



Sadržaj

II *Informacije*

INFORMACIJE INSTITUCIJA, TIJELA, UREDA I AGENCIJA EUROPSKE UNIJE AGENCIES

Europska komisija

2014/C 99/01	Neprotivljenje prijavljenoj koncentraciji (Predmet COMP/M.7171 - Varo Energy/Bayernoil Package) ⁽¹⁾	1
--------------	--	---

IV *Obavijesti*

OBAVIJESTI INSTITUCIJA, TIJELA, UREDA I AGENCIJA EUROPSKE UNIJE

Europska komisija

2014/C 99/02	Tečajna lista eura	2
2014/C 99/03	Komunikacija Komisije — Smjernice o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima	3

OBAVIJESTI DRŽAVA ČLANICA

2014/C 99/04	Obavijest Vlade Malte u vezi s Direktivom 94/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o uvjetima za davanje i korištenje odobrenja za traženje, istraživanje i proizvodnju ugljikovodika	35
--------------	---	----

V Objave

POSTUPCI U VEZI S PROVEDBOM POLITIKE TRŽIŠNOG NATJECANJA

Europska komisija

2014/C 99/05

Prethodna prijava koncentracije (Predmet M.7218 – Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth) — Predmet primjeren za primjenu pojednostavnjenog postupka ⁽¹⁾ 36

⁽¹⁾ Tekst značajan za EGP

II

*(Informacije)*INFORMACIJE INSTITUCIJA, TIJELA, UREDA I AGENCIJA EUROPSKE UNIJE
AGENCIES

EUROPSKA KOMISIJA

Neprotivljenje prijavljenoj koncentraciji**(Predmet COMP/M.7171 - Varo Energy/Bayernoil Package)****(Tekst značajan za EGP)**

(2014/C 99/01)

Dana 28. ožujka 2014. Komisija je donijela odluku da se ne protivi prethodno spomenutoj prijavljenoj koncentraciji te je ocijenila da je ona sukladna unutarnjem tržištu. Odluka se temelji na članku 6. stavku 1. točki (b) Uredbe Vijeća (EZ) br. 139/2004⁽¹⁾. Puni tekst odluke dostupan je samo na engleskom jeziku, a objavit će se nakon što se iz njega uklone sve moguće poslovne tajne. Odluka će biti dostupna:

- na *web*-mjestu Komisije posvećenom tržišnom natjecanju, u odjeljku za koncentracije (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Odluke o spajanju mogu se pretraživati na različite načine, među ostalim po trgovačkom društvu, broju predmeta, datumu i sektoru,
- u elektroničkom obliku na *web*-mjestu EUR-Lexa (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) pod brojem dokumenta 32014M7171. EUR-Lex omogućuje mrežni pristup europskom zakonodavstvu.

⁽¹⁾ SL L 24, 29.1.2004., str. 1.

IV

(Obavijesti)

OBAVIJESTI INSTITUCIJA, TIJELA, UREDA I AGENCIJA EUROPSKE UNIJE

EUROPSKA KOMISIJA

Tečajna lista eura ⁽¹⁾

3. travanj 2014.

(2014/C 99/02)

1 euro =

Valuta	Tečaj	Valuta	Tečaj		
USD	američki dolar	1,3771	CAD	kanadski dolar	1,5172
JPY	japanski jen	143,12	HKD	hongkonški dolar	10,6826
DKK	danska kruna	7,4648	NZD	novozelandski dolar	1,6149
GBP	funta sterlinga	0,82970	SGD	singapurski dolar	1,7395
SEK	švedska kruna	8,9554	KRW	južnokorejski von	1 456,88
CHF	švicarski franak	1,2209	ZAR	južnoafrički rand	14,6628
ISK	islandska kruna		CNY	kineski renminbi-juan	8,5537
NOK	norveška kruna	8,2300	HRK	hrvatska kuna	7,6480
BGN	bugarski lev	1,9558	IDR	indonezijska rupija	15 582,21
CZK	češka kruna	27,432	MYR	malezijski ringit	4,5223
HUF	mađarska forinta	307,21	PHP	filipinski pezo	62,021
LTL	litavski litas	3,4528	RUB	ruski rubalj	48,9370
PLN	poljski zlot	4,1727	THB	tajlandski baht	44,726
RON	rumunjski novi leu	4,4753	BRL	brazilski real	3,1356
TRY	turska lira	2,9493	MXN	meksički pezo	18,0593
AUD	australski dolar	1,4912	INR	indijska rupija	82,8670

⁽¹⁾ Izvor: referentna tečajna lista koju objavljuje ESB.

KOMUNIKACIJA KOMISIJE**Smjernice o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima**

(2014/C 99/03)

SADRŽAJ

1.	Uvod: politika državnih potpora u zrakoplovnom sektoru	3
2.	Područje primjene I definicije	7
2.1.	Područje primjene	7
2.2.	Definicije	8
3.	Postojanje državnih potpora u smislu članka 107. Stavka 1. Ugovora	10
3.1.	Pojam poduzeća i gospodarske djelatnosti	10
3.2.	Uporaba državnih sredstava i mogućnost njihovog pripisivanja državi	12
3.3.	Narušavanje tržišnog natjecanja i učinak na trgovinu	13
3.4.	Javno financiranje zračnih luka i primjena načela subjekta u tržišnom gospodarstvu	13
3.5.	Financijski odnosi između zračnih luka i prijevoznika	14
3.5.1.	Usporedba s tržišnom cijenom	14
3.5.2.	Ex ante analiza profitabilnosti	15
4.	Javno financiranje usluga od općega gospodarskog interesa	16
4.1.	Definicija usluga od općega gospodarskog interesa u sektorima zračnih luka i zračnog prijevoza	17
4.2.	Usklađenost potpora u obliku naknade za javne usluge	18
5.	Usklađenost potpora na temelju članka 107. Stavka 3. Točke (c) ugovora	18
5.1.	Potpore zračnim lukama	19
5.1.1.	Potpore za ulaganje zračnim lukama	19
5.1.2.	Operativne potpore zračnim lukama	23
5.2.	Početne potpore zračnim prijevoznicima	26
6.	Potpore socijalne naravi prema članku 107. Stavku 2. Točki (a) ugovora	27
7.	Kumuliranje	28
8.	Završne odredbe	28
8.1.	Godišnja izvješća	28
8.2.	Transparentnost	28
8.3.	Praćenje	28
8.4.	Ocjenjivanje	29
8.5.	Prikladne mjere	29
8.6.	Primjena	29
8.7.	Pregled	30

1. UVOD: POLITIKA DRŽAVNIH POTPORA U ZRAKOPLOVNOM SEKTORU

1. Povezivanjem ljudi i regija zračni prijevoz ima vrlo važnu ulogu u integraciji i konkurentnosti Europske unije, kao i u njezinoj interakciji sa svijetom. Zračni prijevoz značajno pridonosi gospodarstvu Unije s više od 15 milijuna komercijalnih letova godišnje, 822 milijuna putnika prevezenih u zračne luke Unije i iz njih tijekom 2011. godine, 150 planiranih zračnih prijevoznika, mrežom od više od 460 zračnih luka te 60 pružatelja usluga u zračnoj plovidbi⁽¹⁾. Unija profitira na temelju svojeg položaja svjetskoga zrakoplovnog čvorišta,

⁽¹⁾ Izvori: Eurostat, Udruga europskih zračnih prijevoznika, Međunarodna udruga zračnih prijevoznika.

a samo zračni prijevoznici i zračne luke svake godine pridonose bruto domaćem proizvodu Unije sa 140 milijardi EUR. Sektor zrakoplovstva zapošljava otprilike 2,3 milijuna osoba u Uniji (2).

2. U strategiji Europa 2020. („EU 2020.“) naglašava se važnost prometne infrastrukture kao dijela strategije održivog razvoja Unije u sljedećem desetljeću. Komisija je u svojoj bijeloj knjizi „Plan za jedinstveni europski prometni prostor“ (3) posebno istaknula da su internacionalizacija vanjskih učinaka, eliminacija neopravdanih subvencija, kao i slobodno i nenarušeno tržišno natjecanje bitan segment napora da se usklade tržišni izbori s potrebama za održivošću. „Planom za jedinstveni europski prometni prostor“ ističe se i važnost učinkovite uporabe resursa. U praksi se u prometu mora upotrebljavati manje energije i čišća energija, mora se bolje iskorištavati suvremena infrastruktura i smanjiti negativan utjecaj prometa na klimu i okoliš, osobito na ključne prirodne vrijednosti kao što su voda, zemlja i ekosustavi.

3. Postupno oblikovanje unutarnjeg tržišta dovelo je do uklanjanja svih komercijalnih ograničenja za zrakoplovne prijevoznike koji lete unutar Unije, poput ograničenja zračnih linija ili broja letova i određivanja cijena karata. Od liberalizacije zračnog prijevoza 1997. (4) industrija se proširila kao nikada do tada, a to je pridonijelo gospodarskom rastu i stvaranju radnih mjesta. To je utrlo i put pojavljivanju niskotarifnih prijevoznika s novim poslovnim modelom koji se temelji na brzim vremenima izvršenja usluge i vrlo učinkovitom korištenju voznog parka. Taj je razvoj proizveo golemo povećanje prometa, a promet niskotarifnih prijevoznika povećava se vrlo brzo od 2005. godine. Niskotarifni zračni prijevoznici (44,8 %) prvi su put 2012. godine premašili tržišni udio klasičnih zračnih prijevoznika (42,4 %), a taj se trend nastavio 2013. (45,94 % za niskotarifne i 40,42 % za klasične prijevoznike).

4. Iako su još uvijek pretežito u javnom vlasništvu i upravi (5), zračne luke u Uniji trenutačno svjedoče većem uključivanju privatnih poduzeća. Tijekom posljednjeg desetljeća stvorena su nova tržišta djelomičnom privatizacijom određenih zračnih luka, kao i konkurencijom u upravljanju zračnim lukama u javnom vlasništvu, uključujući regionalne zračne luke.

5. Manje zračne luke pokazuju najveći udio javnog vlasništva (6) i vrlo često se pouzdaju u javnu podršku pri financiranju svojih operacija. Postoji tendencija da se cijene tih zračnih luka ne određuju uzimajući u obzir tržišne uvjete i, posebice, zdrave *ex ante* izgleda za profitabilnošću, već se one uglavnom promatraju uzimajući u obzir lokalne ili regionalne okolnosti. Pod trenutačnim tržišnim uvjetima izgledi u smislu profitabilnosti komercijalnih zračnih luka i dalje ostaju vrlo ovisni (7) o razini prometa, a pri tome zračne luke s manje od 1 milijuna putnika godišnje obično teško pokrivaju svoje operativne troškove. Kao posljedica toga, velika većina regionalnih zračnih luka redovito prima javne subvencije.

(2) Ispitivanje učinaka provedbe zajedničkog zrakoplovnog tržišta EU-a na zapošljavanje i radne uvjete u sektoru zrakoplovstva u razdoblju od 1997. do 2010. godine. Steer Davies Gleave za Europsku komisiju, GU MOVE. Završno izvješće iz kolovoza 2012.

(3) Plan za jedinstveni europski prometni prostor – ususret konkurentnom i resursno učinkovitom prometnom sustavu, COM(2011) 144.

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

(5) Prema Udruzi europskih zračnih luka Airport Council International Europe, 77 % zračnih luka bilo je u potpunom javnom vlasništvu 2010. godine, dok ih je 9 % bilo u potpunom privatnom vlasništvu. Vidi Udruga europskih zračnih luka Airport Council International Europe: Vlasništvo europskih zračnih luka u 2010. godini.

(6) Dokaz za to je činjenica da su usprkos njihovom udjelu u ukupnom broju zračnih luka u 2010. godini od 77 % javne zračne luke pokrivala samo 52 % ukupnog prijevoza putnika.

(7) Kako je prikazano 2002. godine „Ispitivanjem konkurentnosti između zračnih luka i primjene pravila državnih potpora” – Sveučilište Cranfield, lipanj 2002. te je kasnije potvrđeno industrijskim izvješćima.

6. Određene regije još su uvijek loše povezane s ostatkom Unije zbog slabe pristupačnosti, a velika čvorišta suočavaju se sa sve višim razinama zagušenja⁽⁸⁾. Istodobno, gustoća prometa u regionalnim zračnim lukama u nekim dijelovima Unije dovela je do prekapacitiranosti infrastrukture zračnih luka u odnosu na potražnju putnika i potrebe prijevoznika.

7. Sustav određivanja cijena u većini europskih zračnih luka tradicionalno je osmišljen kao javno dostupan program pristojbi zračnih luka na temelju broja putnika i težine zrakoplova⁽⁹⁾. Međutim, razvoj tržišta i bliska suradnja između zračnih luka i prijevoznika postupno je utrla put različitim trgovačkim praksama, uključujući dugoročne ugovore s diferenciranim tarifama i ponekad značajnim iznosima poticaja te marketinške potpore koju zračne luke i/ili lokalne vlasti plaćaju prijevoznicima. Posebno, javna sredstva namijenjena pružanju potpora upravljanju zračnim lukama mogu se usmjeriti prema prijevoznicima kako bi se privuklo više komercijalnog prometa, čime se narušava tržišno natjecanje u zračnom prijevozu⁽¹⁰⁾.

8. U svojoj Komunikaciji o modernizaciji državnih potpora (SAM)⁽¹¹⁾ Komisija naglašava da bi se državne potpore trebale usmjeriti na olakšavanje pružanja dobro osmišljene potpore usmjerene na nedostatke na tržištu i ciljeve od zajedničkog interesa za Uniju te izbjegavati rasipanje javnih sredstava. Pod određenim uvjetima mjere državnih potpora mogu zaista ispraviti određene tržišne nedostatke te time pridonijeti učinkovitom funkcioniranju tržišta i poboljšanju konkurentnosti. Osim toga, u slučajevima kada tržišta pružaju učinkovite rezultate, ali se oni smatraju nezadovoljavajućima sa stajališta kohezijske politike, državne potpore mogu se iskoristiti za postizanje poželjnijeg i pravednijeg tržišnog rezultata. Državne potpore, međutim, mogu imati i negativne učinke poput narušavanja tržišnog natjecanja između poduzeća te utjecaja na trgovinu među državama članicama u mjeri koja je suprotna zajedničkim interesima Unije. Kontrola državnih potpora u sektorima zračnih luka i zračnog prijevoza stoga bi trebala promicati zdravo usmjeravanje javnih sredstava u politike usredotočene na razvoj te istovremeno ograničavanje narušavanja tržišnog natjecanja koje bi potkopalo pravednu utakmicu na međunarodnom tržištu, osobito izbjegavanjem dupliciranja neprofitabilnih zračnih luka na istome prihvatnom području te stvaranja prekomjernih kapaciteta.

9. Primjena pravila državnih potpora na sektore zračnih luka i zračnog prijevoza dio je napora Komisije usmjerenih u poboljšanje konkurentnosti i razvojnog potencijala zračnih luka i zrakoplovne industrije u Uniji⁽¹²⁾. Pravedna utakmica među zračnim prijevoznicima i zračnim lukama u Uniji od najveće je važnosti za te ciljeve, kao i za cjelokupno unutarnje tržište. Regionalne zračne luke istodobno mogu dokazati svoj značaj za lokalni razvoj i pristupačnost određenih regija, osobito u svjetlu pada pozitivnih prometnih prognoza u zračnom prometu u Uniji.

10. Kao dio općeg plana stvaranja jedinstvenoga zračnog prostora Unije i uzimajući u obzir događaje na tržištu, 2005. godine Komisija je donijela smjernice o financiranju zračnih luka i početnim potporama zračnim prijevoznicima koji polijeću iz regionalnih zračnih luka⁽¹³⁾ („Smjernice za zračni prijevoz iz 2005.“). U tim su smjernicama određeni uvjeti pod kojima bi se određene kategorije državnih potpora zračnim lukama i zračnim prijevoznicima mogle smatrati usklađenima s unutarnjim tržištem. One predstavljaju dodatak ranijim smjernicama za zračni prijevoz iz 1994. godine⁽¹⁴⁾ koje su uglavnom sadržavale odrednice povezane s restrukturiranjem nacionalnih zračnih prijevoznika i socijalne pomoći u korist građana Unije.

⁽⁸⁾ Predviđa se da će 2030. godine 13 zračnih luka u Uniji raditi punim kapacitetom po osam sati svakog dana u godini, u usporedbi s 2007. godinom, kada je punim ili gotovo punim kapacitetom radilo samo 5 zračnih luka 100 % vremena (vidi Komunikaciju Europske komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija o politici zračnih luka u Europskoj uniji koja se bavi pitanjima kapaciteta i kakvoće radi promicanja rasta, povezivosti i održive mobilnosti od 1. prosinca 2011., COM(2011) 823.) („Komunikacija o politici zračnih luka u Europskoj uniji“).

⁽⁹⁾ To je dokazano politikama o pristojbama zračnih luka i uslugama zračne plovidbe Organizacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva (Dokument 9082), posljednja revizija u travnju 2012.

⁽¹⁰⁾ Posebno kada se potpore određuju na temelju ex post izračuna (kojima se nadoknađuju deficiti koji se pojavljuju), zračne luke ne moraju imati mnogo poticaja za pokrivanje troškova i zaračunavanje pristojbi zračnih luka koje su dovoljne za pokrivanje troškova.

⁽¹¹⁾ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija o modernizaciji državnih potpora u EU-u (SAM), COM(2012) 209 završna verzija.

⁽¹²⁾ Vidi Komunikaciju o politici zračnih luka u Europskoj uniji.

⁽¹³⁾ Smjernice Zajednice o financiranju zračnih luka i početnim potporama zračnim prijevoznicima koji polijeću iz regionalnih zračnih luka (SL C 312, 9.12. 2005., str. 1.).

⁽¹⁴⁾ Primjena članaka 92. i 93. Ugovora o EZ-u i članka 61. Sporazuma o EGP-u o državnim potporama u sektoru zrakoplovstva, SL C 350, 10. 12. 1994., str. 5.).

11. Tim novim smjernicama uzima se u obzir nova pravna i gospodarska situacija povezana s javnim financiranjem zračnih luka i zračnih prijevoznika i određuju se uvjeti pod kojima takvo javno financiranje može činiti državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije te, u slučaju da čini državne potpore, pod kojim se uvjetima može smatrati usklađenim s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora. Procjena Komisije temelji se na vlastitim iskustvima i praksi u donošenju odluka, kao i analizi trenutačnih tržišnih uvjeta u sektorima zračnih luka i zračnog prijevoza. Stoga je nepristrana u smislu svojeg pristupa u odnosu na druge infrastrukture ili sektore. Komisija posebno smatra da se samom činjenicom da upravitelj zračne luke prima ili je primao državne potpore ne podrazumijeva automatski da su njegovi klijenti, zračni prijevoznici, i korisnici potpore. Ako bi uvjete nekom zračnom prijevozniku u određenoj zračnoj luci ponudio upravitelj zračne luke usmjeren na dobit, ne bi se moglo smatrati da je zračni prijevoznik dobio pogodnosti u smislu pravila dodjele državnih potpora.

12. Kada javne potpore čine državne potpore, Komisija smatra da pod određenim uvjetima određene kategorije potpora regionalnim zračnim lukama i zračnim prijevoznicima koji koriste te zračne luke mogu biti opravdane, posebno za razvoj novih usluga te kao doprinos lokalnoj pristupačnosti i gospodarskom razvoju. Bez obzira na to, na svim predmetnim tržištima treba uzeti u obzir narušavanje tržišnog natjecanja pa stoga mogu biti prihvatljive samo državne potpore koje su razmjerne i potrebne kao doprinos u cilju zajedničkog interesa.

13. U tom kontekstu treba istaknuti da je operativna potpora u načelu oblik potpore kojim se ozbiljno narušava tržišno natjecanje i može se odobriti samo u iznimnim okolnostima. Komisija smatra da bi zračne luke i zračni prijevoznici trebali normalno snositi svoje operativne troškove. Usprkos tome, postupan prijelaz u novu tržišnu stvarnost, opisanu u točkama od 3. do 7., objašnjava činjenicu da su regionalne zračne luke primale vrlo opsežne operativne potpore od javnih tijela prije prihvaćanja ovih smjernica. U kontekstu navedenog pada određene kategorije operativne potpore zračnim lukama i zračnim prijevoznicima mogle bi još uvijek biti opravdane pod određenim uvjetima na prijelazno razdoblje i kako bi se zrakoplovstvu omogućilo prilagođavanje novoj tržišnoj situaciji. Kao što je objašnjeno u točki 5., pod trenutačnim tržišnim uvjetima dostupni podaci i konsenzus na razini industrije upućuju na vezu između financijske situacije zračne luke i njezinih razina prometa, uz činjenicu da su financijska sredstva obično razmjerno veća za manje zračne luke. U svjetlu njihova doprinosa gospodarskom razvoju i teritorijalnoj koheziji u Uniji upraviteljima manjih regionalnih zračnih luka stoga treba odobriti dovoljno vremena da se prilagode novim tržišnim okolnostima, na primjer, postupnim povisivanjem pristojbi u zračnim lukama zračnim prijevoznicima, uvođenjem mjera racionalizacije, diferenciranjem poslovnih modela ili privlačenjem novih zračnih prijevoznika i klijenata radi popunjavanja praznih kapaciteta.

14. Na kraju prijelaznog razdoblja zračnim se lukama više ne bi dodjeljivale operativne potpore i one bi trebale financirati svoje operacije iz vlastitih sredstava. Dok bi dodjela naknade za nepokrivene operativne troškove usluga od općega gospodarskog interesa trebala ostati moguća za male zračne luke ili kako bi se omogućila povezanost svih regija s posebnim zahtjevima, promjene na tržištu koje se potiču ovim smjernicama trebale bi omogućiti zračnim lukama da pokriju svoje troškove kao i u svim drugim djelatnostima.

15. Razvoj novoga zračnog prometa u načelu bi se trebao zasnivati na zdravim poslovnim temeljima. Zračni prijevoznici, međutim, nisu uvijek spremni preuzeti rizik od otvaranja novih zračnih linija iz nepoznatih ili neispitanih zračnih luka bez odgovarajućih poticaja. Stoga bi pod određenim uvjetima zračni prijevoznici mogli dobivati početne potpore tijekom te čak i nakon prijelaznog razdoblja ako bi im to pružilo neophodan poticaj za stvaranje novih zračnih linija iz regionalnih zračnih luka, povećalo mobilnost građana Unije uspostavom pristupnih točaka za letove unutar Unije i potaknulo regionalni razvoj. Kako su udaljene regije kažnjene slabom pristupačnošću, početne potpore za zračne linije iz tih regija podložne su fleksibilnijim kriterijima usklađenosti.

16. Dodjela kapaciteta zračnih luka zračnim prijevoznicima stoga bi postupno trebala postati učinkovitija (tj. usmjerena na potražnju) te bi, uz širenje privatnih ulaganja, trebalo biti manje potrebe za javnim financiranjem zračnih luka. Iako se mogu uspostaviti stvarne transportne potrebe i pozitivni vanjski učinci za određenu regiju, potpore u obliku ulaganja zračnim lukama svejedno bi trebale ostati prihvatljive nakon prijelaznog razdoblja, uz najveći intenzitet kojim se osigurava pravedna utakmica diljem Unije.

17. U kontekstu tog pada, ovim smjernicama uvodi se nov pristup procjeni usklađenosti potpora za zračne luke:

- (a) dok su smjernice za zračni prijevoz iz 2005. godine ostavile otvoreno pitanje potpora za ulaganje, ovim revidiranim smjernicama određuju se najveći dozvoljeni intenziteti potpora ovisno o veličini zračne luke;
- (b) međutim, za velike zračne luke s više od 5 milijuna putnika godišnje potpore za ulaganje ne bi se u pravilu trebale proglasiti usklađenima s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora, osim u vrlo iznimnim okolnostima, kao primjerice pri premještanju postojećih zračnih luka kad je zbog očitoga tržišnog neuspjeha potrebna državna intervencija i uzimajući u obzir iznimne okolnosti, veličinu ulaganja i ograničeno narušavanje tržišnog natjecanja;
- (c) najveći dopušteni intenziteti potpora za ulaganje povećani su za najviše 20 % za zračne luke smještene u udaljenim regijama;
- (d) tijekom 10-godišnjega prijelaznog razdoblja operativne potpore regionalnim zračnim lukama mogu se smatrati usklađenima s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora; međutim, u pogledu zračnih luka s putničkim prometom manjim od 700 000 godišnje, Komisija će nakon četverogodišnjeg razdoblja ponovno procijeniti izgleda za profitabilnost ove kategorije zračnih luka kako bi ocijenila treba li stvoriti posebna pravila za utvrđivanje usklađenosti operativnih potpora u korist tih zračnih luka s unutarnjim tržištem.

18. Osim toga, uvjeti usklađenosti početnih potpora zračnim prijevoznicima ublaženi su i prilagođeni nedavnim događajima na tržištu.

19. Komisija će primijeniti uravnotežen pristup koji je neutralan u odnosu na različite poslovne modele zračnih luka i prijevoznika te uzima u obzir izgleda za rast zračnog prometa, potrebu za regionalnim razvojem i pristupačnošću te pozitivni doprinos poslovnog modela niskotarifnih prijevoznika razvoju nekih regionalnih zračnih luka. Istodobno, međutim, postupan prijelaz prema tržišno usmjerenom pristupu bez dvojbe je zajamčen; osim u opravdanim i ograničenim slučajevima, zračne luke trebale bi biti sposobne pokriti svoje operativne troškove, a sva javna ulaganja trebala bi se koristiti za izgradnju održivih zračnih luka koje ispunjavaju zahtjeve zračnih prijevoznika i putnika; potrebno je izbjegavati narušavanje tržišnog natjecanja među zračnim lukama i prijevoznicima, kao i dupliciranje neprofitabilnih zračnih luka. Taj uravnoteženi pristup trebao bi biti transparentan, jednostavan i lako primjenjiv.

20. Ovim smjernicama ne dovodi se u pitanje obveza država članica da se usklade sa zakonodavstvom Unije. Posebno, kako bi se izbjegla opasnost da ulaganje naštetiti okolišu, države članice moraju osigurati i sukladnost sa zakonodavstvom Unije o okolišu, posebno uključujući potrebu za vršenjem procjene učinka na okoliš ako je to prikladno i osiguranje svih potrebnih dozvola.

2. PODRUČJE PRIMJENE I DEFINICIJE

2.1. Područje primjene

21. Načela navedena u ovim smjernicama odnose se na državne potpore zračnim lukama i prijevoznicima⁽¹⁵⁾. Primjenjivat će se u skladu s Ugovorom i sekundarnim zakonodavstvom donesenim u skladu s Ugovorom kao i drugim smjernicama Unije o državnim potporama⁽¹⁶⁾.

⁽¹⁵⁾ Načela navedena u ovim smjernicama ne odnose se na potpore za osiguravanje zemaljskih usluga bez obzira na to osigurava li ih sama zračna luka, zračni prijevoznik ili dobavljač zemaljskih usluga za treće strane; takve će se potpore procjenjivati na osnovi relevantnih općih pravila. U skladu s Direktivom Vijeća 96/67/EZ od 15. listopada 1996. o pristupu tržištu zemaljskih usluga u zračnim lukama Zajednice (SL L 272, 25.10.1996., str. 36.) i svim kasnijim zakonodavstvom o pristupu tržištu zemaljskih usluga u zračnim lukama Unije, zračne luke koje provode zemaljske usluge moraju voditi posebno računovodstvo o djelatnostima zemaljskih usluga i o drugim djelatnostima. Nadalje, zračna luka ne smije subvencionirati svoje zemaljske usluge iz prihoda ostvarenih iz svojih djelatnosti. Ove se smjernice ne odnose na poduzeća koja se, iako djeluju u zračnoj luci, bave nezrakoplovnim djelatnostima.

⁽¹⁶⁾ Posebice, ali ne isključivo, Uredba (EZ) br. 1008/2008 Europskoga parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o zajedničkim pravilima provedbe zračnih usluga u Zajednici (SL L 293, 31.10.2008., str. 3.), Direktiva 96/67/EZ, Direktiva 2009/12/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2009. o naknadama zračnih luka (SL L 70, 14.3.2009., str. 11.) te sve kasnije zakonodavstvo o pristojbama zračnih luka.

22. Neke zračne luke i prijevoznici specijalizirani su za prijevoz tereta. Komisija još uvijek nema dovoljno iskustva u procjeni usklađenosti potpore zračnim lukama i zračnim prijevoznicima specijaliziranim za prijevoz tereta kako bi mogla sažeti svoju praksu u obliku specifičnih kriterija usklađenosti. Za te kategorije poduzeća Komisija će primijeniti zajednička načela usklađenosti navedena u odjeljku 5. analizom „od slučaja do slučaja”.

23. Komisija neće primjenjivati načela navedena u Smjernicama za nacionalne regionalne potpore za razdoblje od 2007. do 2013.⁽¹⁷⁾ i Smjernicama za regionalne državne potpore za razdoblje od 2014. do 2020.⁽¹⁸⁾ ni u svim budućim smjernicama za regionalne potpore na državne potpore koje se dodjeljuju za infrastrukturu zračne luke.

24. Ovim smjernicama zamjenjuju se Smjernice za zračni prijevoz iz 1994. i 2005. godine.

2.2. Definicije

25. Za potrebe ovih smjernica:

- a) „potpora” znači svaka mjera koja ispunjava sve kriterije utvrđene u članku 107. stavku 1. Ugovora;
- b) „intenzitet potpore” znači ukupni iznos potpora izražen kao postotak prihvatljivih troškova, pri čemu su obje vrijednosti izražene u smislu neto sadašnje vrijednosti u trenutku dodjele potpore i prije odbitka poreza ili drugih davanja;
- c) „zračni prijevoznik” znači svaki zračni prijevoznik s valjanom radnom licencijom koju je izdala država članica ili članica Europskoga zajedničkog zračnog prostora u skladu s Uredbom (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća⁽¹⁹⁾ ;
- d) „pristojba zračne luke” znači cijena ili davanje koje se naplaćuje u korist zračne luke, a plaćaju je korisnici zračne luke za uporabu objekata i usluga koje isključivo pruža zračna luka i koji se odnose na slijetanje, uzlijetanje, rasvjetu i parkiranje zrakoplova te skrb o putnicima i teretu, uključujući naknade ili pristojbe koje se plaćaju za zemaljske usluge te naknade za centraliziranu infrastrukturu za zemaljske usluge;
- e) „infrastruktura zračne luke” znači infrastruktura i oprema za pružanje usluga zračne luke koje zračna luka pruža zračnim prijevoznicima i različitim pružateljima usluga, uključujući uzletno-sletne staze, terminale, stajanke, rulne staze, centraliziranu infrastrukturu za zemaljske usluge i ostale objekte koji izravno pružaju podršku uslugama zračne luke, isključujući infrastrukturu i opremu koja je prije svega potrebna za obavljanje neizrakoplovnih djelatnosti poput parkirališta za automobile, prodavaonica i restorana;
- f) „zračna luka” znači subjekt ili skupina subjekata koji obavljaju gospodarske djelatnosti ili pružaju usluge zračne luke zračnim prijevoznicima;
- g) „prihodi zračne luke” znači prihodi od neto pristojbi zračne luke bez marketinške potpore ili bilo kakvih poticaja koje zračna luka osigurava zračnim prijevoznicima, uzimajući u obzir prihode od neizrakoplovnih djelatnosti (bez javnih sredstava), ne uključujući javne potpore i naknade za zadatke koji su u nadležnosti javne politike ili usluge od općega gospodarskog interesa;
- h) „usluge zračne luke” znači usluge koje zračna luka ili bilo koja njegova podružnica pružaju zračnim prijevoznicima u svrhu osiguranja upravljanja zrakoplovima od slijetanja do polijetanja te putnika i tereta, kako bi se zračnim prijevoznicima omogućilo pružanje usluga zračnog prometa, uključujući pružanje zemaljskih usluga i osiguranje centralizirane infrastrukture za zemaljske usluge;
- i) „prosječni godišnji putnički promet” vrijednost je utvrđena na osnovi dolaznog i odlaznog putničkog prometa tijekom dvije financijske godine koje su prethodile onoj u kojoj je potpora prijavljena ili dodijeljena u slučaju neprijavljene potpore;
- j) „kapitalni troškovi” znači amortizacija prihvatljivih troškova ulaganja u infrastrukturu i opremu zračne luke uključujući temeljne troškove financiranja;

⁽¹⁷⁾ Smjernice za nacionalne regionalne potpore u razdoblju od 2007. do 2013. (SL C 54, 4.3.2006., str. 13.).

⁽¹⁸⁾ Smjernice za regionalne državne potpore u razdoblju od 2014. do 2013. (SL C 209, 4.3.2006., str 1.).

⁽¹⁹⁾ Uredba (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici (SL L 293, 31.10.2008., str. 3.)

- k) „manjak kapitalnih financijskih sredstava” znači neto sadašnja vrijednost razlike između pozitivnog i negativnog tijeka novca, uključujući investicijske troškove, tijekom životnog vijeka ulaganja u fiksnu kapitalnu imovinu;
- l) „prihvatno područje zračne luke” općenito znači zemljopisna granica tržišta koja se obično postavlja na otprilike 100 kilometara ili 60 minuta putovanja automobilom, autobusom, vlakom ili vlakom velikih brzina. Prihvatno područje određene zračne luke može, međutim, biti različito i treba uzeti u obzir specifična obilježja svake pojedine zračne luke. Veličina i oblik prihvatnog područja razlikuju se u različitim zračnim lukama i ovisi o različitim značajkama zračne luke, uključujući poslovni model, lokaciju i odredišta koja opslužuje;
- m) „troškovi financiranja” znači troškovi koji se odnose na financiranje duga i kapitala prihvatljivih investicijskih troškova ulaganja; drugim riječima, kod troškova financiranja uzima se u obzir omjer ukupne kamate i naknade vlastitog kapitala koji odgovara financiranju prihvatljivih investicijskih troškova ulaganja, ne uključujući financiranje radnog kapitala, ulaganja u nezrakoplovne djelatnosti ili druge investicijske projekte;
- n) „datum dodjele potpora” znači datum kada se država članica pravno obvezala na dodjeljivanje potpora koje se mogu zahtijevati pred nacionalnim sudom;
- o) „prihvatljivi investicijski troškovi” znači troškovi koji se odnose na ulaganja u infrastrukturu zračne luke, uključujući troškove planiranja, ali ne uključujući investicijske troškove za nezrakoplovne djelatnosti; investicijske troškove povezane s opremom za zemaljske usluge, troškove uobičajenog održavanja i troškove za zadatke u nadležnosti javne politike;
- p) „zemaljske usluge” znači usluge koje se pružaju korisnicima zračne luke u zračnim lukama, kao što je opisano u Prilogu Direktivi 96/67/EZ i kasnijem zakonodavstvu o pristupu tržištu zemaljskih usluga u zračnim lukama;
- q) „vlak velikih brzina” znači vlak koji može doseći brzinu veću od 200 km/h;
- r) „potpore za ulaganje” znači potpore za financiranje fiksne kapitalne imovine; posebno za pokrivanje „manjka financijskih sredstava u kapitalnim troškovima”;
- s) „neto sadašnja vrijednost” znači razliku između pozitivnog i negativnog toka novca tijekom životnog vijeka ulaganja, diskontiranih na njihovu trenutačnu vrijednost troškom kapitala, odnosno normalne tražene stope prinosa koju trgovačko društvo primjenjuje u drugim sličnim investicijskim projektima ili, gdje je to neprimjenjivo, troška kapitala društva u cjelini, ili očekivanih prinosa koji se obično viđaju u zrakoplovnom sektoru;
- t) „nezrakoplovne djelatnosti” znači komercijalne usluge koje se pružaju zračnim prijevoznicima ili drugim korisnicima zračne luke, poput pomoćnih usluga za putnike, špeditere ili druge pružatelje usluga, iznajmljivanje ureda i prodavaonica, automobilskih parkirališta i hotela;
- u) „operativne potpore” znači potpore za pokrivanje „manjka operativnih financijskih sredstava” ili u obliku predujma ili u obliku periodičnih obroka kojima se pokrivaju očekivani operativni troškovi (periodične isplate paušalnih iznosa);
- v) „operativni troškovi” zračne luke znači temeljni troškovi zračne luke povezani s pružanjem usluga zračne luke, uključujući kategorije troškova poput troškova osoblja, ugovornih usluga, komunikacija, otpada, energije, održavanja, najma i administracije, ali ne uključujući kapitalne troškove, marketinšku podršku ili druge poticaje koje zračna luka osigurava zračnim prijevoznicima te troškove u nadležnosti javne politike;
- w) „manjak operativnih financijskih sredstava” znači operativni gubici zračne luke u određenom razdoblju, diskontirane na njihovu trenutačnu vrijednost troškom kapitala, tj. deficit (u smislu neto sadašnje vrijednosti) između prihoda zračne luke i operativnih troškova zračne luke;
- x) „najudaljenije regije” znači regije iz članka 349. Ugovora ⁽²⁰⁾;

⁽²⁰⁾ Trenutačno: Guadalupa, Francuska Gvajana, Martinique, Réunion, Saint Martin, Mayotte, Azori, Madeira i Kanarski otoci. U skladu s Odlukom Europskog vijeća (2010/718/EU) od 29. listopada 2010. o izmjeni statusa otoka Saint-Barthélemy u odnosu na Europsku uniju (SL L 325, 9.12.2010., str. 4.), Saint-Barthélemy od 1. siječnja 2012. prestao je biti najudaljenija regija i postao prekomorska zemlja ili područje iz četvrtoga dijela Ugovora. U skladu s Odlukom Europskog vijeća (2012/419/EU) od 11. srpnja 2012. o izmjeni statusa prekomorske zemlje Mayotte u odnosu na Europsku uniju (SL L 204, 31.7.2012., str. 131.), Mayotte je od 1. siječnja 2014. prestao biti prekomorska zemlja ili područje i postao najudaljenija regija.

- y) „razumna profitna marža” znači stopa povrata kapitala, npr. izražena kao unutarnja stopa povrata koju poduzeće normalno očekuje pri ulaganjima sa sličnim stupnjem rizika;
- z) „regionalna zračna luka” znači zračna luka s godišnjim prometom do 3 milijuna putnika;
- aa) „udaljene regije” znači najudaljenije regije, Malta, Cipar, Ceuta, Melilla, otoci, koji su dio državnog područja države članice i rijetko naseljena područja;
- bb) „rijetko naseljena područja” znači NUTS 2 regije s manje od 8 stanovnika po km² ili NUTS 3 regije s manje od 12,5 stanovnika po km² (na temelju podataka Eurostata o gustoći stanovništva);
- cc) „početak radova” znači ili početak građevinskih radova na ulaganju ili prva čvrsta obveza za narudžbu opreme ili neka druga obveza koja ulaganje čini neopozivim, koja god od njih nastupi prva, a ne uključuje pripreme radove poput ishoda dozvola i provođenja preliminarnih studija izvedivosti.

3. POSTOJANJE DRŽAVNIH POTPORA U SMISLU ČLANKA 107. STAVKA 1. UGOVORA

3.1. Pojam poduzeća i gospodarske djelatnosti

26. U skladu s člankom 107. stavkom 1. Ugovora pravila državnih potpora primjenjuju se samo kada je primatelj „poduzeće”. Sud Europske unije dosljedno definira poduzeća kao subjekte uključene u gospodarske djelatnosti bez obzira na njihov pravni status ili vlasništvo te način financiranja⁽²¹⁾. Sve djelatnosti koje se sastoje od nuđenja robe ili usluga na tržištu gospodarske su djelatnosti⁽²²⁾. Gospodarska priroda djelatnosti kao takve ne ovisi o tome stvara li se djelatnošću profit⁽²³⁾.

27. Sada je očito da djelatnost zračnih prijevoznika koja se sastoji od osiguravanja usluga prijevoza putnicima ili poduzećima predstavlja gospodarsku djelatnost. U Smjernicama za zračni prijevoz iz 1994. i dalje se očituje mišljenje da „stvaranje [ili] povećanje infrastrukturnih projekata (kao što su zračne luke, autoceste, mostovi itd.) predstavlja opću mjeru gospodarske politike koju Komisija ne može nadzirati prema pravilima Ugovora o državnim potporama.” U „Aéroports de Paris”⁽²⁴⁾ Unijini su sudovi presudili u suprotnosti s tim mišljenjem i smatraju da upravljanje zračnom lukom koja se sastoji od pružanja usluga zračne luke zračnim prijevoznicima i različitim pružateljima usluga predstavlja gospodarsku djelatnost. U presudi u slučaju „Leipzig-Halle airport”⁽²⁵⁾ Opći sud pojasnio je da je upravljanje zračnim lukama gospodarska djelatnost čiji je neodvojivi dio izgradnja infrastrukture zračne luke.

28. Što se tiče prošlih finansijskih mjera, postupan razvoj tržišnih sila u zrakoplovnom sektoru⁽²⁶⁾ ne dopušta određivanje točnog datuma od kojeg bi se rad zračne luke trebalo nesumnjivo smatrati gospodarskom djelatnošću. Međutim, Unijini sudovi prepoznali su razvoj u prirodi upravljanja zračnim lukama. U presudi „Leipzig/Halle airport” Opći sud utvrdio je da se od 2000. godine primjena pravila državnih potpora na financiranje infrastrukture zračne luke više ne može isključiti⁽²⁷⁾. Slijedom toga, od datuma presude „Aéroports de Paris” (12. prosinca 2000.) upravljanje i izgradnja infrastrukture zračne luke moraju se smatrati pripadajućima djelokrugu državnih potpora.

⁽²¹⁾ Vidi Komunikaciju Komisije o primjeni pravila o državnoj potpori Europske unije na kompenzaciju za pružanje usluga od općega gospodarskog interesa (SL C 8, 11.1.2012., str. 4.) odjeljak 2.1. i pripadajuću sudsku praksu, posebno spojene predmete C-180/98 do C-184/98 *Pavlov i ostali* [2000] ECR I-6451.

⁽²²⁾ Predmet 118/85 *Komisija protiv Italije* [1987] ECR 2599, stavak 7.; predmet C-35/96 *Komisija protiv Italije* [1998] ECR I-3851, stavak 36.; *Pavlov i ostali*, stavak 75.

⁽²³⁾ Spojeni predmeti 209/78 do 215/78 i 218/78 *Van Landewyck* [1980] ECR 3125, stavak 88.; predmet C-244/94 *FFSA i ostali* [1995] ECR I-4013, stavak 21.; i predmet C-49/07 *MOTOE* [2008] ECR I-4863, stavci 27. i 28.

⁽²⁴⁾ Predmet T-128/98 *Aéroports de Paris protiv Komisije* [2000] ECR II-3929, potvrđen predmetom C-82/01 [2002] ECR I-9297, stavci 75. – 79.

⁽²⁵⁾ Spojeni predmeti T-443/08 i T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG i Flughafen Leipzig-Halle GmbH protiv Komisije* (presuda „Leipzig-Halle airport”), [2011] ECR II-1311, posebno stavci 93. i 94., potvrđeno predmetom C-288/11 *P Mitteldeutsche Flughafen i Flughafen Leipzig-Halle protiv Komisije* [2012] o kojem još nije podneseno izvješće.

⁽²⁶⁾ Vidi točku 3. i presudu „Leipzig-Halle airport”, stavak 105.

⁽²⁷⁾ Vidi presudu „Leipzig-Halle airport”, stavak 106.

29. Suprotno tome, zbog nesigurnosti koja je postojala prije presude u predmetu „*Aéroports de Paris*” javne vlasti mogle su zakonito smatrati da financiranje infrastrukture zračne luke ne predstavlja državne potpore te da se u skladu s tim te mjere nisu trebale prijavljivati Komisiji. Slijedi da Komisija ne može na osnovi pravila o državnim potporama dovesti u pitanje financijske mjere dodijeljene⁽²⁸⁾ prije presude u predmetu „*Aéroports de Paris*”⁽²⁹⁾.

30. U svakom slučaju, mjere koje su dodijeljene prije bilo kakvog razvoja konkurencije u zrakoplovnom sektoru u trenutku dodjele nisu predstavljale državne potpore, već su se mogle smatrati postojećim potporama u skladu s člankom 1. točkama (b) i (v) Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999.⁽³⁰⁾ ako su ispunjeni uvjeti članka 107. stavka 1. Ugovora.

31. Subjekt ili skupina subjekata koji obavljaju gospodarsku djelatnost pružanja usluga zračnih luka zračnim prijevoznicima, tj. osiguravaju upravljanje zrakoplovom od slijetanja do polijetanja te putnika i tereta kako bi zračni prijevoznici mogli pružiti usluge zračnog prometa⁽³¹⁾ nazvat će se „zračnom lukom”⁽³²⁾. Zračna luka pruža niz različitih usluga („usluge zračne luke”) zračnim prijevoznicima uz plaćanje („pristojbe zračnih luka”). Raspon usluga koje pružaju zračne luke, kao i označavanje pristojbi kao „naknada” ili „poreza” razlikuje se diljem Unije, a pružanje usluga zračnih luka zračnim prijevoznicima u zamjenu za plaćanje pristojbi zračnih luka predstavlja gospodarsku djelatnost u svim državama članicama.

32. Pravni i zakonodavni okvir u kojem su pojedine zračne luke u vlasništvu i pod upravljanjem razlikuje se po zračnim lukama diljem Unije. Regionalnim zračnim lukama posebno se često upravlja u bliskoj suradnji s javnim tijelima. U tom je smislu Sud presudio da gospodarsku djelatnost može obavljati nekoliko subjekata zajedno, a pri tome oni pod specifičnim uvjetima čine gospodarsku jedinicu⁽³³⁾. Komisija smatra da bi u zrakoplovnom sektoru značajno upletanje u komercijalnu strategiju zračne luke, poput izravnog zaključivanja ugovora sa zračnim prijevoznicima ili određivanja iznosa pristojbi zračnih luka, predstavljalo snažan pokazatelj da relevantni subjekt zaista obavlja, samostalno ili zajednički, gospodarsku djelatnost upravljanja zračnom lukom⁽³⁴⁾.

33. Uz usluge koje pruža zračna luka, ona može pružiti i druge komercijalne usluge zračnim prijevoznicima ili drugim korisnicima zračne luke poput pomoćnih usluga putnicima, špediterima ili drugim pružateljima usluga (npr. najmom prostora vlasnicima prodavaonica i upraviteljima restorana, upraviteljima parkirališta itd.). Te će se gospodarske djelatnosti zajednički nazivati „nezrakoplovnim djelatnostima”.

34. Nisu, međutim, sve djelatnosti zračne luke nužno gospodarske naravi⁽³⁵⁾. Budući da se klasifikacija subjekta kao poduzeća uvijek odnosi na specifičnu djelatnost, moraju se razlikovati djelatnosti određene zračne luke i odrediti do koje su mjere one gospodarske naravi. Ako zračna luka provodi gospodarske i negospodarske djelatnosti, subjekt se treba smatrati poduzećem samo u odnosu na gospodarske djelatnosti.

⁽²⁸⁾ Relevantni kriterij za datum od kojega se moguće mjere potpora smatraju dodijeljenima jest datum zakonski obvezujućeg akta kojim javna tijela dodjeljuju tu mjeru korisniku. Vidi predmet T-358/94 *Compagnie Nationale Air France protiv Komisije* [1996] ECR II-2109, stavak 79., predmet T-109/01, *Fleuren Compost BV protiv Komisije* [2004] ECR II-127, stavak 74. i spojene predmete T-362/05 i T-363/05 *Nuova Agricast protiv Komisije* [2008] ECR II-297 stavak 80. te spojene predmete T-427/04 i T-17/05, *Francuska i France Télécom protiv Komisije*, [2009] ECR II-4315 stavak 321.

⁽²⁹⁾ Odluka C 38/2008 od 3. listopada 2012. o Terminalu 2 u zračnoj luci München (SL L 319, 29.11.2013., str. 8.), stavci od 74. do 81.

⁽³⁰⁾ Uredba Vijeća (EZ) br. 659/1999 od 22. ožujka 1999. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 83, 27.3.1999., str. 1.).

⁽³¹⁾ Vidi Direktivu 2009/12/EZ, uvodna izjava 1.

⁽³²⁾ Upravitelj zračne luke može i ne mora biti subjekt koji je vlasnik zračne luke.

⁽³³⁾ Zajedničko obavljanje gospodarske djelatnosti obično se procjenjuje analizom postojanja funkcionalnih, gospodarskih i organskih veza između subjekata. Vidi primjerice predmet C-480/09 P *AceaElectrabel Produzione SpA protiv Komisije* [2010] ECR stavci od 47. do 55.; predmet C-222/04 *Ministero dell'Economia e delle Finanze protiv Cassa di Risparmio di Firenze SpA i ostalih* [2006] ECR I-289, stavak 112.

⁽³⁴⁾ Predmet T-196/04 *Ryanair Ltd protiv Komisije*, [2008] ECR II-03643 (presuda „*Charleroi*”), stavak 88.

⁽³⁵⁾ Presuda „*Leipzig-Halle airport*”, stavak 98.

35. Sud je utvrdio da djelatnosti koje obično spadaju u opseg odgovornosti države pri izvršenju službenih ovlasti kao javnog tijela nisu gospodarske naravi i općenito ne spadaju u okvir pravila dodjele državnih potpora⁽³⁶⁾. Djelatnosti u zračnoj luci poput kontrole zračnog prometa, djelatnosti policije, carine, vatrogasaca i djelatnosti potrebne za zaštitu civilnog zrakoplovstva od nezakonitih radnji te ulaganja povezana s infrastrukturom i opremom potrebnom za provođenje tih djelatnosti općenito se smatraju negospodarskima⁽³⁷⁾.

36. Javno financiranje takvih negospodarskih djelatnosti ne predstavlja državne potpore, ali se treba strogo ograničiti na nadoknadu troškova koje one uzrokuju te se ne smije koristiti za financiranje drugih djelatnosti⁽³⁸⁾. Sve eventualne prekomjerne nadoknade troškova u vezi s negospodarskim djelatnostima od strane javnih tijela mogu predstavljati državne potpore. Nadalje, ako se zračna luka, uz gospodarske djelatnosti, bavi i negospodarskima, potrebno je odvojeno knjigovodstvo kako bi se izbjegao bilo kakav prijenos javnih sredstava između gospodarskih i negospodarskih djelatnosti.

37. Javno financiranje negospodarskih djelatnosti ne smije dovesti do neopravdane diskriminacije između zračnih luka. Prihvaćena je sudska praksa da postoji prednost kada javna tijela oslobode poduzeća troškova koje su svojstvene njihovim gospodarskim djelatnostima.⁽³⁹⁾ Stoga, ako je u predmetnom pravnom poretku normalno da civilne zračne luke moraju snositi određene troškove koji su svojstveni radu civilne zračne luke, dok druge civilne zračne luke ne moraju, moglo bi se smatrati da su druge u prednosti, neovisno o tome jesu li ti troškovi povezani s djelatnošću koja se općenito smatra djelatnošću negospodarske naravi.

3.2. Uporaba državnih sredstava i mogućnost njihovog pripisivanja državi

38. Prijenos državnih sredstava može imati mnogo oblika poput izravnih bespovratnih sredstava, popusta na poreze⁽⁴⁰⁾, povoljnih zajmova i drugih vrsta povoljnih uvjeta financiranja. Državna sredstva bit će uključena i ako država osigura davanja u naravi ili u obliku subvencioniranih usluga⁽⁴¹⁾ poput usluga zračnih luka. Državna sredstva mogu se koristiti⁽⁴²⁾ na nacionalnoj, regionalnoj ili lokalnoj razini. Financiranje iz fondova Unije predstavlja i državna sredstva kada se ta sredstva dodjeljuju prema nahodjenju države članice⁽⁴³⁾.

39. Sud je presudio i da, čak i ako je država u položaju kontrole javnog poduzeća i primjene dominantnog utjecaja na njegove operacije, stvarno se izvršenje te kontrole u određenom slučaju ne može automatski pretpostaviti⁽⁴⁴⁾. Stoga treba dodatno procijeniti mogu li se mjere koje se dodjeljuju javnim poduzećima pripisati državi. Sud je naveo da se mogućnost pripisivanja mjera državi koje dodjeljuje javno poduzeće može izvesti iz skupa pokazatelja koji proizlaze iz okolnosti slučaja i konteksta u kojem je ta mjera poduzeta.⁽⁴⁵⁾

⁽³⁶⁾ Predmet C-118/85 *Komisija protiv Italije*, stavci 7. i 8. i predmet C-30/87 *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées* [1988] ECR I-2479, stavak 18.

⁽³⁷⁾ Posebno vidi predmet C-364/92 *SAT/Eurocontrol* [1994] ECR I-43, stavak 30. i predmet C-113/07 P *Selex Sistemi Integrati protiv Komisije* [2009] ECR I-2207, stavak 71.

⁽³⁸⁾ Predmet C-343/95 *Cali & Figli protiv Servizi ecologici porto di Genova* [1997] ECR I-1547. Odluka Komisije br. 309/2002 od 19. ožujka 2003., Sigurnost zračnog prometa – naknada troškova nakon napada 11. rujna 2001. (SL L 148, 25.6.2003., str. 7.). Odluka Komisije br. 438/2002 od 16. listopada 2002., Potpora za funkcije javnih tijela u sektoru luka (SL L 284, 21.11.2002., str. 2.).

⁽³⁹⁾ Među ostalim vidi predmet C-172/03 *Wolfgang Heiser protiv Finanzamt Innsbruck* [2005] ECR I-01627, stavak 36. i sudske prakse navedenu u toj presudi.

⁽⁴⁰⁾ Vidi Odluku br. 324/2006 od 24. listopada 2006. – Francuska, Potpora u prilog zakupa zrakoplova tipa ATR 72-500 od strane Air Caraïbes (SL L 300, 9.12.2006., str. 10.).

⁽⁴¹⁾ Vidi predmet C-126/01 *Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie protiv GEMO SA* [2003] ECR I-13769, stavak 29.

⁽⁴²⁾ Sredstva javnog poduzeća predstavljaju državna sredstva u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora jer javna tijela upravljaju tim sredstvima. Vidi predmet C-482/99 *Francuska protiv Komisije*, [2002] ECR I-4397 (presuda „*Stardust Marine*”).

⁽⁴³⁾ Sud je potvrdio da, nakon što financijska sredstva ostanu stalno pod javnom kontrolom i stoga dostupna nadležnim nacionalnim tijelima, dovoljno je da budu kategorizirana kao državna potpora, vidi predmet C-83/98 P *Francuska protiv Ladbroke Racing Ltd i Komisije* [2000] ECR I-3271, stavak 50.

⁽⁴⁴⁾ Vidi presudu „*Stardust Marine*”, stavak 52.

⁽⁴⁵⁾ Vidi presudu „*Stardust Marine*”, stavci 55. i 56.

40. Uzimajući to u obzir, sredstva javne zračne luke predstavljaju javna sredstva. Posljedično, javna zračna luka može dodijeliti potpore zračnom prijevozniku s pomoću zračne luke ako se odluka o dodjeli mjere može pripisati državi i ako su ispunjeni drugi uvjeti članka 107. stavka 1. Ugovora. Sud je isto tako presudio da činjenica je li mjera dodijeljena izravno od strane države ili javnim ili privatnim tijelima osnovanih ili imenovanih od strane države za primjenu mjere nije relevantna za pitanje promatra li ju se kao državnu potporu/smatra li ju se takvom⁽⁴⁶⁾.

3.3. Narušavanje tržišnog natjecanja i učinak na trgovinu

41. U skladu sa sudskom praksom Europskog suda, financijske potpore narušavaju tržišno natjecanje u onoj mjeri u kojoj jačaju položaj poduzeća u usporedbi s drugim poduzećima⁽⁴⁷⁾.

42. Općenito, kada neka prednost koju dodjeljuje država članica jača položaj nekog poduzeća u usporedbi s drugim poduzećima koja se natječu na određenom tržištu Unije, mora se smatrati da ta prednost utječe na trgovinu između država članica⁽⁴⁸⁾.

43. Tržišno natjecanje između zračnih luka može se procijeniti u svjetlu kriterija odabira zračnih prijevoznika te, posebice, usporedbom čimbenika poput vrsta usluga zračnih luka koje se pružaju, klijenata, populacije ili gospodarske djelatnosti, zagušenja, cestovnog pristupa, kao i razine pristojbi i ukupnih komercijalnih uvjeta za uporabu infrastrukture zračne luke i usluga. Razina pristojbi ključan je čimbenik jer bi se javna sredstva koja se dodjeljuju zračnoj luci mogla upotrijebiti za održavanje pristojbi zračnih luka na umjetno niskoj razini kako bi se privukli zračni prijevoznici te bi se time moglo značajno narušiti tržišno natjecanje.

44. Komisija dalje navodi da su zračne luke u međusobnom tržišnom natjecanju za upravljanje infrastrukturom zračne luke, uključujući lokalne i regionalne zračne luke. Javno financiranje upravitelja zračne luke moglo bi tako narušiti tržišno natjecanje na tržištima za upravljanje infrastrukturom zračne luke. Osim toga, javno financiranje zračnih luka i zračnih prijevoznika može narušiti tržišno natjecanje i utjecati na trgovinu na tržištima zračnog prijevoza diljem Unije. Konačno, javno financiranje zračnih luka ili zračnih prijevoznika moglo bi utjecati i na intermodalno natjecanje.

45. Sud je u presudi *Altmark*⁽⁴⁹⁾ ustvrdio da čak i javno financiranje dodijeljeno poduzeću koje pruža samo lokalne ili regionalne usluge prijevoza može utjecati na trgovinu među državama članicama jer se tako pružanje usluga prijevoza od strane tog poduzeća može održavati ili povećavati kao posljedica toga što poduzeća osnovana u drugim državama članicama imaju manje mogućnosti pružati svoje usluge prijevoza. Čak i činjenica da je iznos potpore nizak ili relativno malo poduzeće koje dobiva javna sredstva kao takvo ne isključuje mogućnost utjecaja na trgovinu između država članica. Posljedično, javno financiranje zračnih luka ili prijevoznika koji obavljaju usluge u tim zračnim lukama može utjecati na trgovinu između država članica.

3.4. Javno financiranje zračnih luka i primjena načela subjekta u tržišnom gospodarstvu

46. U članku 345. Ugovora navedeno je da Ugovor ni na koji način ne dovodi u pitanje pravila u državama članicama kojima se određuje sustav vlasništva imovine. U skladu s tim države članice mogu biti vlasnici i upravljati poduzećima te kupovati dionice ili druge interese u javnim ili privatnim poduzećima.

47. Stoga u ovim smjernicama nema razlike među različitim vrstama korisnika u smislu njihove pravne strukture ili u tome pripadaju li javnom ili privatnom sektoru, a sva pozivanja na zračne luke ili prijevoznike ili poduzeća koja njima upravljaju obuhvaćaju sve vrste pravnih osoba.

48. Kako bi se procijenilo je li neko poduzeće imalo koristi od gospodarske prednosti, primjenjuje se takozvani test subjekta u tržišnom gospodarstvu („STG”). Taj bi se test trebao temeljiti na dostupnim informacijama i predvidivim događajima u vrijeme kada su dodijeljena javna sredstva i ne bi se smio pouzdati ni u kakve analize kasnije situacije⁽⁵⁰⁾.

⁽⁴⁶⁾ Predmet 78/76, *Steinike & Weinlig protiv Njemačke* [1977] ECR I-00595, stavak 21.

⁽⁴⁷⁾ Predmet C-310/99, *Italija protiv Komisije* [2002] ECR I-02289, stavak 65.

⁽⁴⁸⁾ Predmet C-280/00 *Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg protiv Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (presuda „Altmark”) [2003] ECR I-7747.

⁽⁴⁹⁾ Vidi presudu *Altmark*, stavci od 77. do 82.

⁽⁵⁰⁾ Presuda „Stardust Marine”, stavak 71. Predmet C 124/10P *Europska komisija protiv EDF*, [2012], još nije objavljena, stavci 84., 85. i 105.

49. U skladu s tim, ako neka zračna luka koristi javno financiranje, Komisija će procijeniti predstavlja li takvo financiranje potpore razmatranjem činjenice bi li privatni subjekt, uzimajući u obzir predvidivost ostvarivanja povrata te izuzimajući sva socijalna, regionalno-politička i sektorska pitanja,⁽⁵¹⁾ dodijelio jednaka sredstva. Javna sredstva dodijeljena u okolnostima koje odgovaraju uobičajenim tržišnim uvjetima ne smatraju se državnom potporom⁽⁵²⁾.

50. Sud je presudio i da se ponašanje javnog investitora može usporediti s ponašanjem privatnog investitora koji se vodi izgledima za dugoročnu profitabilnost⁽⁵³⁾ tijekom životnog vijeka ulaganja. Ta su razmatranja posebno značajna za ulaganja u infrastrukturu, koja često uključuju visoke iznose financijskih sredstava i mogu proizvesti pozitivan povrat tek nakon mnogo godina. U svim procjenama profitabilnosti zračne luke moraju se uzeti u obzir prihodi zračne luke.

51. U skladu s tim, kada je riječ o javnom financiranju zračnih luka, analiza sukladnosti s testom STG-a trebala bi se temeljiti na zdravim izgledima za profitabilnost *ex ante* za tijelo koje dodjeljuje sredstva⁽⁵⁴⁾. Svako predviđanje prometa koje se koristi u tu svrhu trebalo bi biti realistično i podlijegati razumnoj analizi osjetljivosti. Nepostojanje poslovnog plana pokazatelj je da kriteriji testa STG-a možda neće biti ispunjeni⁽⁵⁵⁾. U slučaju da ne postoji poslovni plan države članice mogu dostaviti analizu ili interne dokumente javnih tijela ili predmetne zračne luke u kojima se jasno vidi da je prije dodjele javnih sredstava provedena analiza iz koje je vidljivo da su ispunjeni kriteriji testa STG-a.

52. Zračne luke mogu igrati važnu ulogu u brizi o lokalnom razvoju ili pristupačnosti. Usprkos tome, regionalna ili politička pitanja ne mogu se uzeti u obzir u svrhu testa SGT-a⁽⁵⁶⁾. Takva se pitanja, međutim, pod određenim uvjetima, mogu uzeti u obzir pri procjeni usklađenosti potpora.

3.5. Financijski odnosi između zračnih luka i prijevoznika

53. Kada zračna luka ima na raspolaganju javna sredstva, potpore zračnom prijevozniku koji koristi zračnu luku u načelu se mogu isključiti kada je odnos između zračne luke i tog prijevoznika sukladan s testom STG-a. To je obično slučaj ako:

- a) cijena koja se zaračunava za usluge zračne luke odgovara tržišnoj cijeni (vidi odjeljak 3.5.1.) ili
- b) se *ex ante* analizom može dokazati da će dogovor sa zračnom lukom / zračnim prijevoznikom dovesti do pozitivnog dodatnog doprinosa dobiti za zračnu luku (vidi odjeljak 3.5.2.).

3.5.1. Usporedba s tržišnom cijenom

54. Jedan pristup procjeni postojanja potpore zračnim prijevoznicima uključuje utvrđivanje odgovara li cijena koju zaračunava upravitelj zračne luke određenom prijevozniku tržišnoj cijeni. Na temelju dostupnih i relevantnih tržišnih cijena može se odrediti odgovarajuća referentna točka, uzimajući u obzir elemente navedene u točki 60.

55. Određivanje referentne točke najprije zahtijeva mogućnost odabira usporedivih zračnih luka koje pružaju usporedive usluge pod uobičajenim tržišnim uvjetima.

56. U tom smislu Komisija napominje da trenutačno velika većina zračnih luka u Uniji prima javna sredstva za pokrivanje ulaganja i operativnih troškova. Većina tih zračnih luka može opstati na tržištu samo uz javnu potporu.

⁽⁵¹⁾ Predmeti T-129/95, T-2/96 i T-97/96 *Neue Maxhütte Stahlwerke i Lech Stahlwerke protiv Komisije* [1999], ECR II-17, stavak 120. Vidi i predmet C-40/85, *Belgija protiv Komisije*, [1986], ECR 02321, stavak 13.

⁽⁵²⁾ Presuda „Stardust Marine”, stavak 69. Vidi i predmet C-303/88 *Italija protiv Komisije*, [1991] ECR I-1433, stavak 20.

⁽⁵³⁾ Predmet C-305/89 *Italija protiv Komisije (presuda „Alfa Romeo”)* [1991] ECR I-1603, stavak 20. Predmet T-228/99 *Westdeutsche Landesbank Girozentrale protiv Komisije* [2003] ECR II-435, stavci 250. – 270.

⁽⁵⁴⁾ Vidi Odluku Komisije u predmetu C25/2007 – Finska – zračna luka Tampere Pirkkala i Ryanair, (SL L 309., 19.11.2013. str. 27.).

⁽⁵⁵⁾ Predmet C-124/10 *Komisija protiv EDF* [2012], još nije objavljen, stavci 84., 85. i 105.

⁽⁵⁶⁾ Predmeti T-129/95, T-2/96 i T-97/96 *Neue Maxhütte stahlwerke i Lech Stahlwerke protiv Komisije* [1999], ECR II-17, stavak 120. Vidi i predmet C-40/85, *Kraljevina Belgija protiv Komisije*, [1986], ECR 02321, stavak 13.

57. Zračne luke u javnom vlasništvu javna tijela tradicionalno smatraju infrastrukturnama za olakšavanje lokalnog razvoja, a ne kao poduzeća koja rade prema tržišnim uvjetima. Stoga postoji tendencija da se cijene tih zračnih luka ne određuju uzimajući u obzir tržišne uvjete i, posebice, zdrave *ex ante* izgleda za profitabilnošću, već se one uglavnom promatraju vezano za socijalne ili regionalne okolnosti.

58. Čak i kada su neke zračne luke u privatnom vlasništvu ili pod privatnom upravom i ne uzimaju u obzir socijalna ili regionalna pitanja, na cijene koje zaračunavaju te zračne luke snažno mogu utjecati cijene koje zaračunava većina zračnih luka s javnim subvencijama jer zračni prijevoznici uzimaju te druge cijene u obzir tijekom pregovora s privatnim ili privatno upravljanim zračnim lukama.

59. U tim okolnostima Komisija snažno dvoji u to da se trenutačno može odrediti odgovarajuća referentna točka radi definiranja pravih tržišnih cijena usluga koje pružaju zračne luke. Ta se situacija u budućnosti može promijeniti ili razviti, posebice kad se pravila o državnoj potpori budu potpuno primjenjivala na javno financiranje zračnih luka.

60. U svakom slučaju Komisija smatra da bi se postupak određivanja referentne točke trebao temeljiti na usporedbi pristojbi zračnih luka, bez pogodnosti koje se pružaju zračnom prijevozniku (poput marketinške podrške, popusta ili bilo kakvih drugih poticaja) na dovoljnom broju odgovarajućih „zračnih luka koje služe za usporedbu” i čiji se upravitelji ponašaju kao subjekti u tržišnom gospodarstvu. Treba primijeniti posebno sljedeće pokazatelje:

- (a) intenzitet prometa;
- (b) vrstu prometa (poslovni ili turistički ili odlazno odredište), relativnu važnost prijevoza tereta i relativnu važnost prihoda od nezrakoplovnih djelatnosti zračne luke;
- (c) vrstu i razinu pruženih zrakoplovnih usluga;
- (d) blizinu zračne luke velikom gradu;
- (e) broj stanovnika u prihvatnom području zračne luke;
- (f) prosperitet okolnog područja (BDP po glavi stanovnika);
- (g) različita geografska područja iz kojih bi se mogli privući putnici.

3.5.2. *Ex ante* analiza profitabilnosti

61. Izgleda *ex ante* analize dodatne profitabilnosti Komisija trenutačno smatra najrelevantnijim kriterijem za procjenu dogovora koje zračne luke zaključuju s pojedinim zračnim prijevoznicima.

62. U tom smislu Komisija smatra da je diferencijacija cijena standardna poslovna praksa pod uvjetom da je sukladna sa svim relevantnim zakonima u vezi s tržišnim natjecanjem i poslovnim sektorima⁽⁵⁷⁾. Usprkos tome, politike takvih diferenciranih cijena trebale bi biti komercijalno opravdane kako bi bile sukladne s STG testom⁽⁵⁸⁾.

63. Komisija smatra da se dogovori sklopljeni između zračnih prijevoznika i zračne luke mogu smatrati usklađenima s testom STG-a kada, sa stajališta *ex ante*, dodatno pridonose profitabilnosti zračne luke. Zračna luka trebala bi pokazati da je, kad sklapa dogovor sa zračnim prijevoznikom (npr. posebnog ugovora ili ukupnog programa pristojbi zračne luke) je sposobna tijekom trajanja dogovora pokriti sve troškove koji proizlaze iz dogovora uz razumnu profitnu maržu⁽⁵⁹⁾ na temelju razumnih srednjoročnih izgleda⁽⁶⁰⁾.

⁽⁵⁷⁾ Relevantne odredbe uključuju članke 101. i 102. Ugovora te Direktivu 2009/12/EZ.

⁽⁵⁸⁾ Vidi Odluku Komisije u predmetu C12/2008 – Slovačka – Ugovor između zračne luke Bratislava i zračnog prijevoznika Ryanair (SL L 27, 1.2.2011., str. 24.) i Odluku Komisije u predmetu C25/2007 – Finska – zračna luka Tampere Pirkkala i zračni prijevoznik Ryanair (SL L 309, 19.11.2013., str. 27.).

⁽⁵⁹⁾ Razumna profitna marža „uobičajena” je stopa povrata kapitala, odnosno iznos povrata koji bi bio potreban uobičajenom poduzeću prilikom ulaganja sličnog rizika. Povrat se mjeri kao unutarnja stopa povrata (*Internal Rate of Return* – IRR) prema predviđenim tokovima novca koje inducira dogovor sa zračnim prijevoznikom.

⁽⁶⁰⁾ To ne isključuje predviđanje da buduće koristi za vrijeme trajanja dogovora mogu nadoknaditi početne gubitke.

64. Kako bi se procijenilo je li dogovor koji je zračna luka sklopila sa zračnim prijevoznikom u skladu s testom STG-a, očekivane nezrakoplovne prihode⁽⁶¹⁾ koji proizlaze iz djelatnosti zračnog prijevoznika treba uzeti u obzir zajedno s pristojbama zračnih luka, bez popusta, marketinške podrške ili programa poticaja⁽⁶²⁾. Slično tome treba uzeti u obzir sve očekivane troškove koje dodatno proizvede zračna luka u vezi s djelatnost zračnog prijevoznika u zračnoj luci⁽⁶³⁾. Takvi dodatni troškovi mogli bi obuhvaćati sve kategorije rashoda ili ulaganja poput dodatnih troškova osoblja i opreme te investicijskih troškova koji su nastali uslijed prisutnosti zračnog prijevoznika u zračnoj luci. Ako se, na primjer, zračna luka treba proširiti ili izgraditi novi terminal ili kakav drugi objekt kako bi se pretežito udovoljilo potrebama određenoga zračnog prijevoznika, takvi bi se troškovi trebali uzeti u obzir pri izračunavanju dodatnih troškova. Za razliku od toga, troškovi koje bi zračna luka morala svejedno snositi, bez obzira na dogovor sa zračnim prijevoznikom, ne treba uzeti u obzir u testu STG-a.

65. Kad upravitelj zračne luke ima koristi od usklađene potpore, korist koja proizlazi iz takve potpore ne prosljeđuje se određenom zračnom prijevozniku⁽⁶⁴⁾ ako su ispunjeni sljedeći uvjeti: infrastruktura je otvorena za sve zračne prijevoznike⁽⁶⁵⁾ (to uključuje infrastrukturu koju će vjerojatnije koristiti određene kategorije, poput niskotarifnih operatera ili čartera) i nije namijenjena samo jednom zračnom prijevozniku; a zračni prijevoznici plaćaju tarife koje pokrivaju najmanje dodatne troškove navedene u točki 64. Osim toga, Komisija smatra da bi pod takvim uvjetima, čak i ako bi postojala državna potpora zračnim prijevoznicima, takva potpora u svakom slučaju bila usklađena s unutarnjim tržištem zbog istih razloga kojima se opravdava usklađenost potpore na razini zračne luke. Kad operator zračne luke ima koristi od neusklađene potpore za ulaganje, korist koja proizlazi iz takve potpore ne prosljeđuje se određenom zračnom prijevozniku ako su ispunjeni sljedeći uvjeti: infrastruktura je otvorena za sve zračne prijevoznike i nije namijenjena samo jednom zračnom prijevozniku; a zračni prijevoznici plaćaju tarife koje pokrivaju najmanje dodatne troškove navedene u točki 64. Komisija smatra da se pod takvim uvjetima ne može isključiti sektorska prednost zrakoplovne industrije ili drugih korisnika, ali ona ne bi trebala dovesti do traženja nadoknade od određenih zračnih prijevoznika ili drugih korisnika.

66. Pri procjeni dogovora između zračne luke i zračnog prijevoznika Komisija će uzeti u obzir i opseg u kojem se procjenjivani dogovor može smatrati dijelom provedbe cjelokupne strategije zračne luke za koju se očekuje da bi barem dugoročno trebala dovesti do profitabilnosti.

4. JAVNO FINANCIRANJE USLUGA OD OPĆEGA GOSPODARSKOG INTERESA

67. U nekim slučajevima javna tijela mogu definirati određene gospodarske djelatnosti koje obavljaju zračne luke ili zračni prijevoznici kao usluge od općega gospodarskog interesa u smislu članka 106. stavka 2. Ugovora i sudske prakse iz predmeta *Altmark*⁽⁶⁶⁾ te osigurati naknadu za pružanje takvih usluga.

⁽⁶¹⁾ Nezrakoplovni prihodi uglavnom su pristojbe za parkiranje, naknade za najam prodavaonica itd.

⁽⁶²⁾ Svaka javna potpora, kao što su npr. marketinški sporazumi izravno zaključeni između javnih tijela i zračnog prijevoznika, a koja je smišljena kao nadoknada za dio uobičajenih troškova koje snosi zračna luka u vezi s dogovorom između zračne luke i zračnog prijevoznika isto će se tako uzeti u obzir. To se događa bez obzira na činjenicu je li takva potpora dodijeljena izravno predmetnom zračnom prijevozniku ili se provodi kroz zračnu luku ili neki drugi subjekt.

⁽⁶³⁾ Presuda „Charleroi”, stavak 59.

⁽⁶⁴⁾ Ono što je u ovom stavku rečeno o zračnim prijevoznicima na isti se način primjenjuje na ostale korisnike zračne luke.

⁽⁶⁵⁾ Vidi posebno spojene predmete T-443/08 i T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG i Flughafen Leipzig Halle GmbH protiv Komisije*, [2011] ECR II-1311, stavak 109.

⁽⁶⁶⁾ Vidi presudu u predmetu *Altmark*, stavci od 86. do 93. Javno financiranje za pružanje usluga od općega gospodarskog interesa ne zahtijeva selektivnu prednost u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora ako su ispunjena sljedeća četiri uvjeta: (a) korisniku mehanizma državnih potpora za usluge od općega gospodarskog interesa mora biti formalno povjereno osiguravanje sredstava i pružanje usluga od općega gospodarskog interesa, a odgovarajuće obveze moraju biti jasno definirane; (b) parametri izračuna naknade moraju biti prethodno utvrđeni na objektivni i transparentan način; (c) naknada ne smije premašivati iznos koji je potreban za pokrivanje svih ili djelomičnih troškova koji se snose pri pružanju usluga od općega gospodarskog interesa uzimajući u obzir relevantne primitke i razumnu dobit za ispunjavanje tih obveza i (d) ako korisnik nije odabran u skladu s postupkom javne nabave kojim se omogućuje pružanje usluga po najnižoj cijeni za zajednicu razina dodijeljene naknade mora se odrediti na osnovi analize troškova koje bi tipično dobro vođeno poduzeće snosilo pri pružanju tih obveza, uzimajući u obzir relevantne primitke i razumnu dobit.

68. U takvim su slučajevima u Komunikaciji o uslugama od općega gospodarskog interesa⁽⁶⁷⁾ i Uredbi Komisije (EU) br. 360/2012⁽⁶⁸⁾ navedene smjernice o uvjetima pod kojima javno financiranje usluga od općega gospodarskog interesa predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora. Potpore u obliku naknade za javne usluge bit će procijenjene u skladu s Odlukom Komisije 2012/21/EU⁽⁶⁹⁾ i okvirom za usluge od općega gospodarskog interesa⁽⁷⁰⁾. Ta četiri dokumenta zajedno čine „paket usluga od općega gospodarskog interesa” koji se odnosi i na naknade koje se dodjeljuju zračnim lukama i zračnim prijevoznicima. Tekst u nastavku ilustrirat će primjenu nekih od načela navedenih u paketu usluga od općega gospodarskog interesa u svjetlu određenih specifičnosti sektora.

4.1. Definicija usluga od općega gospodarskog interesa u sektorima zračnih luka i zračnog prijevoza

69. Prvi kriterij iz predmeta *Altmark* zahtijeva jasno definiranje zadataka koji čine uslugu od općega gospodarskog interesa. Taj se zahtjev poklapa sa zahtjevom iz članka 106. stavka 2. Ugovora.⁽⁷¹⁾ Prema sudskoj praksi,⁽⁷²⁾ poduzeća kojima je povjereno upravljanje uslugama od općega gospodarskog interesa taj su zadatak morala dobiti odlukom javnih tijela. Komisija je isto tako pojasnila⁽⁷³⁾ da bi djelatnost, kako bi se smatrala uslugom od općega gospodarskog interesa, trebala imati posebne karakteristike u usporedbi s običnim gospodarskim djelatnostima, a cilj općeg interesa koji žele postići javna tijela ne može jednostavno biti razvoj određenih gospodarskih djelatnosti ili područja navedenih u članku 107. stavku 3. točki (c) Ugovora.⁽⁷⁴⁾

70. Kad je riječ o uslugama zračnog prijevoza, obveze u smislu javnih usluga mogu se nametnuti samo u skladu s Uredbom (EZ) br. 1008/2008⁽⁷⁵⁾. Posebno, takve se obveze mogu uvesti samo na specifičnim zračnim linijama ili skupini zračnih linija,⁽⁷⁶⁾ a ne na generičkoj zračnoj liniji koja polazi iz određene zračne luke, grada ili regije. Osim toga, obveze javnih usluga mogu se uvesti na nekoj zračnoj liniji samo kako bi se ispunile potrebe prijevoza koje se ne mogu na odgovarajući način zadovoljiti postojećom zračnom linijom ili drugim načinima prijevoza⁽⁷⁷⁾.

71. U tom smislu treba naglasiti da sukladnost sa sadržajnim i proceduralnim zahtjevima Uredbe (EZ) br. 1008/2008 ne otklanja potrebu za procjenom sukladnosti države članice s člankom 107. stavkom 1. Ugovora.

72. Kada je riječ o zračnim lukama, Komisija smatra da je moguće da se u opravdanim slučajevima cijelo upravljanje nekom zračnom lukom smatra uslugama od općega gospodarskog interesa. U svjetlu načela navedenih u točki 69. Komisija smatra da to može biti slučaj samo kada bi dio područja koje bi zračna luka opskrbljivala, bez te zračne luke, bio izoliran od ostatka Unije do takve mjere da bi to sprječavalo njegov socijalni i gospodarski razvoj. Takva procjena trebala bi uzeti u obzir druge načine prijevoza, posebno brze željeznice ili pomorske veze koje se opslužuju trajektima. U takvim slučajevima javna tijela mogu nametnuti obvezu pružanja javne usluge zračnoj luci kako bi se osiguralo da zračna luka ostane otvorena za komercijalni promet. Komisija naglašava da određene zračne luke moraju odigrati važnu ulogu u smislu regionalnog povezivanja izoliranih, udaljenih ili perifernih regija Unije. Do takve situacije posebno može doći kada je riječ o najudaljenijim regijama kao i o otocima ili drugim područjima Unije. Uz procjenu od slučaja do slučaja i ovisno o posebnim značajkama svake zračne luke i regije koju opskrbljuje, definiranje obveza povezanih s uslugama od općega gospodarskog interesa u tim zračnim lukama može biti opravdano.

⁽⁶⁷⁾ Vidi fusnotu 20

⁽⁶⁸⁾ Uredba Komisije (EU) br. 360/2012 od 25. travnja 2012. o primjeni članaka 107. i 108. Ugovora o funkcioniranju Europske Unije na potpore *de minimis* koje se dodjeljuju poduzetnicima koja pružaju usluge od općeg gospodarskog interesa (SL L 114, 26.4.2012., str. 8.).

⁽⁶⁹⁾ Odluka Komisije 2012/21/EU od 20. prosinca 2012. o primjeni članka 106. stavka 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije na državne potpore u obliku naknade za pružanje javnih usluga koje se dodjeljuju određenim poduzetnicima kojima je povjereno obavljanje usluga od općega gospodarskog interesa (SL L 7, 11.1.2012., str. 3.).

⁽⁷⁰⁾ Komunikacija Komisije o okviru Europske unije za državne potpore u obliku naknade za pružanje javnih usluga (2011.) (SL C 8, 11.1.2012., str. 15.).

⁽⁷¹⁾ Predmet T-289/03 *British United Provident Association Ltd (BUPA) protiv Komisije* [2008], ECR II-81, stavci 171. i 224.

⁽⁷²⁾ Vidi spojene predmete T-204/97 i T-270/97 *EPAC – Empresa para a Agroalimentação e Cereais, SA protiv Komisije* [2000] ECR II-2267, stavak 126. i predmet T-17/02 *Fred Olsen, SA protiv Komisije* [2005] ECR II-2031, stavci 186. i 188.–189.

⁽⁷³⁾ Vidi Komunikaciju o uslugama od općega gospodarskog interesa, stavak 45.

⁽⁷⁴⁾ Vidi odluku br. 381/04 – Francuska, Projekt za telekomunikacije visokog kapaciteta u Atlantskim Pirenejima (DORSAL), (SL C 162, 2.7.2005., str. 5.).

⁽⁷⁵⁾ Članci 16., 17. i 18.

⁽⁷⁶⁾ I polazišna i odredišna zračna luka moraju biti jasno identificirane, vidi članak 16. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 1008/2008.

⁽⁷⁷⁾ Komisija posebno smatra da bi bilo teško opravdati obveze javnih usluga na zračnoj liniji u određenu zračnu luku ako već postoje slične usluge, posebice u pogledu vremena prijevoza, učestalosti, razine i kvalitete usluga, u drugoj zračnoj luci koja opskrbljuje isto prihvatno područje.

73. U svjetlu posebnih zahtjeva povezanih s obvezama javne usluge za usluge zračnog prijevoza⁽⁷⁸⁾ i potpune liberalizacije tržišta zračnog prijevoza, Komisija smatra da područje primjene obveza javne usluge koji se nameće zračnim lukama ne bi trebalo obuhvaćati razvoj komercijalnih usluga zračnog prijevoza.

4.2. Usklađenost potpora u obliku naknade za javne usluge

74. Ako jedan od kumulativnih kriterija presude u predmetu *Altmark* ne bude ispunjen, naknada za javne usluge pruža gospodarsku prednost korisniku i može predstavljati državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora. Takva državna potpora može se smatrati usklađenom s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 106. stavkom 2. Ugovora ako su ispunjeni svi kriteriji usklađenosti izrađeni za primjenu stavka.

75. Državne potpore u obliku naknade za javne usluge izuzete su iz obveze o prijavljivanju predviđene u članku 108. stavku 3. Ugovora ako su ispunjeni zahtjevi postavljeni u Odluci 2012/21/EU. Područje primjene Odluke 2012/21/EU obuhvaća naknadu za javne usluge koja se dodjeljuje:

- a) zračnim lukama u kojima prosječni godišnji promet ne premašuje 200 000 putnika⁽⁷⁹⁾ tijekom povjeravanja usluga od općega gospodarskog interesa i
- b) zračnim prijevoznicima za veze s otocima gdje prosječni godišnji promet ne premašuje 300 000 putnika.⁽⁸⁰⁾

76. Državne potpore koje nisu obuhvaćene Odlukom 2012/21/EU mogu se smatrati usklađenima prema članku 106. stavku 2. Ugovora ako su ispunjeni uvjeti okvira za usluge od općega gospodarskog interesa. Treba, međutim, napomenuti da se na procjenu u skladu s Odlukom 2012/21/EU i s okvirom za usluge od općega gospodarskog interesa primjenjuju razmatranja o definiciji obveza pružanja javnih usluga koje se uvode zračnim lukama ili prijevoznicima u točkama od 69. do 73. ovih smjernica.

5. USKLAĐENOST POTPORA NA TEMELJU ČLANKA 107. STAVKA 3. TOČKE (C) UGOVORA

77. Ako javna financijska sredstva koja se dodjeljuju zračnim lukama i/ili zračnim prijevoznicima predstavljaju potpore, te se potpore mogu smatrati usklađenima s unutarnjim tržištem prema članku 107. stavku 3. točke (c) Ugovora pod uvjetom da budu sukladne s kriterijima usklađenosti navedenima za zračne luke u odjeljku 5.1. a za zračne prijevoznike u odjeljku 5.2. ovih smjernica. Mjere državnih potpora koje se dodjeljuju zračnim prijevoznicima koji dodatno smanjuju profitabilnost zračne luke (vidi točke 63. i 64. ovih smjernica) smatrat će se neusklađenima s unutarnjim tržištem prema članku 107. stavku 1. ako ne budu ispunjeni uvjeti usklađenosti za početne potpore navedeni u odjeljku 5.2 ovih smjernica.

78. Kako bi procijenila može li se mjera državne potpore smatrati sukladnom s unutarnjim tržištem prema članku 107. stavku 3. točki (c), Komisija općenito analizira osigurava li oblik mjere potpore da pozitivni učinak potpore na objektivni zajednički interes premašuje njezine potencijalno negativne učinke na trgovinu i tržišno natjecanje.

79. U Komunikaciji o modernizaciji državnih potpora poziva se na utvrđivanje i definiranje zajedničkih načela primjenjivih na procjenu usklađenosti svih mjera potpore koje Komisija provodi. Smatrat će se da je mjera potpore usklađena s unutarnjim tržištem prema članku 107. stavku 3. Ugovora ako su ispunjeni sljedeći kumulativni uvjeti:

- (a) doprinos dobro definiranom cilju od zajedničkog interesa: mjera državne potpore mora imati cilj od zajedničkog interesa u skladu s člankom 107. stavkom 3. Ugovora;
- (b) potreba za intervencijom države: mjera državne potpore mora biti namijenjena situaciji u kojoj potpora može donijeti materijalno poboljšanje koje tržište ne može samo ostvariti, primjerice ispravljanjem tržišnog nedostatka ili rješavanjem pitanja kapitala ili kohezije;
- (c) primjerenost mjere potpore: mjera potpore mora biti odgovarajući instrument politika namijenjen doseganju cilja od zajedničkog interesa;

⁽⁷⁸⁾ Vidi točku 70. i Uredbu (EZ) br. 1008/2008, uvodnu izjavu 12. i članke 16. do 18.

⁽⁷⁹⁾ Ta se granična vrijednost odnosi na putovanje u jednom smjeru, odnosno putnik koji leti iz zračne luke i natrag broji se dva puta. Ako je zračna luka dio skupine zračnih luka, intenzitet putničkog prometa utvrđuje se na temelju svake pojedinačne zračne luke.

⁽⁸⁰⁾ Vidi na primjer predmet C-156/98 *Njemačka protiv Komisije* [2000] ECR I-6857, stavak 78. i predmet C-333/07 *Régie Networks protiv Rhone Alpes Bourgogne* [2008] ECR I-10807, stavci 94. – 116.

- (d) učinak poticaja: potporom se mora promijeniti ponašanje predmetnih poduzetnika na takav način da se počnu baviti dodatnom djelatnošću kojom se ne bi bavili bez potpore ili bi se njome bavili na ograničen ili drukčiji način ili na drugoj lokaciji;
- (e) razmjernost potpore (potpora ograničena na minimum): iznos potpore mora se ograničiti na minimum potreban za poticanje dodatnih ulaganja ili djelatnosti u predmetnom području;
- (f) izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama: negativni učinci potpore moraju biti dovoljno ograničeni kako bi ukupna bilanca mjere bila pozitivna;
- (g) transparentnost potpore: države članice, Komisija, gospodarski subjekti i zainteresirana javnost moraju imati jednostavan pristup svim relevantnim aktima i važnim informacijama o potpori dodijeljenoj na temelju tih akata, kao što je izneseno u odjeljku 8.2.

80. U pogledu državnih potpora na zrakoplovnom tržištu Komisija smatra da se ta zajednička načela poštuju ako državne potpore dodijeljene zračnim lukama ili prijevoznicima ispunjuju sve uvjete navedene u odjeljcima 5.1. i 5.2. Stoga sukladnost s tim uvjetima podrazumijeva usklađenost potpora s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora.

81. Međutim, ako nerazdvojan vid mjere državnih potpora i njezinih uvjeta (uključujući način njezina financiranja kada je on sastavni dio mjere državne potpore) sadržava povredu prava Unije, potpore se ne mogu proglasiti usklađenima s unutarnjim tržištem⁽⁸¹⁾.

82. Osim toga, pri procjenjivanju sukladnosti svake državne potpore s unutarnjim tržištem, Komisija će uzeti u obzir sve postupke koji se tiču povrede članka 101. ili članka 102. Ugovora, a koji se mogu odnositi na korisnika potpore i koji mogu biti važni za njezinu procjenu na temelju članka 107. stavka 3. Ugovora⁽⁸²⁾.

5.1. Potpore zračnim lukama

5.1.1. Potpore za ulaganje zračnim lukama

83. Potpore za ulaganje koje se dodjeljuju zračnim lukama u obliku pojedinačnih potpora ili u okviru programa potpora smatraju se usklađenima s unutarnjim tržištem prema članku 107. stavku 3. točki (c) Ugovora pod uvjetom da su ispunjeni kumulativni uvjeti iz točke 79. kako je navedeno u točkama od 84. do 108.:

(a) Doprinos dobro definiranom cilju od zajedničkog interesa:

84. Smatra se da potpore za ulaganje zračnim lukama pridonose ostvarenju cilja od zajedničkog interesa ako:

a) povećavaju mobilnost građana Unije i povezanost regija uspostavom pristupnih točaka za letove unutar Unije; ili

b) bore se protiv zagušenja prometa u najvećim zračnim lukama Unije ili

c) olakšavaju regionalni razvoj.

85. Usprkos tome, dupliciranje neprofitabilnih zračnih luka ili izgradnja dodatnih neiskorištenih kapaciteta ne pridonosi ostvarivanju cilja od zajedničkog interesa. Ako je određeni investicijski projekt primarno usmjeren u stvaranje novih kapaciteta neke zračne luke, nova infrastruktura u srednjoročnom razdoblju mora zadovoljiti prognoziranu potrebu zračnih prijevoznika, putnika i špeditera u prihvatnom području zračne luke. Ne može se smatrati da ulaganja koja nemaju zadovoljavajuće srednjoročne izgleda za uporabu ili pogoršavaju srednjoročne izgleda za uporabu postojeće infrastrukture u prihvatnom području služe cilju od zajedničkog interesa.

⁽⁸¹⁾ Vidi predmet C-225/91 *Matra protiv Komisije*, [1993] ECR I-3203, stavak 42.

⁽⁸²⁾ Od 70 % do 90 % troškova zračne luke je fiksno.

86. U skladu s tim Komisija sumnja u srednjoročne izgledе za uporabu infrastrukture zračne luke u zračnoj luci smještenoj u prihvatnom području neke postojeće zračne luke u slučaju da postojeća zračna luka ne radi punim ili gotovo punim kapacitetom. Srednjoročni izgledi za uporabu moraju biti prikazani na temelju kvalitetnih predviđanja putničkog i teretnog prometa u okviru *ex ante* poslovnog plana te moraju identificirati vjerojatne učinke ulaganja na postojeću infrastrukturu poput druge zračne luke ili drugih načina prijevoza, posebno brzih željezničkih veza.

(b) Potreba za intervencijom države

87. Kako bi se procijenilo jesu li državne potpore učinkovite u ostvarenju cilja od zajedničkog interesa, nužno je najprije identificirati problem koji treba riješiti. Državne potpore trebale bi biti usmjerene prema situacijama u kojima mogu dovesti do materijalnog poboljšanja koje tržište samo ne može ostvariti.

88. Uvjeti s kojima se suočavaju male zračne luke pri razvoju svojih usluga i privlačenju privatnih financijskih sredstava za infrastrukturna ulaganja često su nepovoljniji od onih s kojima se suočavaju velike zračne luke u Uniji. Zbog tih razloga u sadašnjim tržišnim okolnostima male zračne luke mogu imati poteškoće pri osiguravanju financijskih sredstava za svoja ulaganja bez javnog financiranja.

89. Potreba za javnim financiranjem infrastrukturnih ulaganja zbog visokih će fiksnih troškova⁽⁸³⁾ ovisiti o veličini zračne luke i normalno će biti veća za manje zračne luke. Komisija smatra da se u sadašnjim tržišnim okolnostima mogu identificirati sljedeće kategorije zračnih luka⁽⁸⁴⁾ i njihove odgovarajuće financijske održivosti:

- a) zračne luke s godišnjim prometom do 200 000 putnika možda u velikoj mjeri neće moći pokriti svoje kapitalne troškove;
- b) zračne luke s godišnjim prometom između 200 000 i 1 milijun putnika obično u velikoj mjeri ne mogu pokriti svoje kapitalne troškove;
- c) zračne luke s godišnjim prometom od 1 do 3 milijuna putnika trebale bi u prosjeku biti sposobne pokriti veći dio svojih kapitalnih troškova;
- d) zračne luke s godišnjim prometom od 3 do 5 milijuna u načelu bi trebale biti sposobne u velikoj mjeri pokriti sve svoje troškove (uključujući operativne i kapitalne troškove), ali u nekim okolnostima, specifičnima za pojedine slučajeve, može biti potrebna javna podrška za financiranje nekih njihovih kapitalnih troškova;
- e) zračne luke s godišnjim prometom većim od 5 milijuna putnika obično su profitabilne i sposobne pokriti sve svoje troškove, osim u vrlo iznimnim okolnostima.

(c) Prikladnost državnih potpora kao instrumenta politike:

90. Države članice moraju pokazati da je državna potpora odgovarajući instrument politike za postizanje zacrtanog cilja ili rješavanje problema koje se namjeravalo riješiti potporom. Mjere potpora neće se smatrati usklađenima s unutarnjim tržištem ako se isti cilj može ostvariti instrumentima politika ili potpora koji u manjoj mjeri narušavaju tržišno natjecanje.

91. Države članice imaju mogućnost različitih odabira u smislu primjene različitih instrumenata politika i oblika potpora. Općenito, kada država članica razmotri druge mogućnosti politika i usporedi primjenu selektivnog instrumenta poput državnih potpora u obliku izravnih bespovratnih sredstava s oblicima potpora koji manje narušavaju tržišno natjecanje (poput zajmova, jamstava i povratnih predujmova), predmetne se mjere smatraju odgovarajućim instrumentom.

92. Kad god je to moguće, države članice potiču se na izradu nacionalnih programa koji odražavaju glavna načela javnog financiranja te pokazuju najvažnije značajke planiranoga javnog financiranja zračnih luka. Okvirnim programima osigurava se koherentnost korištenja javnih sredstava, smanjuje administrativno opterećenje na manja tijela koja dodjeljuju sredstva te ubrzava provedba pojedinih mjera potpora. Nadalje, države članice potiču se na davanje jasnih smjernica za provedbu financiranja državnim potporama za regionalne zračne luke.

⁽⁸³⁾ Kategorije zračnih luka u svrhu ovih smjernica temelje se na dostupnim industrijskim podacima.

⁽⁸⁴⁾ Neto sadašnja vrijednost (NSV) razlika je između pozitivnog i negativnog toka novca tijekom životnog vijeka ulaganja, diskontiranih na njihovu trenutnu vrijednost troškom kapitala, tj. normalnom traženom stopom prinosa koju trgovačko društvo primjenjuje u drugim sličnim investicijskim projektima ili, gdje je to neprimjenjivo, troška kapitala društva u cjelini, ili očekivanih prinosa koji se obično viđaju u zrakoplovnom sektoru.

(d) Postojanje učinka poticaja:

93. Radovi na pojedinom ulaganju mogu započeti tek nakon podnošenja zahtjeva tijelu koje dodjeljuje sredstva. Ako radovi započnu prije podnošenja zahtjeva tijelu koje dodjeljuje sredstva, nijedna potpora dodijeljena u pogledu toga ulaganja neće se smatrati usklađenom s unutarnjim tržištem.

94. Projekt ulaganja u zračnoj luci može biti gospodarski privlačan sam po sebi. Stoga je potrebno provjeriti i potvrditi da se ulaganje ne bi poduzelo ili se ne bi poduzelo u jednakoj mjeri bez državnih potpora. Ako se to potvrdi, Komisija će smatrati da mjera potpora ima učinak poticaja.

95. Učinak poticaja utvrđuje se protučinjeničnom analizom, usporedbom razina planiranih djelatnosti uz postojanje potpora i bez njih.

96. Kada nisu poznate specifične protučinjenice, učinak poticaja može se pretpostaviti ako postoji manjak financijskih sredstava („manjak financijskih sredstava u kapitalnim troškovima”), odnosno kada se na temelju *ex ante* poslovnog plana može pokazati da postoji razlika između pozitivnog i negativnog toka novca (uključujući troškove ulaganja u fiksnu kapitalnu imovinu) tijekom životnog vijeka ulaganja u smislu neto⁽⁸⁵⁾ sadašnje vrijednosti⁽⁸⁶⁾.

(e) Razmjernost iznosa potpore (potpora ograničena na minimum)

97. Najveći dopušteni iznos državnih potpora izražen je kao postotak (%) prihvatljivih troškova (najveći intenzitet potpora). Prihvatljivi su troškovi oni koji se odnose na ulaganja u infrastrukturu zračne luke, uključujući troškove planiranja, infrastrukturu za zemaljske usluge (poput trake za prtljagu i sl.) i opremu zračne luke. Troškovi ulaganja koji se odnose na neizrakoplovne djelatnosti (posebno parkiranje, hotele, restorane i urede) neprihvatljivi su⁽⁸⁷⁾.

98. Troškovi ulaganja koji se odnose na pružanje zemaljskih usluga (poput autobusa, vozila i sl.) neprihvatljivi su ako nisu sastavni dio infrastrukture za zemaljske usluge.⁽⁸⁸⁾

99. Kako bi bile razmjerne, potpore za ulaganje u zračne luke moraju se ograničiti na dodatne troškove (neto dodatnih prihoda) dobivene poduzimanjem projekta/djelatnosti koji su primili potporu, a ne alternativnog projekta/djelatnosti koje bi korisnik poduzeo u protučinjeničnom scenariju, odnosno da nije primio potporu. Kada nije poznato specifično protučinjenično stanje, državne potpore, da bi bile razmjerne, ne bi smjele biti veće od manjka financijskih sredstava investicijskog projekta (takozvani „manjak financijskih sredstava u kapitalnim troškovima”), koji se određuje na temelju *ex ante* poslovnog plana kao neto sadašnja vrijednost razlike između pozitivnog i negativnog toka novca (uključujući troškove ulaganja) tijekom životnog vijeka ulaganja. Za potpore za ulaganje poslovni bi plan trebao obuhvatiti razdoblje gospodarskog korištenja imovine.

100. Budući da će manjak financijskih sredstava ovisiti o veličini zračne luke i obično je veći za manje zračne luke, Komisija će upotrijebiti različite dopuštene maksimalne iznose potpora kako bi se osigurala ukupna proporcionalnost. Intenzitet potpora ne smije premašiti najveći dopušteni intenzitet potpora za ulaganje i u svakom slučaju ne bi trebao premašiti stvarni manjak financijskih sredstava investicijskog projekta.

101. U sljedećoj tablici sažeti su najveći dopušteni intenziteti potpora ovisno o veličini zračne luke na temelju godišnjeg broja putnika⁽⁸⁹⁾:

Veličina zračne luke na osnovi prosječnog putničkog prometa (godišnji broj putnika)	Najveći intenzitet potpora
3 – 5 milijuna	do 25 %
1 – 3 milijuna	do 50 %
< 1 milijun	do 75 %

⁽⁸⁵⁾ To ne isključuje predviđanje da buduće koristi mogu nadoknaditi početne gubitke.

⁽⁸⁶⁾ Financiranje takvih djelatnosti nije obuhvaćeno ovim smjernicama jer se one ne odnose na prijevoz te će se stoga procjenjivati na temelju relevantnih pravila za sektore i općih pravila.

⁽⁸⁷⁾ Načela navedena u ovim smjernicama ne odnose se na potpore za osiguravanje zemaljskih usluga bez obzira na to osigurava li ih sama zračna luka, zračni prijevoznik ili dobavljač zemaljskih usluga za treće strane; takve će se potpore procjenjivati na temelju relevantnih općih pravila.

⁽⁸⁸⁾ Stvarni prosječni godišnji putnički promet tijekom dvije financijske godine prije godine u kojoj se potpore prijavljuju ili dodjeljuju, ili u kojoj se isplaćuju ako je riječ o neprijavljenim potporama. U slučaju novoizgrađene putničke zračne luke uzima se obzir prognozirani prosječni godišnji putnički promet tijekom dvije financijske godine nakon početka rada komercijalnoga putničkog prometa. Granične vrijednosti odnose se na jedan smjer putovanja. To znači da bi se putnik koji, primjerice, leti u zračnu luku i iz nje brojio dva puta; ovo se odnosi na pojedinačne zračne linije. Ako je zračna luka dio skupine zračnih luka, intenzitet putničkog prometa utvrđuje na temelju svake pojedinačne zračne luke.

⁽⁸⁹⁾ Vidi odjeljak 5.1.1. (a)

102. Najveći intenziteti potpora za ulaganja u financiranje infrastrukture zračne luke mogu se povećati za najviše 20 % za zračne luke smještene u udaljenoj regiji, bez obzira na njihovu veličinu.

103. Zračne luke s prosječnim prometom manjim od 1 milijuna putnika godišnje trebale bi pridonijeti najmanje 25 % financiranju ukupnih prihvatljivih troškova ulaganja. Međutim, projekti ulaganja u određenim zračnim lukama s prosječnim prometom manjim od 1 milijuna putnika godišnje koje su smještene u perifernim regijama Unije može dovesti do manjka financijskih sredstava koji je veći od najvećih dopuštenih intenziteta potpora. Podložno procjeni pojedinačnih slučajeva i ovisno o posebnim značajkama svake zračne luke, investicijskog projekta i regije koju opslužuje, intenzitet veći od 75 % može se opravdati u iznimnim okolnostima za zračne luke s prometom manjim od 1 milijuna putnika godišnje.

104. Kako bi se uzele u obzir posebne okolnosti u pogledu premještanja postojeće zračne luke i prestanka djelatnosti zračne luke na postojećoj lokaciji, Komisija će posebno procijeniti razmjernost, nužnost i najveći intenzitet državnih potpora dodijeljenih na temelju analize manjka financijskih sredstava ili protučinjeničnog scenarija svakog pojedinačnog slučaja, bez obzira na prosječni putnički promet te zračne luke.

105. Dodatno, u vrlo iznimnim okolnostima, koje su obilježene jasnim tržišnim neuspjehom, i uzimajući u obzir veličinu ulaganja, nemogućnost financiranja ulaganja na tržištima kapitala, vrlo visoku razinu pozitivnih vanjskih učinaka i narušavanje tržišnog natjecanja, zračne luke kojima je prosječan promet viši od 5 milijuna putnika godišnje mogu primiti potporu za financiranje infrastrukture zračne luke. Međutim, u takvim slučajevima, Komisija će uvijek provesti dubinsku analizu, posebno o razmjernosti, nužnosti i maksimalnom intenzitetu državnih potpora dodijeljenih na temelju analize manjka financijskih sredstava i protučinjeničnog scenarija svakog pojedinačnog slučaja, bez obzira na prosječni putnički promet te zračne luke.

(f) Izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu

106. Posebno negativne učinke na tržišno natjecanje može imati dupliciranje neprofitabilnih zračnih luka ili izgradnja dodatnih neiskorištenih kapaciteta u prihvatnom području postojeće infrastrukture. U skladu s tim, Komisija u načelu sumnja u usklađenost ulaganja u infrastrukturu zračne luke smještene u prihvatnom području postojeće zračne luke⁽⁹⁰⁾ u slučaju da postojeća zračna luka ne radi punim ili gotovo punim kapacitetom.

107. Nadalje, kako bi se izbjegli negativni učinci potpora koji bi se mogli pojaviti kada se zračna luka suočava s povoljnim proračunskim ograničenjima⁽⁹¹⁾, potpore za ulaganje zračnim lukama s prometom do 5 milijuna putnika godišnje mogu se dodijeliti kao fiksni predujam za pokrivanje prihvatljivih investicijskih troškova ili u godišnjim obrocima za nadoknadu manjka financijskih sredstava u kapitalnim troškovima proizašlog iz poslovnog plana zračne luke.

108. Kako bi se dalje ograničilo svako narušavanje, zračna luka, uključujući sva ulaganja za koja se dodjeljuju potpore, mora biti otvorena svim potencijalnim korisnicima i ne smije biti usmjerena samo na jednog određenog korisnika. U slučaju fizičkog ograničenja kapaciteta dodjela bi se trebala provesti na temelju prikladnih, objektivnih, transparentnih i nediskriminacijskih kriterija.

Zahtjevi za prijavu za programe potpora i pojedinačne mjere potpora

109. Države članice se potiče da prijave programe državnih potpora za ulaganje za financiranje zračnih luka s prosječnim godišnjim prometom manjim od 3 milijuna putnika.

110. Pri procjeni programa potpora uvjeti koji se odnose na potrebu za potporom, učinak poticaja i razmjernost potpore smatrat će se ispunjenima ako se država članica obvezala na dodjelu pojedinačne potpore prema odobrenom programu potpora tek nakon što se uvjerila da su ispunjeni kumulativni uvjeti navedeni u ovom odjeljku.

111. Zbog većeg rizika od narušavanja tržišnog natjecanja, sljedeće bi se mjere potpora uvijek trebale prijavljivati pojedinačno:

- a) potpore za ulaganje zračnim lukama s prosječnim godišnjim prometom većim od 3 milijuna putnika;
- b) potpore za ulaganje zračnim lukama s prosječnim godišnjim prometom manjim od 1 milijuna putnika koje prelaze 75 % intenziteta potpora uz iznimku zračnih luka smještenih u udaljenim regijama;
- c) potpore za ulaganje odobrene za premještaj zračnih luka;

⁽⁹⁰⁾ Ako se potpore određuju na temelju *ex post* izračuna (kojima se nadoknađuju deficiti koji se pojavljuju), zračne luke ne moraju imati mnogo poticaja za pokrivanje troškova i zaračunavanje pristojbi zračnih luka koje su dovoljne za pokrivanje troškova.

⁽⁹¹⁾ Stvarni prosječni godišnji putnički promet tijekom dvije financijske godine prije godine u kojoj se potpore prijavljuju ili dodjeljuju, ili u kojoj se isplaćuju ako je riječ o neprijavljenim potporama. U slučaju novoizgrađene putničke zračne luke uzima se obzir prognozirani prosječni godišnji putnički promet tijekom dvije financijske godine nakon početka rada komercijalnog putničkog prometa. Granične vrijednosti odnose se na jedan smjer putovanja. To znači da bi se putnik koji, primjerice, leti u zračnu luku i iz nje broji dva puta; ovo se odnosi na pojedinačne zračne linije. Ako je zračna luka dio skupine zračnih luka, intenzitet putničkog prometa utvrđuje se na temelju svake pojedinačne zračne luke.

- d) potpore za ulaganje kojom se financira zračna luka s mješovitim putničkim/teretnim prometom s više od 200 000 tona tereta tijekom dvije financijske godine prije prijavljivanja potpore;
- e) potpore za ulaganje usmjerene u stvaranje nove putničke zračne luke (uključujući pretvorbu postojećih uzletišta u putničku zračnu luku);
- f) potpore za ulaganje usmjerene u izgradnju ili razvoj zračne luke koja se nalazi do 100 kilometara udaljenosti ili 60 minuta putovanja automobilom, autobusom, vlakom ili vlakom velikih brzina od postojeće zračne luke.

5.1.2. Operativne potpore zračnim lukama

112. Operativne potpore koje se dodjeljuju zračnim lukama u obliku pojedinačnih potpora ili u okviru programa potpora smatraju se usklađenima s unutarnjim prema članku 107. stavku 3. točki (c) Ugovora u prijelaznom razdoblju od deset godina počevši od 4. travnja 2014. godine pod uvjetom da su ispunjeni kumulativni uvjeti iz točke 79. kako su navedeni u točkama od 113. do 134.

(a) Doprinos dobro definiranom cilju od zajedničkog interesa

113. Kako je navedeno u točki 13., kako bi se zračnim lukama omogućilo dovoljno vremena da se prilagode novom stanju na tržištu i kako bi izbjegle prekide u zračnom prometu i povezivosti regije, smatrat će se da operativne potpore zračnim lukama pridonose ostvarenju cilja od zajedničkog interesa za prijelazno razdoblje od 10 godina ako:

- a) povećavaju mobilnost građana Unije i povezanost regija uspostavom pristupnih točaka za letove unutar Unije; ili
- b) se bore protiv zagušenja prometa u najvećim zračnim lukama Unije ili
- c) olakšavaju regionalni razvoj.

114. Ipak, dupliciranje neprofitabilnih zračnih luka ne pridonosi cilju od zajedničkog interesa. Ako je zračna luka smještena u istom prihvatnom području kao i neka druga zračna luka s viškom kapaciteta, u poslovnom planu utemeljenom na razumnim predviđanjima putničkog i teretnog prometa mora se identificirati vjerojatan učinak drugih zračnih luka u istom prihvatnom području na promet.

115. U skladu s tim Komisija sumnja u izgled neprofitabilne zračne luke da pokrije sve operativne troškove na kraju prijelaznog razdoblja ako je druga zračna luka smještena u istom prihvatnom području.

(b) Potreba za intervencijom države

116. Kako bi se procijenilo jesu li državne potpore učinkovite u ostvarenju cilja od zajedničkog interesa, nužno je najprije identificirati problem koji treba riješiti. Državne potpore trebale bi biti usmjerene prema situacijama u kojima mogu dovesti do materijalnog poboljšanja koje tržište samo ne može ostvariti.

117. Uvjeti s kojima se suočavaju male zračne luke pri razvoju svojih usluga i privlačenju privatnih financijskih sredstava često su nepovoljniji od onih s kojima se suočavaju velike zračne luke u Uniji. Stoga u sadašnjim tržišnim okolnostima male zračne luke mogu imati poteškoće pri osiguravanju financijskih sredstava za svoje operacije bez javnog financiranja.

118. Pod trenutnim tržišnim uvjetima potreba za javnim financiranjem operativnih troškova zbog visokih će fiksnih troškova ovisiti o veličini zračne luke i normalno će biti razmjerno veća za manje zračne luke. Komisija smatra da se u sadašnjim tržišnim okolnostima mogu identificirati sljedeće kategorije zračnih luka i njihove odgovarajuće financijske održivosti:

- a) zračne luke s godišnjim prometom do 200 000 putnika možda u velikoj mjeri neće moći pokriti svoje operativne troškove;
- b) zračne luke s godišnjim prometom između 200 000 i 700 000 putnika možda neće moći pokriti znatan dio svojih operativnih troškova;
- c) zračne luke s godišnjim prometom od 700 000 do 1 milijun putnika trebale bi općenito biti sposobne pokriti veći dio svojih operativnih troškova;

- d) zračne luke s godišnjim prometom od 1 – 3 milijuna putnika trebale bi u prosjeku biti sposobne pokriti većinu svojih operativnih troškova;
- e) zračne luke s godišnjim prometom većim od 3 milijuna putnika obično su profitabilne na operativnoj razini i trebale bi biti sposobne pokriti svoje operativne troškove.

119. Stoga Komisija smatra da uvjete za operativnu potporu ispunjavaju zračne luke čiji godišnji promet ne prelazi 3 milijuna putnika godišnje⁽⁹²⁾.

(c) Prikladnost državnih potpora kao instrumenta politike

120. Države članice moraju pokazati da je državna potpora odgovarajuća za postizanje željenog cilja ili za rješavanje problema koje se namjeravalo riješiti potporom. Mjere potpora neće se smatrati usklađenima s unutarnjim tržištem ako se isti cilj može ostvariti instrumentima politika ili potpora koji u manjoj mjeri narušavaju tržišno natjecanje.⁽⁹³⁾

121. Kako bi se osigurali odgovarajući poticaji za učinkovito upravljanje zračnom lukom, iznos potpora u načelu treba odrediti *ex ante* kao fiksni paušalni iznos koji pokriva očekivani operativni manjak financijskih sredstava (utvrđen na temelju *ex ante* poslovnog plana) tijekom prijelaznog razdoblja od 10 godina. Zbog tog se razloga u načelu nikakvo *ex post* povišenje iznosa potpora ne treba smatrati usklađenim s unutarnjim tržištem. Država članica može plaćati *ex ante* fiksni iznos kao paušalni predujam ili u obrocima, primjerice jednom godišnje.

122. U iznimnim okolnostima, ako su budući troškovi i promjene u prihodima praćeni posebno visokim stupnjem nesigurnosti, a javna se tijela suoče s neusklađenošću važnih podataka, javna tijela mogu izračunati najviši iznos prihvatljive operativne potpore u skladu s modelom koji se temelji na početnom manjku operativnih financijskih sredstava na početku prijelaznog razdoblja. Početni operativni manjak financijskih sredstava prosjek je manjaka operativnih financijskih sredstava (odnosno iznos operativnih troškova koji nije obuhvaćen prihodima) tijekom pet godina koje prethode početku prijelaznog razdoblja (od 2009. do 2013.).

123. Kad god je to moguće, države članice potiču se na izradu nacionalnih programa koji odražavaju glavna načela javnog financiranja te pokazuju najvažnije značajke planiranog javnog financiranja zračnih luka. Okvirnim programima osigurava se koherentnost korištenja javnih sredstava, smanjuje administrativno opterećenje na manja tijela koja dodjeljuju sredstva te ubrzava primjena pojedinih mjera potpora. Nadalje, države članice potiču se na davanje jasnih smjernica za provedbu financiranja državnim potporama za regionalne zračne luke i prijevoznike koji ih koriste.

(d) Postojanje učinka poticaja

124. Operativne potpore imaju učinak poticaja ako postoji vjerojatnost da bi, u nedostatku operativnih potpora i uzimajući u obzir moguću prisutnost potpore za ulaganje i razinu prometa, razina gospodarske djelatnosti predmetne zračne luke bila značajno smanjena.

(e) Razmjernost iznosa potpore (potpora ograničena na nužni minimum)

125. Kako bi bile razmjerne, operativne potpore zračnim lukama moraju se ograničiti na minimum nužan za ostvarenje djelatnosti za koju se potpora odobrava.

126. Poslovni plan zračne luke mora utrti put prema potpunom pokrivanju operativnih troškova na kraju prijelaznog razdoblja. Ključni parametri tog poslovnog plana čine sastavni dio procjene usklađenosti koju provodi Komisija.

127. Put prema potpunom pokrivanju operativnih troškova razlikovat će se za svaku zračnu luku i ovisit će o početnom operativnom manjku financijskih sredstava zračne luke na početku prijelaznog razdoblja. Prijelazno razdoblje započinje od 4. travnja 2014. godine.

⁽⁹²⁾ Vid i točku 91.

⁽⁹³⁾ Intenzitet od 50 % odgovara manjku financijskih sredstava tijekom deset godina za zračnu luku koja, počevši od pokrivanja početnih operativnih troškova na početku prijelaznog razdoblja doseže punu pokrivenost operativnih troškova nakon deset godina.

128. U svakom slučaju, najviši dopušteni iznos potpora tijekom cijeloga prijelaznog razdoblja ograničen je na 50 % početnog manjka financijskih sredstava za razdoblje od deset godina⁽⁹⁴⁾. Na primjer, ako je prosječni godišnji manjak financijskih sredstava predmetne zračne luke u razdoblju od 2009. do 2013. jednak 1 milijunu EUR, najveći iznos operativne potpore koju bi zračna luka mogla primiti kao *ex ante* fiksni iznos bio bi 5 milijuna EUR u tijeku deset godina (50 % x 1 milijun x 10). Za tu zračnu luku ne bi se smatrala usklađenom nijedna daljnja operativna potpora.

129. Najkasnije deset godina nakon početka prijelaznog razdoblja sve zračne luke moraju postići potpuno pokrivanje operativnih troškova, a od tog trenutka nijedna se operativna potpora neće smatrati usklađenom s unutarnjim tržištem, uz iznimku operativne potpore koja se dodjeljuje u skladu s horizontalnim pravilima dodjele državnih potpora, poput pravila primjenjivih na financiranje usluga od općega gospodarskog interesa.

130. Pod trenutačnim tržišnim uvjetima zračne luke s godišnjim prometom do 700 000 putnika mogu se suočiti sa sve većim poteškoćama u postizanju potpune pokrivenosti troškova tijekom desetogodišnjega prijelaznog razdoblja. Stoga najveći dopušteni iznos potpore za zračne luke s do 700 000 putnika godišnje iznosi 80 % početnoga operativnog manjka financijskih sredstava za razdoblje od pet godina nakon početka prijelaznog razdoblja. Na primjer, ako je prosječni godišnji manjak financijskih sredstava male zračne luke u razdoblju od 2009. do 2013. jednak 1 milijunu EUR, najveći iznos operativne potpore koju bi ta zračna luka mogla primiti kao *ex ante* fiksni iznos bio bi 4 milijun EUR u tijeku pet godina (80 % x 1 milijun x 5). Komisija će ponovno procijeniti potrebu za nastavkom posebnog tretmana i budućim izgledima za potpuno pokrivanje operativnih troškova za tu kategoriju zračnih luka, osobito u pogledu promjene tržišnih uvjeta i izgleda za profitabilnoću.

(f) Izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu

131. Pri procjenjivanju usklađenosti operativnih potpora Komisija će uzeti u obzir narušavanje tržišnog natjecanja i učinke na trgovinu. Ako je zračna luka smještena u istom prihvatnom području kao i neka druga zračna luka s viškom kapaciteta, u poslovnom planu utemeljenom na razumnim predviđanjima putničkog i teretnog prometa mora se identificirati vjerojatan učinak drugih zračnih luka u istom prihvatnom području na promet.

132. Operativne potpore za zračnu luku smještenu u istom prihvatnom području smatrat će se usklađenima s unutarnjim tržištem tek kada država članica pokaže da će sve zračne luke u istom prihvatnom području biti sposobne pokriti sve operativne troškove na kraju prijelaznog razdoblja.

133. Kako bi se ograničilo daljnje narušavanje tržišnog natjecanja, zračna luka mora biti otvorena svim potencijalnim korisnicima i ne smije biti namijenjena jednom određenom korisniku. U slučaju fizičkog ograničenja kapaciteta, dodjela bi se trebala provesti na temelju prikladnih, objektivnih, transparentnih i nediskriminacijskih kriterija.

134. Nadalje, kako bi se ograničili negativni učinci na tržišno natjecanje i trgovinu, Komisija će odobriti operativne potpore zračnim lukama za prijelazno razdoblje od deset godina počevši od 4. travnja 2014. godine. Komisija će ponovno procijeniti situaciju zračnih luka s godišnjim prometom do 700 000 putnika četiri godine nakon početka prijelaznog razdoblja.

Zahtjevi za prijavu za programe potpora i pojedinačne mjere potpora

135. Države članice snažno se potiču na prijavljivanje nacionalnih programa operativne potpore za financiranje zračnih luka, a ne na pojedinačne mjere za svaku zračnu luku. Time se želi smanjiti administrativno opterećenje tijela država članica kao i Komisije.

136. Zbog većeg rizika od narušavanja tržišnog natjecanja, sljedeće bi se mjere potpora uvijek trebale prijavljivati pojedinačno:

- (1) operativne potpore kojima se financira zračna luka s mješovitim putničkim/teretnim prometom s više od 200 000 tona tereta tijekom dvije financijske godine prije prijave za potpore;
- (2) operativne potpore zračnoj luci ako su druge zračne luke smještene do 100 kilometara odnosno 60 minuta putovanja automobilom, autobusom, vlakom ili brzim vlakom.

Potpore dodijeljene prije početka prijelaznog razdoblja

⁽⁹⁴⁾ Stvarni prosječni godišnji putnički promet tijekom dvije financijske godine prije godine u kojoj se potpore prijavljuju ili dodjeljuju, ili u kojoj se isplaćuju ako je riječ o neprijavljenim potporama. U slučaju novoizgrađene putničke zračne luke uzima se obzir prognozirani prosječni godišnji putnički promet tijekom dvije financijske godine nakon početka rada komercijalnog putničkog prometa. Te granične vrijednosti odnose na jedan smjer putovanja. To znači da bi se putnik koji, primjerice, leti u zračnu luku i iz nje brojio dva puta; ovo se odnosi na pojedinačne zračne linije.

137. Operativne potpore dodijeljene prije početka prijelaznog razdoblja (uključujući potpore isplaćene prije 4. travnja 2014. godine) mogu se proglašiti potpuno usklađenima do pune mjere nepokrivenih operativnih troškova ako su ispunjeni uvjeti navedeni u odjeljku 5.1.2., osim točaka 115., 119., 121., 122., 123., 126., 127., 128., 129., 130., 132., 133. i 134. Pri procjeni usklađenosti operativnih potpora dodijeljenih prije 4. travnja 2014. godine Komisija će posebno uzeti u obzir narušavanja tržišnog natjecanja.

5.2. Početne potpore zračnim prijevoznicima

138. Kako je navedeno u točki 15. državne potpore koje se dodjeljuju zračnim prijevoznicima za otvaranje novih zračnih linija ili novih voznih redova s češćim letovima, čime se povećava povezivanje regije, smatrat će se usklađenima s unutarnjim tržištem prema članku 107. stavku 3. točki (c) Ugovora ako su ispunjeni kumulativni uvjeti iz točke 79. Kako su navedeni u točkama od 139. do 153.

(a) Doprinos dobro definiranom cilju od zajedničkog interesa

139. Smatra se da početne potpore zračnim prijevoznicima pridonose ostvarenju cilja od zajedničkog interesa ako:

a) povećavaju mobilnost građana Unije i povezanost regija otvaranjem novih zračnih linija ili

b) olakšavaju regionalni razvoj udaljenih regija.

140. Kada je buduća veza na novoj zračnoj liniji već pokrivena brzim vlakom ili iz neke druge zračne luke u istom prihvatnom području pod usporedivim uvjetima, posebice u smislu trajanja putovanja, ne može se smatrati da pridonosi dobro definiranom cilju od zajedničkog interesa.

(b) Potreba za intervencijom države

141. Uvjeti s kojima se suočavaju male zračne luke pri razvoju svojih usluga često su nepovoljniji od onih s kojima se suočavaju velike zračne luke u Uniji. Osim toga, zračni prijevoznici nisu uvijek spremni na rizik otvaranja novih zračnih linija iz nepoznatih i neispitanih zračnih luka te je moguće da nemaju odgovarajuće poticaje za takvo što.

142. Na temelju toga početne potpore smatrat će se usklađenima samo za zračne linije koje povezuju zračnu luku s manje od 3 milijuna putnika godišnje⁽⁹⁵⁾ s drugom zračnom lukom u Europskom zajedničkom zračnom prostoru⁽⁹⁶⁾.

143. Početne potpore za zračne linije koje povezuju zračnu luku smještenu u udaljenoj regiji ili na otoku s drugom zračnom lukom (unutar ili izvan Europskoga zajedničkog zračnog prostora) bit će usklađene bez obzira na veličinu predmetnih zračnih luka.

144. Početne potpore za zračne linije koje povezuju zračnu luku s više od 3 milijuna i manje od 5 milijuna putnika godišnje koja nije smještena u udaljenoj regiji ili na otoku mogu se smatrati usklađenima s unutarnjim tržištem samo u odgovarajuće potkrijepljenim iznimnim slučajevima.

145. Početne potpore za zračne linije koje povezuju zračnu luku s više od 5 milijuna putnika godišnje koja nije smještena u udaljenoj regiji ili na otoku ne mogu se smatrati usklađenima s unutarnjim tržištem.

(c) Prikladnost državnih potpora kao instrumenta politike

146. Države članice moraju pokazati da je potpora odgovarajuća za postizanje zacrtanog cilja ili rješavanje problema koje se namjeravalo riješiti potporom. Mjere potpora neće se smatrati usklađenima s unutarnjim tržištem ako se isti cilj može ostvariti instrumentima politika ili potpora koji u manjoj mjeri narušavaju tržišno natjecanje⁽⁹⁷⁾.

⁽⁹⁵⁾ Odluka Vijeća 2006/682/EZ o potpisivanju i privremenoj primjeni Multilateralnog sporazuma između Europske zajednice i njezinih država članica, Republike Albanije, Bosne i Hercegovine, Republike Bugarske, Republike Hrvatske, bivše jugoslavenske republike Makedonije, Republike Island, Republike Crne Gore, Kraljevine Norveške, Rumunjske, Republike Srbije i Misije privremene uprave Ujedinjenih naroda na Kosovu (UNMIK-a), o uspostavi Europskog zajedničkog zračnog prostora (ECAA) (SL L 285, 16.10.2006., str. 1.).

⁽⁹⁶⁾ Vidi i bilješku 94.

⁽⁹⁷⁾ Vidi i bilješku 94.

147. *Ex ante* poslovnim planom koji je sastavio zračni prijevoznik treba utvrditi da zračna linija koja prima potporu treba imati izgled postati profitabilna za zračnog prijevoznika bez javnog financiranja najmanje nakon tri godine. U nedostatku poslovnog plana za zračnu liniju zračni prijevoznici moraju se neopozivo obvezati zračnoj luci da će poslovati na toj zračnoj liniji najmanje tijekom jednako dugog razdoblja kao što je razdoblje za koje su primili početnu potporu.

(d) Postojanje učinka poticaja

148. Početna potpora zračnom prijevozniku ima učinak poticaja ako je vjerojatno da se neće, u nedostatku potpore, razina gospodarske djelatnosti zračnog prijevoznika u predmetnoj zračnoj luci širiti. Na primjer, ne bi se otvorila nova zračna linija.

149. S novom zračnom linijom smije se započeti tek nakon što je podnesen zahtjev za potporu tijelu koje dodjeljuje sredstva. Ako se s novom zračnom linijom započne prije podnošenja zahtjeva za potporu tijelu koje dodjeljuje sredstva, nijedna potpora dodijeljena toj pojedinoj liniji neće se smatrati usklađenom s unutarnjim tržištem.

(e) Razmjernost iznosa potpore (potpora ograničena na nužni minimum)

150. Početnom se potporom može pokriti do 50 % pristojbi zračnih luka u odnosu na zračnu liniju u razdoblju od najviše tri godine. Prihvatljivi troškovi su pristojbe zračnih luka u odnosu na zračnu liniju.

(f) Izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu

151. Kako bi se izbjegli neopravdani negativni učinci na tržišno natjecanje i trgovinu, kada je buduća veza na novoj zračnoj liniji (npr. između gradova u paru) već pokrivena vlakom velikih brzina ili nekom drugom zračnom lukom u istom prihvatnom području pod usporedivim uvjetima, poglavito u smislu trajanja putovanja, takva zračna linija ne ispunjava uvjete za početnu potporu.

152. Sva javna tijela koja namjeravaju dodijeliti zračnom prijevozniku početne potpore za novu zračnu liniju, bez obzira na to provodi li se to zračnom lukom, moraju objaviti svoje planove pravovremeno i uz odgovarajući publicitet kako bi se omogućilo svim zainteresiranim zračnim prijevoznicima da ponude svoje usluge.

153. Početne potpore ne mogu se kombinirati ni s jednom drugom vrstom državne potpore koja se dodjeljuje za održavanje zračne linije.

Zahtjevi za prijavu za programe potpora i pojedinačne mjere potpora

154. Države članice snažno se potiču na prijavljivanje nacionalnih programa za početne potpore zračnim prijevoznicima, a ne na pojedinačne mjere za svaku zračnu luku. Time se želi smanjiti administrativno opterećenje tijela država članica kao i Komisije.

155. Zbog većeg rizika od narušavanja tržišnog natjecanja početne potpore zračnim lukama koje nisu smještene u udaljenim regijama i na otocima s prosječnim godišnjim prometom većim od 3 milijuna putnika uvijek se trebaju prijavljivati pojedinačno.

6. POTPORE SOCIJALNE NARAVI PREMA ČLANKU 107. STAVKU 2. TOČKI (A) UGOVORA

156. Potpore socijalne naravi koje se dodjeljuju u okviru usluga zračnog prometa smatraju se usklađenima s unutarnjim tržištem prema članku 107. stavku 2. točki (c) Ugovora pod uvjetom da su ispunjeni sljedeći kumulativni uvjeti⁽⁹⁸⁾:

(a) potpore se moraju učinkovito usmjeriti u korist krajnjih potrošača;

(b) potpore moraju biti socijalne naravi, odnosno u načelu moraju pokrivati samo određene kategorije putnika koji putuju na zračnoj liniji (primjerice putnike s osobitim potrebama poput djece, osoba s invaliditetom, osoba s niskim primanjima, studenata, starijih osoba i sl.); kada, međutim, predmetna zračna linija povezuje udaljene regije, poput najudaljenijih regija, otoka i rijetko naseljenih područja, potpore bi mogle pokrivati cijelo stanovništvo te regije;

⁽⁹⁸⁾ U pogledu procjene potpora socijalne naravi koje se dodjeljuju pojedinim potrošačima vidi primjerice Odluku Komisije br. 169/2006. od 16. svibnja 2006. – Ujedinjena Kraljevina – Potpore socijalne naravi za zrakoplovne usluge u području Highlands i na škotskim otocima (SL C 272, 9.11.2006., str. 10.); Odluku Komisije br. 471/2007. od 11.12.2007. – Portugal – Socijalna pomoć putnicima koji žive u Autonomnoj regiji Madeiri i studentima za usluge zračnog prometa između kopnenog dijela Portugala i Autonomne regije (SL C 46, 19.2.2008., str.2) i Odluku Komisije br. 426/2010. od 5.1.2011. – Francuska – Potpora socijalne naravi za određene kategorije putnika u zračnom prometu između otoka La Réunion i kopnenog dijela Francuske (SL C 71, 5.3.2011., str. 5).

(c) potpore se moraju dodijeliti bez diskriminacije u smislu podrijetla usluga, odnosno bez obzira na to koji zračni prijevoznik je operater letova.

157. Države članice snažno se potiču na prijavljivanje nacionalnih programa za potpore socijalne naravi, a ne na pojedinačne mjere potpora.

7. KUMULIRANJE

158. Najveći dopušteni iznosi potpora u skladu s ovim smjernicama primjenjuju se bez obzira na to financiraju li se potpore potpuno iz državnih sredstava ili ih djelomično financira Unija.

159. Potpore odobrene prema ovim smjernicama ne smiju se kombinirati s drugim državnim potporama, s *de minimis* potporama ili drugim oblicima financiranja Unije ako takva kombinacija daje znatno viši intenzitet potpora od onoga koji je utvrđen ovim smjernicama.

8. ZAVRŠNE ODREDBE

8.1. Godišnja izvješća

160. U skladu s Uredbom (EZ) br. 659/1999 i Uredbom Komisije (EZ) br. 794/2004⁽⁹⁹⁾, države članice moraju Komisiji podnositi godišnja izvješća. Godišnja izvješća bit će objavljena na internetskim stranicama Komisije.

8.2. Transparentnost

161. Komisija smatra da su potrebne dodatne mjere za poboljšanje transparentnosti dodjele državnih potpora u Uniji. Posebno je potrebno poduzeti korake kako bi se državama članicama, nositeljima gospodarske djelatnosti, zainteresiranoj javnosti i Komisiji osigurao jednostavan pristup potpunom tekstu svih važećih programa potpora u zrakoplovnom sektoru te relevantnim informacijama o pojedinačnim mjerama potpore.

162. Države članice na *web*-mjestu koje objedinjuje informacije o državnim potporama s više *web*-mjesta, na nacionalnoj ili regionalnoj razini, trebaju objaviti sljedeće informacije:

- a) puni tekst svake odluke o odobrenom programu potpora ili pojedinačne potpore te njihove provedbene odredbe,
- b) naziv tijela koje dodjeljuje potporu,
- c) nazive pojedinih korisnika, oblik i iznos potpora dodijeljenih svakom korisniku, datum dodjele, vrstu poduzeća (malo ili srednje poduzeće, veliko trgovačko društvo), regiju u kojoj je korisnik smješten (na NUTS razini 2) i glavni gospodarski sektor u kojem korisnik djeluje (na razini skupine NACE): taj se zahtjev može zanemariti u slučaju dodjele pojedinačnih potpora nižih od 200 000 EUR.

163. Informacije se moraju objaviti nakon donošenja odluke o dodjeli potpora, čuvaju se najmanje deset godina i dostupne su zainteresiranoj javnosti bez ograničenja.⁽¹⁰⁰⁾

8.3. Praćenje

164. Države članice moraju osigurati vođenje detaljne evidencije o svim mjerama koje uključuju dodjelu državnih potpora u skladu s ovim smjernicama. Navedena evidencija mora sadržavati sve informacije potrebne za utvrđivanje poštuju li se uvjeti usklađenosti i posebno oni povezani s prihvatljivim troškovima i najvećim dopuštenim intenzitetom potpora (kada je to primjenjivo). Ta se evidencija mora čuvati najmanje 10 godina od datuma dodjele potpora i dostavlja se Komisiji na njezin zahtjev.

165. Kako bi se Komisiji omogućilo praćenje napretka postupnog ukidanja operativnih potpora zračnim lukama i njihova utjecaja na tržišno natjecanje, države članice moraju podnositi redovito izvješće (jednom godišnje) o napredovanju u smislu smanjenja operativnih potpora za svaku zračnu luku koja ima koristi od takvih potpora. U određenim slučajevima može se imenovati povjerenik za praćenje, koji će osigurati ispunjavanje svih uvjeta i obveza na kojima se temelji odobrenje potpora.

⁽⁹⁹⁾ Uredba Komisije (EZ) br. 794/2004 od 21. travnja 2004. o provedbi Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 93. Ugovora o EZ-u (SL L 140, 30.4.2004., str. 1.).

⁽¹⁰⁰⁾ Te informacije treba redovito ažurirati (npr. svakih šest mjeseci) i trebale bi biti dostupne u nevlasničkom formatu.

8.4. Ocjenjivanje

166. Kao dodatan način kojim će se osigurati ograničenost narušavanja tržišnog natjecanja i trgovine Komisija može zatražiti da određeni programi budu podložni ograničenom trajanju i ocjenjivanju. Ocjenjivanje bi se posebno trebalo provoditi za programe u okviru kojih je moguće narušavanje posebno veliko, odnosno za programe kod kojih postoji opasnost da će značajno narušiti tržišno natjecanje ako se provedba pravovremeno ne preispita.

167. S obzirom na ciljeve i kako se ne bi nametnulo nesrazmjerno opterećenje državama članicama i mjerama manjih potpora, ovaj se zahtjev odnosi samo na programe potpora s velikim proračunom za potpore, koji sadržavaju nova obilježja ili u kojima su predviđene značajne promjene tržišta, tehnologije ili zakonskih propisa. Ocjenjivanje mora obaviti stručnjak neovisan o tijelu koje dodjeljuje potporu na temelju zajedničke metodologije⁽¹⁰¹⁾ i mora se objaviti.

168. Ocjena se mora dostaviti Komisiji u odgovarajućem roku kako bi se omogućila procjena mogućeg produljenja programa potpore, a u svakom slučaju nakon završetka programa. Precizan opseg i metodologija ocjenjivanja koje će se obaviti definirat će se odlukom o odobrenju programa potpore. U svakoj sljedećoj mjeri potpore sličnih ciljeva moraju se uzeti u obzir rezultati te ocjene.

8.5. Prikladne mjere

169. Kada je to potrebno, države članice će izmijeniti svoje postojeće programe kako bi ih uskladile s ovim smjernicama najkasnije 12 mjeseci nakon 4. travnja 2014. godine.

170. Države članice pozivaju se da daju svoju izričitu i bezuvjetnu suglasnost s ovim smjernicama u roku od dva mjeseca od 4. travnja 2014. godine. Ako Komisija ne primi nikakav odgovor, smatrat će se da predmetna država članica nije suglasna s predloženim mjerama.

8.6. Primjena

171. Načela navedena u ovim smjernicama primjenjivat će se od 4. travnja 2014. godine. Ove smjernice zamjenjuju Smjernice za zračni prijevoz iz 1994. i Smjernice za zračni prijevoz iz 2005. godine.

172. U svjetlu razvoja zrakoplovnog sektora i posebno njegove liberalizacije Komisija smatra da se odredbe njezine obavijesti o utvrđivanju važećih pravila za procjenu nezakonitih državnih potpora⁽¹⁰²⁾ ne bi trebale odnositi na neriješene slučajeve nelegalnih operativnih potpora zračnim lukama koje su dodijeljene prije 4. travnja 2014. godine. Umjesto toga, Komisija će načela navedena u ovim smjernicama primijeniti na sve slučajeve povezane s operativnim potporama (neriješene prijave i nezakonite neprijavljene potpore) zračnim lukama čak i ako su potpore dodijeljene prije 4. travnja 2014. godine i prije početka prijelaznog razdoblja.

173. Kad je riječ o potporama za ulaganja zračnim lukama, Komisija će primjenjivati načela navedena u ovim smjernicama na sve prijavljene mjere potpora za ulaganja u vezi s kojima je pozvana donijeti odluku od 4. travnja 2014. godine, čak i ako su projekti prijavljeni prije toga datuma. U skladu s obavješću Komisije o utvrđivanju važećih pravila za procjenu nezakonitih državnih potpora⁽¹⁰³⁾ Komisija će na nezakonite potpore za ulaganja zračnim lukama primjenjivati pravila koja su na snazi u trenutku dodjele potpora. U skladu s tim, načela navedena u ovim smjernicama neće se primjenjivati u slučaju nezakonitih potpora za ulaganja zračnim lukama koje su dodijeljene prije 4. travnja 2014. godine.

174. Kad je riječ o početnim potporama zračnim prijevoznicima, Komisija će primjenjivati načela navedena u ovim smjernicama na sve prijavljene mjere početnih potpora povodom kojih je pozvana donijeti odluku od trenutka objavljivanja ovih smjernica, čak i ako su mjere prijavljene prije toga datuma. U skladu s obavješću Komisije o utvrđivanju važećih pravila za procjenu nezakonitih državnih potpora Komisija će na nezakonite početne potpore zračnim prijevoznicima primjenjivati pravila koja su na snazi u trenutku dodjele potpora. U skladu s time ove će smjernice primjenjivati u slučaju nezakonitih početnih potpora zračnim prijevoznicima koje su dodijeljene prije 4. travnja 2014. godine.

⁽¹⁰¹⁾ Takvu zajedničku metodologiju može osigurati Komisija.

⁽¹⁰²⁾ Obavijest Komisije o utvrđivanju važećih pravila za procjenu nezakonitih državnih potpora (SL C 119, 22.5.2002., str. 22.).

⁽¹⁰³⁾ Obavijest Komisije o utvrđivanju važećih pravila za procjenu nezakonitih državnih potpora (SL C 119, 22.5.2002., str. 22.).

8.7. Pregled

175. Komisija može provesti ocjenjivanje ovih smjernica u bilo kojem trenutku, a učinit će to najkasnije šest godina nakon 4. travnja 2014. godine. Ta će se ocjena temeljiti na činjeničnim informacijama i rezultatima široke rasprave koju će Komisija provesti na temelju podataka dobivenih od država članica i dionika. Komisija će ponovno procijeniti situaciju u zračnim lukama s godišnjim prometom do 700 000 putnika kako bi, gledajući u budućnost, odredila potrebu za kontinuiranim specifičnim pravilima usklađenosti za operativne potpore u korist ove kategorije zračnih luka u svjetlu budućih izgleda za potpuno pokrivanje operativnih troškova, posebno u pogledu promjene tržišnih uvjeta i izgleda za profitabilnošću.

176. Nakon savjetovanja s državama članicama Komisija može izmijeniti ili dopuniti ove smjernice na temelju važnih informacija o politikama tržišnog natjecanja ili prometa.

PRILOG I.

Sažetak uvjeta usklađenosti

Tablica 1.

Pregled uvjeta usklađenosti za potpore zračnim lukama

Uvjeti usklađenosti	Potpore za ulaganje zračnim lukama	Operativne potpore zračnim lukama
a) Doprinos dobro definiranom cilju od zajedničkog interesa	<ul style="list-style-type: none"> — povećanje mobilnosti uspostavom pristupnih točaka za letove unutar EU-a — rješavanje problema zagušenja na najvećim čvorištima — olakšavanje regionalnog razvoja <p>Dupliciranjem zračnih luka i neiskorištenih kapaciteta u nedostatku zadovoljavajućih srednjoročnih izgleda za uporabu ne pridonosi se dobro definiranom cilju od zajedničkog interesa.</p>	
b) Potreba za intervencijom države	<p><3 milijuna putnika</p> <p>>3-5 milijuna putnika u određenim okolnostima, specifičnima za pojedine slučajeve</p> <p>>5 milijuna putnika samo u vrlo iznimnim okolnostima</p>	<3 milijuna putnika
c) Prikladnost mjera potpora	<p>Mjere potpora moraju biti odgovarajući instrument politike namijenjen ispunjavanju cilja od zajedničkog interesa</p> <p>Uzimanje u obzir instrumenata potpora kojima se u manjoj mjeri narušava tržišno natjecanje (jamstva, zajmovi pod povoljnim uvjetima itd.)</p>	<p>Ex ante kao fiksni iznos koji pokriva očekivani manjak financijskih sredstava za operativne troškove (utvrđen na temelju ex ante poslovnog plana) tijekom prijelaznog razdoblja od 10 godina.</p>
d) Učinak poticaja	<p>Prisutan, ako u suprotnom slučaju ne bi došlo do ulaganja ili bi se ono vršilo u različitom opsegu (protučinjenična analiza ili analiza manjka financijskih sredstava utemeljena na ex ante poslovnom planu)</p>	<p>Prisutan, ako bi se razina gospodarske aktivnosti zračne luke znatno smanjila u nedostatku poticaja</p>
e) Razmjernost potpora (potpore ograničene na minimum)		
<i>Prihvatljivi troškovi:</i>	<p>Troškovi koji se odnose na ulaganja u infrastrukturu i opremu zračne luke, osim investicijskih troškova za nezrakoplovne aktivnosti</p>	Operativni manjak financijskih sredstava zračnih luka
<i>Najveći dopušteni intenziteti potpora:</i>	<p>>3-5 milijuna do 25 %</p> <p>1-3 milijuna do 50 %</p> <p><1 milijun do 75 %</p>	<p>Tijekom prijelaznog razdoblja: 50 % početnoga prosječnog operativnog manjka financijskih sredstava izračunato kao prosječna vrijednost tijekom 5 godina koje prethode prijelaznom razdoblju (2009. – 2013.)</p> <p>Nakon prijelaznog razdoblja od 10 godina: nisu dopuštene operativne potpore (osim ako nisu dodijeljene u skladu s horizontalnim pravilima)</p>

Uvjeti usklađenosti	Potpore za ulaganje zračnim lukama	Operativne potpore zračnim lukama
Iznimke:	<p>Za zračne luke koje se nalaze u udaljenim regijama (neovisno o njihovoj veličini) najveći intenziteti potpora za ulaganje u financiranje infrastrukture zračnih luka mogu se povećati za najviše 20 %)</p> <p>Za zračne luke s manje od 1 milijun putnika godišnje koje se nalaze u rubnoj regiji: intenzitet može premašiti 75 % u iznimnim okolnostima podložno pojedinačnoj procjeni svakog slučaja</p> <p>U slučaju premještanja: razmjernost, potreba i najveći intenzitet potpora procijenit će se neovisno o prosječnom prometu</p> <p>Za zračne luke s preko 5 milijuna putnika godišnje: samo u vrlo iznimnim okolnostima s jasnim značajkama tržišnog neuspjeha te uzimajući u obzir veličinu ulaganja i narušavanja tržišnog natjecanja</p>	<p>Za zračne luke s manje od 700 000 putnika godišnje: 80 % početnog manjka financijskih sredstava za razdoblje od 5 godina nakon početka prijelaznog razdoblja</p>
f) Izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama	<p>Otvoreno svim potencijalnim korisnicima i nije namijenjeno jednom specifičnom korisniku</p> <p>Zračne luke s manje od 5 milijuna putnika godišnje: fiksni predujam ili godišnji obroci za nadoknadu manjka financijskih sredstava u kapitalnim troškovima proizašlog iz poslovnog plana zračne luke</p>	<p>Procjena narušavanja tržišnog natjecanja i učinka na trgovinu</p> <p>Otvoreno svim potencijalnim korisnicima i nije namijenjeno jednom specifičnom korisniku</p> <p>Zračne luke s manje od 700 000 putnika godišnje: ponovna procjena četiri godine nakon početka prijelaznog razdoblja</p>
Zahtjevi za prijavu za programe potpora i pojedinačne mjere potpora	<p>Programi potpora:</p> <ul style="list-style-type: none"> — zračne luke s manje od 3 milijuna putnika godišnje <p>Pojedinačne prijave:</p> <ul style="list-style-type: none"> — zračne luke s više od 3 milijuna putnika godišnje — potpore za ulaganje zračnoj luci s manje od 1 milijun putnika godišnje koje premašuju 75 % intenziteta potpora — potpore za ulaganje odobrene za premještaj zračnih luka — zračne luke s mješovitim putničkim/teretnim prometom s više od 200 000 tona tereta tijekom dvije financijske godine koje prethode prijavi — izgradnja nove putničke zračne luke (uključujući i prenamjenu postojećeg uzletišta) — izgradnja ili razvoj zračne luke koja se nalazi do 100 kilometara udaljenosti ili 60 minuta putovanja od postojeće zračne luke 	<p>Programi potpora:</p> <ul style="list-style-type: none"> — zračne luke s manje od 3 milijuna putnika godišnje <p>Pojedinačne prijave:</p> <ul style="list-style-type: none"> — zračne luke s mješovitim putničkim/teretnim prometom s više od 200 000 tona tereta tijekom dvije financijske godine koje prethode prijavi — operativne potpore zračnoj luci koja se nalazi do 100 kilometara udaljenosti ili 60 minuta putovanja od drugih zračnih luka

Tablica 2.

Pregled uvjeta usklađenosti za početne potpore zračnim prijevoznicima

Uvjeti usklađenosti	Početne potpore zračnim prijevoznicima
a) Doprinos dobro definiranom cilju od zajedničkog interesa	— povećanje mobilnosti uspostavom pristupnih točaka za letove unutar EU-a — olakšavanje regionalnog razvoja Bez dupliciranja usporedivih i već postojećih veza vlakovima velikih brzina ili iz drugih zračnih luka u istom području obuhvata pod usporedivim uvjetima
b) Potreba za intervencijom države	— zračne luke s manje od 3 milijuna putnika godišnje — zračne luke koje se nalaze u udaljenim regijama neovisno o njihovoj veličini — zračne luke s > 3 do 5 milijuna putnika godišnje samo u iznimnim okolnostima — nema početnih potpora za veze iz zračnih luka s više od 5 milijuna putnika godišnje
c) Prikladnost mjera potpora	— nisu prihvatljive ako se na zračnoj liniji promet već odvija vlakovima velikih brzina ili iz neke druge zračne luke u istom području obuhvata pod istim uvjetima — <i>ex ante</i> poslovni plan iz kojeg je vidljiva profitabilnost zračne linije nakon najmanje 3 godine ili neopoziva obveza zračnog prijevoznika da obavlja zračni prijevoz na toj liniji najmanje tijekom jednako dugog razdoblja kao što je razdoblje u kojem je primao početnu potporu
d) Učinak poticaja	Prisutan ako bi se razina gospodarske djelatnosti zračnog prijevoznika u predmetnoj zračnoj luci znatno snizila u nedostatku potpora, (na primjer, ne bi se otvorila nova zračna linija). S novom zračnom linijom ili novim rasporedom može se započeti tek nakon podnošenja zahtjeva za potporu tijelu koje dodjeljuje sredstva.
e) Razmjernost potpora (potpore ograničene na minimum)	
— <i>Prihvatljivi troškovi:</i>	pristojbe zračnih luka u odnosu na zračnu liniju
— <i>Najveći dopušteni intenziteti potpora:</i>	50 % u razdoblju od najviše 3 godine
f) Izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama	— <i>javna tijela moraju pravovremeno objaviti planove kako bi svi zainteresirani zračni prijevoznici mogli ponuditi usluge</i> — <i>nema zbrajanja s ostalim oblicima državne potpore za održavanje zračne linije</i>
Zahtjevi za prijavu za programe potpora i pojedinačne mjere potpora	Programi potpora: — zračne luke s manje od 3 milijuna putnika godišnje i zračne luke koje se nalaze u udaljenim regijama Pojedinačne prijave: — zračne luke s više od 3 milijuna putnika godišnje, osim zračnih luka koje se nalaze u udaljenim regijama

Tablica 3.

Socijalne potpore*Uvjeti usklađenosti*

- a) Stvarnu korist od potpora ostvaruju krajnji potrošači
- b) Socijalnog karaktera:
odnose se samo na određene kategorije putnika (npr. s posebnim potrebama poput djece, osobe s invaliditetom, osobe s niskim primanjima, studente, starije osobe itd.)
Osim: kada se zračnom linijom povezuju udaljene regije (npr. najudaljenije regije, otoci, rijetko naseljena područja), potpora se može odnositi na čitavo stanovništvo regije
- c) Bez diskriminacije u smislu porijekla zračnog prijevoznika koji obavlja usluge prijevoza

Tablica 4.

Usklađenost potpora u obliku naknade za javne usluge

Veličina zračne luke na temelju prosječnog prometa (godišnji broj putnika)	Primjenjivi pravni okvir	Zahtjev za prijavu
Upravitelji u zračnim lukama s manje od 200 000 putnika godišnje za vrijeme trajanja povjeravanja usluga od općeg gospodarskog interesa Zračni prijevoznici za veze s otocima gdje godišnji promet ne premašuje 300 000 putnika	Članak 106. stavak 2. Ugovora Odluka 2012/21/EU	Izuzeti iz zahtjeva za prijavu
Zračne luke s više od 200 000 putnika godišnje za vrijeme trajanja povjeravanja usluga od općeg gospodarskog interesa	Članak 106. stavak 2. Okvir za usluge od općeg gospodarskog interesa	Obavezna prijava

OBAVIJESTI DRŽAVA ČLANICA**Obavijest Vlade Malte u vezi s Direktivom 94/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o uvjetima za davanje i korištenje odobrenja za traženje, istraživanje i proizvodnju ugljikovodika**

(2014/C 99/04)

U skladu s Obavijesti Vlade Malte u vezi s navedenom Direktivom objavljenom u *Službenom listu Europske unije* 4. svibnja 2013. (2013/C 127/04), Ministarstvo prometa i infrastrukture ovime obavještava da su blok 3 u području 4 i područje 5 sada na raspolaganju za trajno odobrenje na temelju dozvole za istraživanje ili dozvole za istraživanje i proizvodnju.

Informacije o ovoj obavijesti dostupne su u Odjelu za epikontinentalni pojas Ministarstva prometa i infrastrukture, Block F, Antonio Maurizio Valperga Street, Floriana, FRN 1700, Malta te na sljedećoj adresi e-pošte: dgcs.mti@gov.mt.

V

(Objave)

POSTUPCI U VEZI S PROVEDBOM POLITIKE TRŽIŠNOG NATJECANJA

EUROPSKA KOMISIJA

Prethodna prijava koncentracije**(Predmet M.7218 – Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth)****Predmet primjeren za primjenu pojednostavnjenog postupka****(Tekst značajan za EGP)**

(2014/C 99/05)

1. Dana 27. ožujka 2014. Komisija je zaprimila prijavu predložene koncentracije u skladu s člankom 4. Uredbe Vijeća (EZ) br. 139/2004⁽¹⁾ u kojoj se navodi da poduzetnik Brookfield Infrastructure Fund GP II LLC („Brookfield”, SAD) koji je pod krajnjom kontrolom poduzetnika Brookfield Asset Management Inc. (Kanada) i poduzetnik APM Terminals North America Inc. („APMTNA”, SAD) koji je pod krajnjom kontrolom poduzetnika A.P. Møller-Mærsk A/S (Danska) kupnjom udjela stječu, u smislu članka 3. stavka 1. točke (b) Uredbe o koncentracijama, zajedničku kontrolu nad poduzetnikom APM Terminals Elizabeth, LLC („APMT Elizabeth”, SAD).

2. Poslovne su djelatnosti dotičnih poduzetnika sljedeće:

— Brookfield: upravljanje imovinom uz ulaganje u nekretnine, obnovljivu energiju, infrastrukturu i vlasnički kapital,

— APMTNA: poslovanje kontejnerskim terminalima u Sjevernoj Americi, držanje udjela u devet terminala u Sjedinjenim Američkim Državama,

— APMT Elizabeth: upravljanje kontejnerskim terminalom Elizabeth Container Terminal u njujorškoj luci.

3. Na temelju preliminarnog ispitivanja Komisija ocjenjuje da bi prijavljena transakcija mogla biti obuhvaćena područjem primjene Uredbe o koncentracijama. Međutim konačna odluka još nije donesena. U skladu s Obavijesti Komisije o pojednostavnjenom postupku za postupanje s određenim koncentracijama u okviru Uredbe Vijeća (EZ) br. 139/2004⁽²⁾ treba napomenuti da je ovaj predmet primjeren za primjenu postupka iz Obavijesti.

4. Komisija poziva zainteresirane treće osobe da joj podnesu moguća očitovanja o predloženoj koncentraciji.

⁽¹⁾ SL L 24, 29.1.2004., str. 1. („Uredba o koncentracijama”).

⁽²⁾ SL C 366, 14.12.2013., str. 5.

Očitovanja se moraju dostaviti Komisiji najkasnije 10 dana od datuma ove objave. Očitovanja se mogu poslati Komisiji telefaksom (+32 22964301), e-poštom na adresu COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu ili poštom, uz naznaku referentnog broja M.7218 – Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth, na sljedeću adresu:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

ISSN 1977-1088 (elektroničko izdanje)
ISSN 1977-060X (tiskano izdanje)



Ured za publikacije Evropske unije
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

HR