

144 Prin urmare, trebuie respins argumentul Comisiei potrivit căruia măsura în litigiu este selectivă în privința investitorilor, deoarece numai întreprinderile care realizează un anumit tip de investiții prin intermediul unui GIE beneficiază de aceasta.

145 Hotărârea Autogrill España/Comisia, punctul 71 de mai sus (EU:T:2014:939), și Hotărârea Banco Santander și Santusa/Comisia, punctul 71 de mai sus (EU:T:2014:938), sunt, desigur, în recurs (cauzele C-20/15 P și C-21/15 P). Tribunalul consideră însă că poate să se pronunțe în

cadrul prezentelor cauze pe baza jurisprudenței existente, după cum au solicitat părțile (a se vedea punctul 73 de mai sus).

146 Astfel, Curtea a statuat deja că o facilitate fiscală de care beneficiau contribuabilii ca urmare a unui anumit tip de investiții – în speță, achiziții de titluri de participare în societăți de capitaluri care au sediul și organele de administrare în noile landuri federale, precum și în Berlinul de Vest și care nu angajau mai mult de 250 de salarii – conferea acestor contribuabili un avantaj care, în calitate de măsură generală aplicabilă fără distincție tuturor operatorilor economici, nu era un ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 septembrie 2000, Germania/Comisia, C-156/98, Rec., EU:C:2000:467, punctul 22). Referitor la acest aspect, Curtea doar a confirmat constatarea Comisiei în decizia în litigiu potrivit căreia facilitatea fiscală în cauză constituia o măsură generală care nu cuprindea niciun element de ajutor în favoarea persoanelor supuse impozitului. În schimb, atât Curtea, cât și Comisia au considerat în această cauză că măsura în discuție viza modificarea comportamentului investitorilor pentru majorarea fondurilor proprii ale întreprinderilor noilor landuri și din Berlinul de Vest și conferea, în consecință, acestora din urmă un avantaj selectiv în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE (Hotărârea Germania/Comisia, citată anterior, EU:C:2000:467, punctul 23).

147 În Hotărârea Associazione italiana del risparmio gestito și Fineco Asset Management/Comisia, punctul 89 de mai sus (EU:T:2009:50), Tribunalul a examinat, din perspectiva normelor aplicabile în materie de ajutoare de stat, anumite stimulente fiscale acordate în Italia în favoarea unor organisme de plasament colectiv în valori mobiliare (OPCVM) specializate în deținerea de acțiuni ale societăților cu capitalizare scăzută sau medie. În decizia în litigiu, Comisia a constatat că de reducerea impozitului în cauză beneficiau toți subscriitorii de participații în aceste OPCVM. Comisia a considerat totuși că respectiva reducere a impozitului acordat subscriitorilor nu era selectivă, din moment ce constituia o măsură generală aplicabilă oricărui investitor. În schimb, Comisia a apreciat că stimulentele fiscale în discuție acordau un avantaj selectiv indirect OPCVM sau, eventual, societăților lor de gestiune, întrucât reducerea de impozit asupra investițiilor în structurile specializate determină subscriitorii să dobândească participații în acestor structuri. Comisia a considerat de asemenea că măsura în cauză acorda un avantaj selectiv indirect societăților cu capitalizare scăzută sau medie ale căror acțiuni erau deținute de OPCVM, sub forma unei creșteri a cererii acțiunilor și a lichidității acestora, în legătură cu o atractivitate sporită a plasamentului. Existența unui avantaj selectiv indirect în favoarea acestor trei categorii de operatori a fost confirmată de Tribunal în Hotărârea Associazione italiana del risparmio gestito și Fineco Asset Management/Comisia, punctul 89 de mai sus (EU:T:2009:50). Rezultă că, în această cauză, precum în Hotărârea Germania/Comisia, punctul 146 de mai sus (EU:C:2000:467, punctele 22 și 23), selectivitatea nu a fost reținută în privința investitorilor, deși aceștia beneficiau de o reducere a impozitului.

148 Rezultă că, atunci când este acordat un avantaj, în aceleași condiții, oricărei întreprinderi în temeiul realizării unui anumit tip de investiții accesibil oricărui operator, respectivul avantaj are un caracter general în privința acestor operatori și nu constituie un ajutor de stat în beneficiul acestora din urmă.

149 În plus, trebuie amintit că, în Hotărârea din 22 februarie 2006, Le Levant 001 și alții/Comisia (T-34/02, Rec., EU:T:2006:59), Tribunalul a avut deja ocazia să se pronunțe referitor la o decizie a Comisiei privind facilități fiscale acordate unor investitori care participau la o operațiune de finanțare, instituite de o bancă, pentru achiziționarea și exploatarea unei nave de către o companie maritimă. Ca parte a acestei operațiuni, investitorii repercutau cea mai mare parte a avantajului către compania maritimă, care cumpăra nava la finalul operațiunii. În decizia în litigiu, Comisia a declarat ajutorul incompatibil și a dispus recuperarea acestuia doar de la investitori, cu condiția ca avantajul să nu fi fost trecut la compania maritimă. În hotărârea sa, Tribunalul a

constatat c? decizia în litigiu nu examina modul în care condi?iile prev?zute la articolul 107 alineatul (1) TFUE erau îndeplinite în spe??. În ceea ce prive?te, mai exact, condi?ia referitoare la identificarea unui avantaj care favorizeaz? anumite întreprinderi sau produc?ii, Tribunalul a observat c? reie?ea din decizia în litigiu c?, dac? beneficiarii direc?i ai ajutorului erau investitorii priva?i, efectele ajutorului asupra concuren?ei erau legate de posibilitatea companiei maritime de a exploata nava în condi?ii favorabile. Tribunalul a concluzionat c?, întrucât nu a examinat în ce m?sur? faptul c? investitorii priva?i erau beneficiarii un avantaj fiscal constituia un avantaj concuren?ial în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE, chiar dac? acest avantaj concuren?ial era atribuit companiei maritime, decizia atacat? nu permitea s? se în?eleag? motivele pentru care investitorii priva?i erau avantajai de ajutorul în cauz? (a se vedea în acest sens Hot?rârea Le Levant 001 ?i al?ii/Comisia, citat? anterior, EU:T:2006:59, punctele 113 ?i 118-120). Aceast? hot?râre confirm?, a?adar, c?, în anumite circumstan?e apropiate de prezenta cauz?, faptul de a beneficia de un avantaj fiscal legat de o investi?ie nu înseamn? neap?rat a beneficia de un avantaj concuren?ial în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE.

150 Jurispruden?a invocat? de Comisie în cadrul cauzelor T?515/13 ?i T?719/13 nu permite s? se considere c? un avantaj acordat, în acelea?i condi?ii, oric?rei întreprinderi care realizeaz? un anumit tip de investi?ii accesibil oric?rui operator este selectiv.

151 În primul rând, în ceea ce prive?te Hot?rârea Spania/Comisia, punctul 132 de mai sus (EU:C:2004:438, punctul 120), Curtea a re?inut, desigur, caracterul selectiv al unei deduceri fiscale legate de realizarea anumitor investi?ii. Cu toate acestea, astfel cum subliniaz? Tribunalul în Hot?rârea Autogrill España/Comisia, punctul 71 de mai sus (EU:T:2014:939, punctele 79 ?i 82), ?i în Hot?rârea Banco Santander ?i Santusa/Comisia, punctul 71 de mai sus (EU:T:2014:938, punctele 83 ?i 86), aceast? m?sur? nu se aplica decât întreprinderilor care efectueaz? activit??i de export, cu excluderea altor întreprinderi. Or, în prezentele cauze, avantajele în discu?ie erau deschise oric?rei întreprinderi.

152 În al doilea rând, în ceea ce prive?te Hot?rârea Italia/Comisia, punctul 132 de mai sus (EU:C:2005:768, punctele 97 ?i 98), de dispozitivul fiscal examinat profitau de asemenea doar întreprinderile din sectorul bancar, ?i nu întreprinderile din alte sectoare, contrar prezentei cauze.

153 În al treilea rând, în ceea ce prive?te Hot?rârea Associazione italiana del risparmio gestito ?i Fineco Asset Management/Comisia, punctul 89 de mai sus (EU:T:2009:50, punctul 156), existen?a unui avantaj în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE nu a fost identificat?, în mod indirect, decât în privin?a OPCVM în cauz?, a societ??ilor lor de gestiune, eventual, ?i a întreprinderilor în care OPCVM de?ineau ac?iuni, iar nu în privin?a investitorilor care, în opinia Comisiei, beneficiau de reducerea impozitului (a se vedea punctul 147 de mai sus). Or, în spe??, Comisia nu a sus?inut în decizia atacat?, în special în considerentul (163) al acesteia, existen?a unui avantaj indirect în favoarea GIE care ar decurge din avantajele fiscale acordate investitorilor care achizi?ionau participa?ii în aceste GIE.

154 În al patrulea rând, în ceea ce prive?te Hot?rârea Diputación Foral de Álava ?i al?ii/Comisia, punctul 133 de mai sus (EU:T:2002:61), trebuie amintit c? Tribunalul a examinat în aceast? hot?râre selectivitatea a dou? m?suri fiscale. Prima m?sur? era un credit fiscal care se aplica pentru investi?ii în regiunea Alava care aveau anumite caracteristici, în special un quantum minim de 2,5 miliarde de pesetas spaniole (ESP), care *de facto* rezervau avantajul fiscal întreprinderilor cu resurse financiare semnificative, cu excluderea altor întreprinderi. A doua m?sur? era o reducere a bazei de impozitare, de care beneficiau doar întreprinderile nou înfiin?ate în regiunea Alava care îndeplineau anumite criterii legate în special de o investi?ie minim? ?i de crearea unui anumit num?r de locuri de munc?. Cele dou? m?suri nu confereau un avantaj oric?rui operator care efectua anumite opera?iuni de investi?ii în regiunea Alava, ci beneficiul lor era rezervat

anumitor întreprinderi, cu excluderea altor întreprinderi. Or, în spe??, nu se contestă faptul că posibilitatea de a investi în GIE era deschisă, în aceleași condiții, oricărei întreprinderi, fără ca legea să impună o sumă minimă necesară pentru o astfel de achiziție de participații.

155 Rezultă că avantajul perceput de investitorii care au participat la operațiunile STL nu poate fi considerat selectiv pentru motivul că numai întreprinderile care realizau acest tip special de investiții prin intermediul unui GIE beneficiau de el.

156 Astfel cum s-a arătat la punctul 138 de mai sus, trebuie, prin urmare, să se examineze în continuare dacă existența unei proceduri de autorizare care cuprinde preținse elemente discreționare era susceptibilă, în orice caz, să confere acestui avantaj un caracter selectiv.

– Selectivitate rezultată dintr-o pretinsă putere discreționară a autorităților fiscale

157 Comisia arată că, în orice caz, putea fi constatat în spe?? o selectivitate care urmare a existenței unui sistem de autorizare care cuprindea elemente discreționare, care nu existau în cauzele examinate de Tribunal în Hotărârea Autogrill España/Comisia, punctul 71 de mai sus (EU:T:2014:939), și în Hotărârea Hotărârii Banco Santander și Santusa/Comisia, punctul 71 de mai sus (EU:T:2014:938). Conform jurisprudenței, atunci când organismul care acordă avantajele financiare dispune de o putere discreționară care îi permite să stabilească beneficiarii sau condițiile în care se acordă măsura, aceasta nu poate fi considerată ca având un caracter general (a se vedea în acest sens Hotărârea din 29 iunie 1999, DM Transport, C-256/97, Rec., EU:C:1999:332, punctul 27 și jurisprudența citată, și Hotărârea din 18 iulie 2013, P, C-6/12, Rep., EU:C:2013:525, punctul 25).

158 În această privință trebuie să se constate că, în pofida existenței unui sistem de autorizare care cuprinde preținse elemente discreționare, avantajele în cauză ar rămâne deschise, în aceleași condiții, oricăruia investitor care ar decide să participe la operațiunile STL destinate finanțării navelor maritime prin achiziționarea unor titluri de participare în GIE constituite de bnci.

159 Astfel, după cum arată Regatul Spaniei, Lico și PYMAR, reiese din considerentul (133) al deciziei atacate că condițiile de autorizare prevăzute de articolul 115 alineatul (11) din TRLIS, astfel cum sunt precizate la articolul 49 din RIS – pe care Comisia le consideră vagi și ca necesitând o interpretare din partea administrației care îi conferă o putere discreționară (a se vedea punctul 40 de mai sus) – se referă, *de iure*, doar la caracteristicile activului care poate fi amortizat anticipat. Comisia a arătat, în considerentul (134) al deciziei atacate, că exercitarea puterii discreționare în spe?? ar fi condus autoritățile fiscale să admită amortizarea anticipată pentru o anumită categorie de active, și anume pentru nave maritime trecute din sistemul obișnuit al impozitului pe profit la sistemul de impozitare pe tonaj (a se vedea punctul 40 de mai sus). Reiese deopotrivă, în esență, din considerentele (66) (116), (134) și (156) ale deciziei atacate că avantajele în cauză nu au fost refuzate niciunei „operațiuni STL”.

160 Rezultă că puterea discreționară a autorităților fiscale, presupunând că poate fi stabilită, nu ar fi condus, *de iure* și *de facto*, decât la definirea tipului de operațiune susceptibil să beneficieze de avantajele fiscale în cauză, și anume operațiunile STL destinate finanțării navelor maritime, cu excluderea altor bunuri. Cu toate acestea, posibilitatea de participare la aceste operațiuni era deschisă, fără nicio restricție, oricărei întreprinderi fără discriminare. În aceste împrejurări, avantajul de care au beneficiat acestea din urmă nu putea fi considerat selectiv pe baza unei preținse puteri discreționare a autorităților fiscale, în conformitate cu jurisprudența amintită la punctele 140, 146 și 147 de mai sus.

161 Faptul, subliniat de Comisie în cadrul ședințelor în cele două cauze, că articolul 48 alineatul (4) din TRLIS impune membrilor GIE, pentru a beneficia de amortizarea anticipată, să își mențină

participarea în cadrul acestuia din urmă până la finalul contractului de leasing nu înfirmă această constatare. Este vorba astfel despre o condiție de aplicare a avantajului, de care orice întreprindere, activă în orice sector al economiei, putea beneficia. Trebuie să se observe în această privință că beneficiul măsurilor fiscale în discuție în cauzele în care s-au pronunțat Hotărârea Autogrill España/Comisia, punctul 71 de mai sus (EU:T:2014:939), și Hotărârea Banco Santander și Santusa/Comisia, punctul 71 de mai sus (EU:T:2014:938), era deopotrivă supus condiției menținerii participării pentru o anumită perioadă (a se vedea punctul 139 de mai sus).

162 Pe de altă parte, trebuie să se observe că existența articolului 48 alineatul (4) din TRLIS nu a împiedicat achiziționarea de către investitori a unor participații în cadrul GIE după acordarea autorizațiilor de către autoritățile fiscale. O astfel de constatare, efectuată de Regatul Spaniei, de Lico și de PYMAR în cadrul procedurilor în cele două cauze, confirmă faptul că accesul la avantajele în cauză rămânea deschis oricărei întreprinderi care decidea să participe la operațiunile STL, independent de sistemul de autorizare care cuprindea preținse elemente discreționare. Existența acestuia din urmă nu poate conferi, așadar, în speță o natură selectivă avantajelor de care au beneficiat investitorii.

163 Având în vedere ansamblul considerațiilor care preced (a se vedea punctele 130-162 de mai sus), Comisia a concluzionat în mod eronat, în considerentul (156) al deciziei atacate, că STL conferea un avantaj selectiv investitorilor în măsura în care administrația fiscală nu autoriza, pe baza unei preținse puteri discreționare, decât „operațiunile STL destinate finanțării navelor maritime”, la care participau aceștia.

Avantaje legate de realizarea anumitor activități

164 Astfel cum s-a amintit la punctele 123 și 124 de mai sus, analiza globală a selectivității efectuată de Comisie în decizia atacată se bazează de asemenea pe constatarea potrivit căreia STL favorizează „anumite activități, și anume achiziționarea de nave maritime prin intermediul contractelor de leasing, în special în vederea navlosirii navelor nude și a revânzării lor ulterioare” [considerentul (157) al deciziei atacate]. Aceste activități corespund celor care, potrivit deciziei atacate, sunt exercitate de GIE constituite în scopul STL și beneficiază de aplicarea măsurilor 2, 4 și 5. Potrivit analizei individuale efectuate în considerentele (132)-(139) și (141)-(154) ale deciziei atacate, fiecare dintre aceste măsuri conferea, *de iure* și *de facto*, un avantaj selectiv întreprinderilor care exercitau aceste activități (a se vedea punctele 40, 42 și 43 de mai sus).

165 În înscrisurile lor, Regatul Spaniei, Lico și PYMAR arată că investitorii își desfășurau activitatea în toate sectoarele economiei și dețineau participații pur financiare în cadrul GIE, obiectivul lor fiind obținerea unui avantaj fiscal. Potrivit Regatului Spaniei, participanții (sau acționarii) unei întreprinderi nu ar avea nicio activitate „pe piață”. În cadrul procedurii în cauza T-515/13, Regatul Spaniei a precizat că acest argument viza constatarea faptului că membrii GIE acționau ca simpli investitori în cadrul GIE, astfel cum ar fi recunoscut Comisia în decizia atacată. Regatul Spaniei a susținut de asemenea în procedură că, în decizia atacată, Comisia nu atribuisese investitorilor activitățile de navlosire a navelor nude, de cumpărare și de vânzare de nave. În cadrul cauzei T-719/13, Lico și PYMAR arată în cererea introductivă că investitorii nu pot fi considerați operatori ai sectorului identificat de Comisie în considerentele (156)-(157) ale deciziei atacate. În cadrul procedurii, Lico și PYMAR au contestat teza potrivit căreia membrii GIE exercitau activități concrete și specifice ale acestora din urmă, ca și cum ar forma o singură întreprindere.

166 În memoriile în apărare depuse în cele două cauze, Comisia a arătat pe scurt că investitorii realizau, prin intermediul GIE, activitățile exercitate de acestea din urmă. În acest context, argumentul Regatului Spaniei, potrivit căruia acționarii nu exercită nicio activitate pe piață, ar fi dificil de înțeles. În ceea ce privește varietatea unor sectoare cărora le aparțin investitorii, Comisia precizează în cauza T-719/13 că, în niciun moment, decizia atacată nu leagă caracterul

selectiv al m?surii de un sector sau altul al activit?ii investitorilor.

167 În r?spunsul s?u la o întrebare scris? adresat? de Tribunal în cele dou? cauze (a se vedea punctul 71 de mai sus), Comisia a dezvoltat teza sa potrivit c?reia investitorii realizeaz?, prin intermediul GIE, activit?ile exercitate de acestea din urm?. În opinia sa, contrar cauzelor examinate de Tribunal în Hot?rârea Autogrill España/Comisia, punctul 71 de mai sus (EU:T:2014:939), ?i în Hot?rârea Banco Santander ?i Santusa/Comisia, punctul 71 de mai sus (EU:T:2014:938), avantajele care decurg din STL ar fi fost acordate investitorilor nu în temeiul realiz?rii unor simple opera?iuni de investi?ii, ci ca urmare a exercit?rii anumitor activit?ii economice prin intermediul GIE, ?i anume achizi?ionarea, vânzarea ?i navlosirea navelor nude. În acest context, Comisia a sus?inut c?, în temeiul transparen?ei fiscale a GIE, acestea din urm? ?i membrii lor ar putea fi considera?i ca cele dou? fa?ete ale aceleia?i monede sau, în contextul articolului 107 alineatul (1) TFUE, ale aceleia?i întreprinderi.

168 Interogat? de c?tre Tribunal în cadrul ?edin?ei în cauza T?515/13 cu privire la o posibil? contradic?ie între teza expus? la punctul 167 de mai sus ?i motivarea deciziei atacate, mai exact considerentul (28) al acesteia (a se vedea punctul 12 de mai sus), Comisia a ar?tat c? respectivul considerent, care îi calific? pe membrii GIE drept „investitori”, nu ar fi decât o simpl? explica?ie terminologic? ce nu ar contrazice teza sa potrivit c?reia GIE ?i membrii lor formeaz? o unitate economic?. Interogat? din nou de Tribunal în cadrul ?edin?ei în cauza T?719/13 cu privire la motivarea deciziei atacate în ceea ce prive?te acest aspect, Comisia a indicat c?, de?i teza sa potrivit c?reia GIE ?i investitorii acestora ar constitui, împreun?, o singur? întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE nu figura în mod explicit în decizia atacat?, o asemenea constatare ar decurge din însu?i natura GIE. În aceast? privin??, Comisia a ar?tat c? un GIE era o entitate transparent? din punct de vedere fiscal, ai c?rei membri ar fi pe deplin r?spunz?tori pentru comportamentele ?i datoriile GIE, astfel încât activit?ile pe care acesta le exercit? ar fi imputabile membrilor s?i.

169 Trebuie amintit c?, în cadrul examin?rii efectuate, Tribunalul trebuie s? stabileasc? dac? analiza individual? din partea Comisiei a m?surilor 2, 4 ?i 5, la care face trimitere, în esen??, considerentul (157) al deciziei atacate, permite s? se considere c? avantajele percepute de investitori, iar nu de GIE, îndeplinesc condi?ia privind selectivitatea (a se vedea punctul 118 de mai sus).

170 În cadrul acestei analize individuale, Comisia a apreciat c? de m?surile 2, 4 ?i 5 beneficiaser?, *de iure* ?i *de facto*, anumite activit?i, ?i anume achizi?ionarea de nave prin intermediul unor contracte de leasing, de navlosire a navelor nude ?i revânzarea lor ulterioar?.

171 P?r?ile nu contest? c? aceste activit?i, care au fost men?ionate deopotriv? în considerentul (157) al deciziei atacate, sunt cele exercitate de GIE constituite în vederea STL. Prin urmare, dac? Comisia ar fi considerat c? avantajele percepute de investitori ar fi fost selective ca urmare a realiz?rii acestor activit?i, acesteia îi revenea sarcina de a preciza în decizia atacat? c? activit?ile GIE corespundeau celor ale membrilor lor sau, cel pu?in, c? acestea le puteau fi atribuite.

172 În această privință, trebuie arătat că constatarea potrivit căreia investitorii exercită, prin intermediul GIE, activitățile acestora din urmă a fost efectuată în decizia atacată o singură dată și fără a fi susținută, în considerentul (172). Astfel, în cadrul analizei criteriilor referitoare la riscul de denaturare a concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre, Comisia a afirmat că, „prin intermediul operațiunilor care beneficiază de STL, [investitorii] [erau] activi – prin GIE – pe piețele de navlosire a navelor nude și pe piețele de achiziție și de vânzare a navelor maritime, care sunt deschise schimburilor comerciale din interiorul UE” (a se vedea punctul 54 de mai sus).

173 Comisia nu a explicat însă, în niciun moment, în decizia atacată sub ce formă activitățile GIE constituite în vederea STL puteau fi atribuite membrilor lor. Mai precis, în cadrul analizei selectivității măsurilor individuale în discuție, Comisia s-a limitat să concluzioneze că acestea confereau un avantaj selectiv GIE „și/sau” investitorilor lor [considerentele (139)-(154) ale deciziei atacate], fără să furnizeze nicio precizare suplimentară. În ceea ce privește STL, considerat în ansamblul său, Comisia a arătat că „avantaj[ul] rev[ena] [GIE] și, având în vedere regimul de transparență a acestuia, investitorilor săi”. O asemenea precizare nu permite însă să se înțeleagă de ce s-ar putea considera că membrii GIE constituite în vederea STL exercită activitățile economice ale acestora din urmă ca și cum ar forma o entitate juridică sau economică unică. Pe de altă parte, atunci când Comisia a examinat, în considerentul (126) al deciziei atacate, dacă părțile la operațiunile STL erau „întreprinderi” în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE, aceasta nu a furnizat nicio indicație care să permită să se presupună sau să se înțeleagă faptul că GIE constituite în vederea STL și membrii lor formau, împreună, o singură entitate în sensul acestei dispoziții, astfel încât activitățile GIE puteau fi imputate membrilor lor.

174 În plus, trebuie să se observe că afirmația, din considerentul (172) al deciziei atacate, potrivit căreia „[investitorii] sunt activi – prin GIE – pe piețele de navlosire a navelor nude și pe piețele de achiziție și de vânzare a navelor maritime” pare să contrazică alte considerente ale deciziei atacate.

175 Astfel, Comisia a arătat în considerentul (28) al deciziei atacate că, „având în vedere faptul că membrii GIE implicate în operațiuni STL le consider[au] a fi un vehicul de investiții – mai degrabă decât un mod de a desfășura o activitate în comun –, [respectiva] decizie face referire la ei ca la investitori”. Comisia a arătat de asemenea, în considerentul (27) al deciziei atacate, că „GIE din Spania [aveau] personalitate juridică distinctă de cea a membrilor lor”. În sfârșit, Comisia a precizat că, în general, investitorii „nu exercită[au] nicio activitate maritimă” [punctul 9 litera (b) din decizia de inițiere, la care face trimitere, în esență, considerentul (14) al deciziei atacate].

176 În aceste împrejurări, trebuie să se concluzioneze că respectiva constatare a Comisiei, în special din considerentul (157) al deciziei atacate, potrivit căreia STL favorizează „anumite activități, și anume achiziționarea de nave maritime prin intermediul contractelor de leasing, în special în vederea navlosirii navelor nude și a revânzării lor ulterioare”, vizează activitățile GIE constituite în vederea STL, însă nu privește activitățile industriale sau economice ale membrilor GIE, care achiziționează participații în cadrul acestora din urmă ca „investitori”. Prin urmare, Comisia nu se putea întemeia doar pe constatarea din considerentul (157) al deciziei atacate, nici pe analiza de selectivitate individuală a măsurilor 2, 4 și 5 la care face trimitere, în esență, acest considerent pentru a stabili selectivitatea avantajelor percepute de investitori.

177 Dacă, astfel cum sugerează Comisia în fața Tribunalului, ar trebui să se înțeleagă, ca urmare a interpretării deciziei atacate, că prin aceasta s-a apreciat că investitorii exercitau, prin GIE, activitățile citate la punctul 176 de mai sus și că selectivitatea avantajelor pe care aceștia le percepuseră putea fi stabilită pe această bază, decizia atacată ar fi afectată de un viciu de motivare, chiar de o contradicție de motive, cu privire la acest aspect. Întrucât viciul de motivare

reprezintă o încălcare a unor norme fundamentale de procedură în sensul articolului 263 TFUE, Tribunalul trebuie să îl invoce din oficiu, după ascultarea părților cu respectarea principiului contradictorialității (a se vedea în acest sens Hotărârea din 2 decembrie 2009, Comisia/Irlanda împotriva Irlandei, C-89/08 P, Rep., EU:C:2009:742, punctele 34 și 55).

Concluzie în materia selectivității

178 Având în vedere considerațiile care preced (a se vedea punctele 115-177 de mai sus), Comisia a identificat în mod eronat în decizia atacată existența unui avantaj selectiv și, prin urmare, a unui ajutor de stat în favoarea GIE și a investitorilor.

179 În ceea ce privește GIE, acestea au beneficiat cu siguranță de măsurile fiscale în discuție. Totuși, în temeiul principiului transparenței fiscale, de avantajele care decurg direct din aceste măsuri au beneficiat doar membrii lor (a se vedea punctele 115-117 de mai sus). Pe de altă parte, nu a fost menționat în decizia atacată existența unui avantaj indirect în favoarea GIE care decurge din măsurile în cauză (a se vedea punctul 153 de mai sus).

180 Referitor la membrii GIE, pe care decizia atacată îi califică drept „investitori”, avantajele economice de care au beneficiat erau deschise, în aceleași condiții, oricărui operator persoană fizică în Spania fără diferențiere, în pofida existenței unui sistem de autorizare. În consecință, Comisia a considerat în mod greșit că investitorii beneficiaser de un avantaj selectiv în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE ca urmare a participării lor la un anumit tip de operațiune avantajată (a se vedea punctele 130-162 de mai sus). Activitățile menționate, în special în considerentul (157) al deciziei atacate, pentru a identifica deopotrivă selectivitatea avantajelor sunt cele exercitate de GIE, iar nu de investitori, care sunt singurii operatori vizați de ordinul de recuperare impus prin articolul 4 alineatul (1) din decizia atacată. Prin urmare, selectivitatea avantajelor percepute de investitori nu putea fi stabilită nici pe această bază. Presupunând chiar că decizia atacată poate fi interpretată în sensul că investitorii exercită, prin intermediul GIE constituite în vederea STL, activitățile specifice ale acestora din urmă, decizia ar fi afectată de un viciu de motivare, chiar de o contradicție de motive, cu privire la acest aspect (a se vedea punctele 164-177 de mai sus).

c) Cu privire la analiza referitoare la riscul de denaturare a concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre

181 Astfel cum s-a arătat la punctele 53 și 54 de mai sus, analiza Comisiei referitoare la riscul de denaturare a concurenței și la afectarea schimburilor comerciale dintre statele membre figurează în considerentele (171)-(173) ale deciziei atacate. După ce a amintit câteva principii jurisprudențiale [considerentul (171) al deciziei atacate], Comisia a arătat, în considerentul (172) al deciziei atacate, următoarele: „În cazul de față, investitorii, adică membrii GIE, desfășoară activități în diverse sectoare ale economiei, în special în sectoarele deschise schimburilor comerciale din interiorul UE. În plus, prin intermediul operațiunilor care beneficiază de STL, aceștia sunt activi – prin GIE – pe piețele de navlosire a navelor nude și pe piețele de achiziție și de vânzare a navelor maritime, care sunt deschise schimburilor comerciale din interiorul UE. Avantajele care decurg din STL le consolidează poziția pe piețele respective, ceea ce denaturează sau amenință să denatureze concurența”. Comisia a concluzionat, în considerentul (173) al deciziei atacate, că „avantajul economic primit de GIE și de investitorii acestora care beneficia[u] de măsurile analizate [era] de natură să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre și să denatureze concurența pe piața internă”.

182 Trebuie amintit că Lico și PYMAR, în cererea introductivă, și Regatul Spaniei, în replică, contestă în esență nu numai temeinicia analizei Comisiei amintite la punctul 181 de mai sus, ci și motivarea deciziei atacate (a se vedea punctul 107 de mai sus). Prin urmare, trebuie respins

argumentul Comisiei, prezentat în cadrul cauzei T⁷19/13, potrivit căruia contestarea de către Lico și PYMAR a motivării deciziei atacate cu privire la acest aspect ar fi tardiv.

183 În orice caz, astfel cum s-a amintit la punctul 177 de mai sus, nemotivarea sau motivarea insuficientă reprezintă o încălcare a unor norme fundamentale de procedură în sensul articolului 263 TFUE și constituie un motiv de ordine public ce poate, pe de o parte, să fie invocat de părți în orice etapă a procedurii și, pe de altă parte, să fie invocat din oficiu de instanța Uniunii cu respectarea principiului contradictorialității (a se vedea în acest sens Hotărârea din 20 februarie 1997, Comisia/Daffix, C¹166/95 P, Rec., EU:C:1997:73, punctele 24 și 25, Hotărârea Comisia/Irlanda și alții, punctul 177 de mai sus, EU:C:2009:742, punctele 34 și 55, și Hotărârea din 8 iulie 2004, Mannesmannröhren-Werke/Comisia, T⁴44/00, Rec., EU:T:2004:218, punctul 210 și jurisprudența citată).

184 În speță, ca răspuns la o întrebare scrisă adresată de Tribunal în cauza T⁵15/13 (a se vedea punctul 69 de mai sus) și la o întrebare orală în cauza T⁷19/13, părțile în cele două cauze au fost ascultate în cadrul ședinței cu privire la aspectul dacă decizia atacată îndeplinea obligația de motivare prevăzută la articolul 296 TFUE în cadrul analizei criteriilor referitoare la riscul de denaturare a concurenței și la afectarea schimburilor comerciale.

185 Potrivit unei jurisprudențe constante, motivarea impusă de articolul 296 CE și de articolul 41 alineatul (2) litera (c) trebuie să fie adaptată la natura actului în cauză și trebuie să menționeze în mod clar și neechivoc raționamentul instituției care a emis actul, astfel încât să dea posibilitatea persoanelor interesate să ia cunoștință de temeiurile măsuri luate, iar instanțele Uniunii să își exercite controlul. Nu este obligatoriu ca motivarea să specifice toate elementele de fapt și de drept pertinente, în măsura în care problema dacă motivarea unui act îndeplinește cerințele articolului 296 TFUE și ale articolului 41 din Carta drepturilor fundamentale trebuie apreciată nu numai prin prisma modului său de redactare, ci și în raport cu contextul său, precum și cu ansamblul normelor juridice care reglementează materia respectivă (a se vedea Hotărârea din 6 septembrie 2006, Portugalia/Comisia, C⁸88/03, Rec., EU:C:2006:511, punctul 88 și jurisprudența citată, și Hotărârea din 28 mai 2013, Trabelsi și alții/Consiliul, T¹87/11, Rep., EU:T:2013:273, punctele 66 și 67 și jurisprudența citată).

186 Trebuie amintit de asemenea că cerința motivării trebuie apreciată în funcție de împrejurările cauzei, în special de conținutul actului, de natura motivelor invocate și de interesul de a primi explicații propriu destinatarului sau altor persoane vizate în mod direct și individual de acest act (Hotărârea din 13 martie 1985, șerile de Jos și Leeuwarder Papierwarenfabrik/Comisia, 296/82 și 318/82, EU:C:1985:113, punctul 19).

187 Comisia a amintit în mod corect în considerentul (171) al deciziei atacate că, atunci când ajutorul acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi față de alte întreprinderi concurente în schimburile comerciale din cadrul Uniunii, acestea din urmă trebuie să fie considerate ca fiind influențate de ajutorul respectiv (a se vedea Hotărârea din 10 ianuarie 2006, Cassa di Risparmio di Firenze și alții, C²222/04, Rec., EU:C:2006:8, punctul 141 și jurisprudența citată).

188 Cât privește condiția privind denaturarea concurenței, reiese din jurisprudență că ajutoarele care au drept scop să degreveze o întreprindere de costurile pe care aceasta ar fi trebuit să le suporte în mod normal în cadrul administrării sale curente sau al activităților sale obișnuite denaturează, în principiu, condițiile privind concurența (Hotărârea Germania/Comisia, punctul 146 de mai sus, EU:C:2000:467, punctul 30, și Hotărârea din 3 martie 2005, Heiser, C¹172/03, Rec., EU:C:2005:130, punctul 55).

189 Astfel cum amintește Comisia în cele două cauze, nu trebuie să se dovedească existența

unei inciden?e reale a ajutorului asupra schimburilor comerciale dintre statele membre ?i o denaturare efectiv? a concuren?ei, ci numai s? se examineze dac? ajutorul este susceptibil s? afecteze schimburile amintite ?i s? denatureze concuren?a (a se vedea Hot?rârea Cassa di Risparmio di Firenze ?i al?ii, punctul 187 de mai sus, EU:C:2006:8, punctul 140 ?i jurispruden?a citat?).

190 În ceea ce prive?te schemele de ajutoare, trebuie amintit de asemenea c? Comisia se poate limita la o apreciere general? a sistemului în cauz?, f?r? s? fie obligat? s? efectueze o analiz? a ajutorului acordat în fiecare caz individual în temeiul unei astfel de scheme (Hot?rârea Comitato „Venezia vuole vivere” ?i al?ii/Comisia, punctul 87 de mai sus, EU:C:2011:368, punctul 63).

191 Comisia arat?, în mod întemeiat, în cadrul celor dou? cauze, c? reiese din jurispruden?? c? acordarea unui ajutor de c?tre un stat membru, sub forma unei facilit??i fiscale, anumitor persoane impozabile ale acestuia trebuie s? fie considerat ca fiind susceptibil s? afecteze respectivele schimburi ?i, prin urmare, ca îndeplinind condi?ia men?ionat?, din moment ce persoanele impozabile men?ionate exercit? o activitate economic? care face obiectul unor astfel de schimburi comerciale sau nu se poate exclude ca acestea s? fie în concuren?? cu al?i operatori stabili?i în alte state membre (a se vedea în acest sens Hot?rârea Heiser, punctul 188 de mai sus, EU:C:2005:130, punctul 35).

192 Cu toate acestea, obliga?ia de motivare impune indicarea motivelor pentru care Comisia consider? c? m?sura în cauz? într? în domeniul de aplicare al articolului 107 alineatul (1) TFUE. În această privin??, chiar în cazurile în care din împrejur?rile în care a fost acordat ajutorul rezult? c? acesta este de natur? s? afecteze schimburile comerciale dintre statele membre ?i s? denatureze sau s? amenin?e s? denatureze concuren?a, Comisia are obliga?ia minim? s? evoce aceste împrejur?ri în motivarea deciziei (a se vedea în acest sens Hot?rârea ??rile de Jos ?i Leeuwarder Papierwarenfabrik/Comisia, punctul 186 de mai sus, EU:C:1985:113, punctul 24).

193 Trebuie amintit de asemenea c? Curtea a statuat deja c?, în ipoteza în care anumite circumstan?e speciale o impun, Comisia trebuie s? î?i motiveze decizia în mod mai aprofundat, conferind indica?iile relevante referitoare la efectele previzibile ale ajutorului asupra concuren?ei ?i asupra schimburile comerciale dintre statele membre. Aceasta era situa?ia unui ajutor în quantum redus care viza numai finan?area unui program de intrare pe pia??, iar nu exporturi, în state ter?e (a se vedea în acest sens Hot?rârea din 30 aprilie 2009, Comisia/Italia ?i Wam, C?494/06 P, Rep., EU:C:2009:272, punctele 56, 57 ?i 62).

194 Acestea sunt principiile în lumina c?rora trebuie examinat? motivarea deciziei atacate privind riscul de denaturare a concuren?ei ?i afectarea schimburilor comerciale dintre statele membre.

195 În cadrul celor dou? cauze, Comisia face trimitere la considerentul (172) al deciziei atacate sus?inând c? ?i?a motivat suficient decizia în ceea ce prive?te aceste dou? condi?ii.

196 Astfel cum s?a amintit la punctul 181 de mai sus, ra?ionamentul Comisiei, în considerentul (172) al deciziei atacate, se bazeaz? pe dou? constat?ri. Pe de o parte, investitorii î?i desf??urau activitatea în toate sectoarele economiei, în special în cele deschise schimburilor comerciale dintre statele membre, ?i avantajele în cauz? le?ar consolida pozi?iile pe pie?ele aferente. Pe de alt? parte, investitorii î?i desf??urau activitatea, prin intermediul GIE, pe pie?ele pe care acestea din urm? sunt active, care sunt deopotriv? deschise comer?ului dintre statele membre.

197 Trebuie s? se examineze dac? cei doi piloni ai ra?ionamentului Comisiei sunt motiva?i suficient.

Cu privire la premisa raționamentului Comisiei

198 În ceea ce privește constatarea Comisiei potrivit căreia investitorii își desfășoară activitatea în toate sectoarele economiei și avantajele le consolidează poziția pe piețele aferente, trebuie să se constate că este vorba despre o afirmație cu caracter general, susceptibil să se aplice oricărui tip de susținere statală. Aceasta nu se referă la nicio împrejurare particulară care ar explica de ce, în speță, măsurile în litigiu riscă să denatureze concurența afectând schimburile comerciale pe piețele pe care investitorii își desfășoară activitatea.

199 Trebuie amintit că, astfel cum reiese din considerentul (1) al deciziei atacate, plângerile primite de Comisie, susținute cel puțin de o companie maritimă, denunțau o denaturare a concurenței și schimburile comerciale pe piața construcțiilor navale, iar nu pe piețele pe care își desfășoară activitatea investitorii (a se vedea punctul 1 de mai sus). Trebuie să se observe de asemenea că Comisia a reținut, în considerentele (122) și (156) ale deciziei atacate, o „selectivitate sectorială” a măsurilor în discuție (a se vedea punctele 36 și 45 de mai sus), deși a stabilit că investitorii acționau în toate sectoarele economiei. Pe de altă parte, Comisia a constatat, în considerentul (19) al deciziei atacate, că investitorii nu rețineau în cadrul STL decât o parte redusă (de ordinul a 10-15 %) a avantajului, cea mai mare parte a acestui avantaj (de 85-90 %) fiind transferată către compania maritimă care cumpăra nava (a se vedea punctul 21 de mai sus). În plus, cu scopul de „restabilire a situației concurențiale pe piața (piețele) în care a avut loc denaturarea”, Comisia a repus în discuție, în considerentele (270)-(276) și în articolul 4 alineatul (1) din decizia atacată, existența anumitor clauze cuprinse în unele contracte între investitori, companiile maritime și Țările Navale în conformitate cu care Țările Navale ar fi obligate să compenseze celelalte părți în cazul în care nu pot fi obținute avantajele fiscale preconizate (a se vedea punctul 60 de mai sus). Cu alte cuvinte, în scopul restabilirii concurenței pe piețele pe care își desfășoară activitatea investitorii și care ar fi fost afectate de ajutor, Comisia a impus, la articolul 4 alineatul (1) din decizia atacată, ca aceștia din urmă să nu transfere altor persoane sarcina recuperării. În cadrul Țărilor în Cauza T-719/13, Comisia nu a contestat că faptul de a prevedea o astfel de cerință în dispozitivul unei decizii în materie de ajutoare de stat nu era obișnuit.

200 În aceste circumstanțe speciale, revenea Comisiei sarcina de a furniza mai multe indicații care să permită să se înțeleagă sub ce formă avantajul reținut de investitori, iar nu de companiile maritime sau de Țările Navale, era susceptibil să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE pe piețele pe care își desfășurau activitatea.

201 Jurisprudența invocată de Comisie în cadrul Țărilor în Cauzele Hotărârea DM Transport, punctul 157 de mai sus, EU:C:1999:332, și Hotărârea din 22 iunie 2006, Belgia și Forum 187/Comisia, C-182/03 și C-217/03, Rec., EU:C:2006:416) nu repune în discuție această constatare.

202 Astfel, în cauzele examinate în hotărârile menționate, circumstanțele speciale evocate la punctul 199 de mai sus nu erau reunite.

203 Pe de altă parte, în Hotărârea Belgia și Forum 187/Comisia, punctul 201 de mai sus (EU:C:2006:416), citată de Comisie în Țărilor în Cauza T-515/13, Curtea a identificat una dintre problemele de concurență care se ridicau în această cauză. Astfel, avantajele acordate întreprinderilor multinaționale care își instalează „centrele de coordonare” în Belgia permiteau acestor multinaționale să organizeze la nivel intern serviciile de coordonare respective în loc să facă apel la prestatori de servicii în sectoarele financiare, fiduciare, informatice și de recrutare (Hotărârea Belgia și Forum 187/Comisia, punctul 201 de mai sus, EU:C:2006:416, punctul 132), în

ceea ce privește Hotărârea DM Transport, punctul 157 de mai sus (EU:C:1999:332), invocat de Comisie înedin?a în cauza T?719/13, Curtea s?a pronun?at cu privire la anumite avantaje acordate unei întreprinderi de servicii de mut?ri. Or, în cadrul analizei sale, Curtea a luat în considerare deopotriv? situa?ia specific? a beneficiarului, în special natura transfrontalier? a pie?ei pe care acesta î?i desf??ura activitatea (Hotărârea DM Transport, punctul 157 de mai sus, EU:C:1999:332, punctul 29).

204 Rezult? din cele ce preced? c? primul pilon al ra?ionamentului Comisiei, referitor la analiza sa privind riscul de denaturare a concuren?ei ?i afectarea schimburilor comerciale dintre statele membre, nu este motivat suficient.

Cu privire la cel de al doilea pilon al ra?ionamentului Comisiei

205 Comisia a ad?ugat, în considerentul (172) al deciziei atacate, c?, „[î]n plus, prin intermediul opera?iunilor care beneficiaz? de STL, [investitorii] [erau] activi – prin GIE – pe pie?ele de navlosire a navelor nude ?i pe pie?ele de achizi?ie ?i de vânzare a navelor maritime, care sunt deschise schimburilor comerciale din interiorul UE”.

206 Astfel cum s?a ar?tat la punctele 173-175 de mai sus, Comisia nu a explicat în decizia atacat? motivul pentru care GIE constituite în vederea STL ?i membrii acestora formau o entitate juridic? sau economic? unic?, astfel încât activit??ile GIE ar fi putut fi atribuite membrilor lor. Dimpotriv?, Comisia arat? contrariul, în special în considerentul (28) al deciziei atacate, atunci când afirm? c?, „având în vedere faptul c? membrii GIE implicate în opera?iuni STL le consider? a fi un vehicul de investi?ii – mai degrab? decât un mod de a desf??ura o activitate în comun –, [respectiva] decizie face referire la ei ca la investitori”.

207 În aceste împrejur?ri, nici al doilea pilon al ra?ionamentului Comisiei nu îndepline?te cerin?ele de motivare impuse de articolul 296 TFUE ?i de articolul 41 din Carta drepturilor fundamentale.

208 Având în vedere considera?iile care preced? (a se vedea punctele 198-207 de mai sus), trebuie s? se concluzioneze c? Comisia a înc?lcat obliga?ia sa de motivare atunci când a concluzionat, în considerentele (171)-(173) ale deciziei atacate c? m?surile în discu?ie riscuiau s? denatureze concuren?a ?i afectau schimburile comerciale dintre statele membre.

2. Concluzie

209 Întrucât decizia atacat? este afectat? de mai multe erori ?i este insuficient motivat? în ceea ce privește calificarea drept ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE, se impune admiterea primului cap?t de cerere al concluziilor formulate de Regatul Spaniei, de Lico ?i de PYMAR în cauzele T?515/13 ?i T?719/13 ?i anularea în totalitate a deciziei, f?r? s? fie necesar? examinarea celorlalte motive ?i argumente prezentate în cadrul celor dou? ac?iuni.

Cu privire la cheltuielile de judecat?

210 Potrivit articolului 134 alineatul (1) din Regulamentul de procedur?, partea care cade în preten?ii este obligat?, la cerere, la plata cheltuielilor de judecat?. Întrucât Comisia a c?zut în preten?ii în cauzele T?515/13 ?i T?719/13, se impune obligarea acesteia la plata cheltuielilor de judecat? efectuate de Regatul Spaniei, de Lico ?i de PYMAR, conform concluziilor acestora.

Pentru aceste motive,

TRIBUNALUL (Camera a ?aptea),

declar? ?i hot?r??te:

1) **Anuleaz? Decizia Comisiei din 17 iulie 2013 privind schema de ajutoare SA.21233 C/11 (ex NN/11, ex CP 137/06) pus? ?n aplicare de Spania – Regim fiscal aplicabil anumitor acorduri de leasing financiar, cunoscut ?i sub denumirea de sistem fiscal spaniol ?n materie de leasing.**

2) **Comisia European? suport? propriile cheltuieli de judecat?, precum ?i pe cele efectuate de Regatul Spaniei, de Lico Leasing, SA ?i de Peque?os y Medianos Astilleros Sociedad de Reconversi?n, SA.**

Van der Woude

Wiszniewska?Bia?ecka

Ulloa Rubio

Pronun?at? astfel ?n ?edin?? public? la Luxemburg, la 17 decembrie 2015.

Semn?turi

Cuprins

Istoricul cauzei²

I – Procedura administrativ?²

II – Decizia atacat?²

A – Descrierea STL³

1. Structura juridic? ?i financiar? a STL³

a) Contract construc?ie naval? ini?ial⁴

b) Contract construc?ie nav? reluat (nova?ie)⁴

c) Constituirea unui GIE de c?tre banc? ?i apelul la investitori⁵

d) Contractul de leasing⁵

e) Contractul de navlosire a navei nude cu op?iunea de cump?rare⁵

2. Structura fiscal? a STL⁶

a) M?sura 1: amortizarea accelerat? a activelor ?n sistem de leasing [articolul 115 alineatul (6) din TRLIS]⁷

b) M?sura 2: aplicarea discre?ionar? a amortiz?rii anticipate a activelor ?n sistem de leasing

[articolul 48 alineatul (4) și articolul 115 alineatul (11) din TRLIS și articolul 49 din RIS]7

c) Măsura 3: GIE7

d) Măsura 4: sistemul de impozitare pe tonaj (articolele 124-128 din TRLIS)8

e) Măsura 5: articolul 50 alineatul (3) din RIS9

B – Evaluarea de către Comisie9

1. Evaluarea STL ca sistem/evaluarea măsurilor individuale9

2. Existența unui ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE10

a) Calitatea de întreprinderi în sensul articolului 107 din TFUE10

b) Existența unui avantaj selectiv11

c) Transferul resurselor de stat și ajutorul imputabil statului14

d) Denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale14

3. Compatibilitatea cu piața internă15

4. Recuperare15

a) Principiile generale ale dreptului Uniunii Europene15

b) Stabilirea sumelor care urmează să fie recuperate16

c) Clauzele contractuale16

C – Dispozitivul deciziei atacate17

Procedura și concluziile părților18

În drept20

I – Cu privire la admisibilitatea acțiunii în cauză T-719/1320

II – Cu privire la fond23

A – Cu privire la conținutul primului capăt de cerere al Lico și al PYMAR în cauză T-719/1323

B – Cu privire la motivele invocate în cauzele T-515/13 și T-719/1324

1. Cu privire la primul motiv, referitor la calificarea drept ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE25

a) Identificarea beneficiarilor avantajelor economice26

b) Referitor la condiția privind selectivitatea27

Autorizații acordate de autoritățile fiscale, pe baza unei puteri discreționare, numai operațiunilor din cadrul STL destinate finanțării navelor maritime29

- Avantaj legat de un anumit tip de investiții³¹
- Selectivitate rezultat? dintr-o pretins? putere discre?ionar? a autorit??ilor fiscale³⁵

Avantaje legate de realizarea anumitor activit??i³⁷

Concluzie în materia selectivit??ii⁴⁰

c) Cu privire la analiza referitoare la riscul de denaturare a concuren?ei ?i a schimburilor comerciale dintre statele membre⁴¹

Cu privire la premisa ra?ionamentului Comisiei⁴⁴

Cu privire la cel de al doilea pilon al ra?ionamentului Comisiei⁴⁵

2. Concluzie⁴⁶

Cu privire la cheltuielile de judecat?⁴⁶

* Limba de procedur?: spaniola.