



Sadržaj

II. Nezakonodavni akti

ODLUKE

- ★ **Odluka Komisije (EU) 2016/2068 od 29. srpnja 2013. o državnoj pomoći SA.35611 (13/C) koju Francuska namjerava provesti u korist grupe PSA Peugeot Citroën SA (priopćeno pod brojem dokumenta C(2013) 4971) ⁽¹⁾** 1
- ★ **Odluka Komisije (EU) 2016/2069 od 1. listopada 2014. o mjerama SA.14093 (C 76/2002) koje je poduzela Belgija u korist društava Brussels South Charleroi Airport i Ryanair (priopćeno pod brojem dokumenta C(2014) 6849) ⁽¹⁾** 63

⁽¹⁾ Tekst značajan za EGP

II.

(Nezakonodavni akti)

ODLUKE

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2016/2068

od 29. srpnja 2013.

o državnoj pomoći SA.35611 (13/C) koju Francuska namjerava provesti u korist grupe PSA Peugeot Citroën SA

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2013) 4971)

(Vjerodostojan je samo tekst na francuskom jeziku.)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

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

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

nakon poziva zainteresiranim stranama da dostave svoje primjedbe, u skladu s navedenim člancima ⁽¹⁾ i uvida u te primjedbe,

budući da:

1. POSTUPAK

- (1) Komisija je 5. studenoga 2012. primila pritužbu poduzeća koje je željelo ostati anonimno (dalje u tekstu „anonimni tužitelj”).
- (2) Odlukom od 11. veljače 2013. (dalje u tekstu „odluka o spašavanju”) Komisija je, zbog financijske stabilnosti, privremeno dopustila jamstvo Republike Francuske na izdanje obveznica banke Banque PSA Finance S.A. (dalje u tekstu „BPF”) u nominalnom iznosu od 1,2 milijarde EUR. U tom su se kontekstu francuska tijela obvezala obavijestiti o planu restrukturiranja grupe PSA Peugeot Citroën S.A. (dalje u tekstu „PSA” ili „grupa” ili „grupa PSA”) i o planu održivosti BPF-u u šestomjesečnom razdoblju nakon odluke o spašavanju.
- (3) Pismom od 12. ožujka 2013. Francuska je obavijestila Komisiju o potpori restrukturiranju grupe PSA.
- (4) Komisija je pismom od 2. svibnja 2013. obavijestila Francusku o svojoj odluci o pokretanju postupka predviđenog člankom 108. stavkom 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (dalje u tekstu „UFEU”) u vezi s navedenom mjerom potpore.

⁽¹⁾ SL C 275, 16.11.2007., str. 18.

- (5) Odluka Komisije o pokretanju postupka (dalje u tekstu „odluka o pokretanju postupka”) objavljena je u *Službenom listu Europske unije* 16. svibnja 2013. (2). Komisija je pozvala zainteresirane strane da podnesu svoje primjedbe o predmetnoj pomoći. Komisija je 3. lipnja 2013. poslala upitnik glavnim konkurentima PSA-a.
- (6) Komisija je primila primjedbe od pet zainteresiranih strana, a to su sljedeće:
- i. grupe PSA, u svojstvu korisnika potpore, koja je podnijela primjedbe pismom od 13. lipnja 2013.;
 - ii. poduzeća koje želi ostati anonimno (dalje u tekstu „anonimna treća strana”), koje je podnijelo primjedbe pismom od 14. lipnja 2013.;
 - iii. konkurenata Fiat, General Motors (dalje u tekstu „GM”) i Toyota, koji su podnijeli primjedbe pismima od 17., 18. i 21. lipnja 2013.
- (7) Pismima od 19. i 21. lipnja 2013. Komisija je dostavila ove primjedbe Francuskoj.
- (8) Pismom od 3. lipnja 2013. francuska su tijela dostavila svoje primjedbe na odluku o pokretanju postupka te svoje komentare na primjedbe trećih zainteresiranih strana u pismu od 28. lipnja 2013.
- (9) Na zahtjev Komisije francuska su tijela pripremila dodatne informacije 1. i 2. srpnja 2013.
- (10) Dana 4. srpnja 2013. upriličena je telefonska konferencija između službi Komisije, francuskih tijela i grupe PSA. Održana su još dva sastanka između istih strana 11. i 12. srpnja 2013. te telefonska konferencija 15. srpnja 2013. Nakon ovih sastanaka francuska su tijela dostavila informacije dopisom od 16. srpnja 2013., koje su dopunjene dopisom od 23. srpnja 2013.

2. OPIS

2.1. GRUPA PSA

- (11) Grupa PSA društvo je koje kotira na burzi Euronext Paris. Grupa je 2011. prodala više od 3,5 milijuna vozila i rezervnih dijelova u svijetu (42 % izvan Europe). Prisutna u 160 zemalja, grupa PSA upravlja s jedanaest „završnih” tvornica (od kojih devet u Europskoj uniji), u kojima se sklapaju vozila, i dvanaest takozvanih „mehaničkih” tvornica, koje su specijalizirane za izradu određenih dijelova. Djelatnosti grupe obuhvaćaju i automobilsko financiranje (BPF) i opremanje automobila (Faurecia). Do prosinca 2012. PSA posjedovala je Gefco (logističke djelatnosti). Grupa PSA ostvarila je promet (dalje u tekstu „PR”) od 55,4 milijardi EUR u 2012. Kretanje PR-a tijekom posljednjih pet godina prikazano je u tablici 1. u nastavku.

Tablica 1.

Promet grupe PSA u milijunima EUR

	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Prethodni promet	54 356	48 417	56 061	59 912	55 446

- (12) BPF je vezana banka grupe koju 100 % nadzire PSA, a koja osigurava financiranje prodaje vozila marki Peugeot i Citroën, zalihe vozila i rezervnih dijelova distribucijske mreže te klijentima grupe nudi financiranje. BPF posluje u 23 države. S prosječnim tržišnim udjelom (3) od 29,8 % u 2012., BPF financira velik dio potražnje za vozilima koja je proizvela grupa i igra ključnu ulogu u financiranju njezine trgovačke djelatnosti. U 2012. njezina nedospjela potraživanja iznosila su oko 23 do 24 milijarde EUR. U 2011. njezin je neto poslovni rezultat iznosio 354 milijuna EUR.

(2) SL C 137, 16.5.2013., str. 10.

(3) Prosječni tržišni udjel od 29,8 % prikriva razlike između tržišnog udjela u različitim segmentima. Tržišni je udjel osobito veći u segmentima B i C gdje prelazi 30 %, čak i 40 % u određenim državama. Djelatnost financiranja kupnje vozila stoga je najvažnija za ove segmente.

- (13) Faurecia je proizvođač automobilske opreme u kojem je 31. prosinca 2012. PSA posjedovala 57,18 % udjela. Njegova je djelatnost uglavnom usmjerena na proizvodnju automobilskih sjedala, automobilskih unutarnjih sustava, tehnologija nadzora emisija i vanjskih sustava. U 2012. njegov je promet iznosio 17,4 milijardi EUR.

2.2. POTEŠKOĆE NA KOJE JE NAIŠLA GRUPA PSA

- (14) Promet je grupe 2012. bio manji za 5,2 % uglavnom zbog lošeg uspjeha divizije proizvodnje automobila (pad od 10,3 % na 38,3 milijardi EUR). Neto poslovni rezultat grupe naposljetku je pokazao gubitak od 576 milijuna EUR u odnosu na dobit od 1,093 milijardi EUR ostvarenoj u 2011. Samo u diviziji proizvodnje automobila poslovni je gubitak iznosio 1,5 milijardu EUR u 2012. u odnosu na gubitak od 92 milijuna EUR u 2011.
- (15) Ove teškoće proizlaze istodobno iz čimbenika koji su specifični za tržište automobila, iz učinaka ekonomskog i financijskog osiromašenja eurozone i strukturnih nedostataka grupe PSA.

2.2.1. NEPRESTANO SMANJENJE AUTOMOBILSKOG TRŽIŠTA OD 2007.

- (16) Od 2007. europsko se tržište ne prestaje smanjivati. Na europskom je tržištu automobila prije 2007. prodano gotovo 18 milijuna vozila godišnje, u odnosu na 14 milijuna prodanih vozila u 2012., što predstavlja pad od 15 %.
- (17) U tom je kontekstu PSA, koja je vrlo prisutna u Europi (a osobito u Južnoj Europi), zabilježila pad prodaje od 6,1 % na tom tržištu, na kojem ostvaruje 58 % svoje prodaje. Tržišni udjel grupe PSA pao je na 13,3 %, u odnosu na 14,2 % u 2010.
- (18) Tako grupa PSA ne kompenzira smanjenje europskog tržišta prodajom izvan Europe. U 2012. prodaja osobnih i gospodarskih vozila u ostatku svijeta nije sama po sebi bila dostatna za kompenziranje manjeg prometa grupe na europskom tržištu.

2.2.2. STRUKTURIRANJE KONKURENCIJE KOJE NE POGODUJE PROIZVOĐAČIMA ŠIROKE PALETE AUTOMOBILA

- (19) Prema francuskim tijelima, PSA se tržišno natječe:
- (a) sa svim ostalim proizvođačima široke palete automobila: proizvođači široke palete *premium* vozila (Renault, Nissan, Opel, Toyota, Volkswagen) te drugim proizvođačima široke palete automobila poput Forda, Fiata, Škode, Seata i Honde;
 - (b) sa svim specijaliziranim proizvođačima automobila (Audi, BMW, Mercedes itd.) koji sve više teže razvoju *premium* proizvoda u svim segmentima i tako zalaze u osnovno tržište proizvođača široke palete automobila;
 - (c) s novim proizvođačima automobila, koji su sve uspješniji u segmentima koji se uglavnom nalaze u sredini ponude (Hyundai, Kia itd.).
- (20) Ukratko, prema francuskim tijelima, prirodno tržište proizvođača široke ponude automobila bilo bi napadnuto „odozgo”, to jest od strane specijaliziranih proizvođača automobila iz vrha ponude koji ciljaju na nove segmente (npr. Audi A1...) te „odozdo”, to jest od strane proizvođača automobila sredine/dna ponude, osobito korejskih, kao što su Hyundai-Kia, koji se žele uspeti na više mjesto ponude proizvoda.

2.2.3. STRUKTURNI NEDOSTACI GRUPE PSA

- (21) Više od polovine (53 % u 2011.) automobila grupe PSA proizvodi se u Zapadnoj Europi, gdje su cijene radne snage veće nego u ostatku svijeta. Odnosno, kod PSA-a faktor cijene rada predstavlja više od [20–30] * % ukupne cijene. Uz to, glavnina osoblja koje radi na istraživanju i razvoju (dalje u tekstu „IR”) u strukturi grupe nalazi se u Francuskoj, što podrazumijeva visoke troškove osoblja.

* Povjerljiva informacija

- (22) Grupa je zakasnila i u području „IR“-a u odnosu na svoje konkurente, a osobito u području standardiziranja sastavnih dijelova.
- (23) Naposljetku, PSA ima slabiji imidž i manje je poznat u odnosu na njemačke „premium“ proizvođače automobila.
- (24) Poteškoće grupe, a osobito njezine divizije proizvodnje automobila, isto se tako neposredno odražavaju na BPF (i obratno). Naime, teškoće vezane banke grupe proizlaze uglavnom iz teškoća grupe kroz povezanost njihovih rejtinga. Smanjenje rejtinga PSA-a ima za posljedicu smanjenje rejtinga BPF-a, uslijed čega joj je otežan pristup tržištima radi refinanciranja. Dakle, prvenstveni značaj BPF-a u podržavanju je automobilske djelatnosti grupe PSA. Financirala je 2012. 29,8 % prodaje koju je ostvarivao proizvođač automobila te 100 % prodaje europskih koncesionara. Znatno smanjenje BPF-ove mogućnosti financiranja (i povezano smanjenje davanja zajmova) time su utjecali na pad aktivnosti divizije proizvodnje automobila. Mehanizam određivanja rejtinga („rating“) može potaknuti začarani krug koji dovodi do dodatnog smanjenja izvora financiranja BPF-a, što bi zatim utjecalo na prodaju grupe PSA kroz smanjenje kreditiranja, i tako dalje.

2.3. MJERE POTPORE

2.3.1. DRŽAVNO JAMSTVO NA IZDANJA OBVEZNICA BPF-a

- (25) Da bi grupa PSA mogla provesti svoj plan restrukturiranja, francuska joj je Vlada odlučila dati jamstvo koje pokriva dugoročne obveznice BPF-a izdane najranije na dan sklapanja ugovora o jamstvu ili na dan odobrenja Europske komisije, a najkasnije 31. prosinca 2016. („jamstvo“). Povezano s tim, ugovor o jamstvu na prvi poziv potpisat će, s jedne strane, Republika Francuska, a s druge, grupa PSA, uz odgovni uvjet odobrenja Europske komisije na temelju članaka 107. i 108. UFEU-a. Nakon zaključenoga prvog ugovora o privremenom jamstvu za tranšu iznosa od 1,2 milijarde EUR glavnice na temelju Odluke Komisije od 11. veljače 2013. kojom se odobrava potpora spašavanju, francuska tijela planiraju zaključiti s grupom PSA drugi ugovor o jamstvu za preostalu tranšu za nedospjela potraživanja čiji je najveći iznos utvrđen na 5,8 milijardi EUR glavnice.
- (26) Članak 85. izmjena i dopuna za 2012. Zakona o financijama br. 2012-1510 od 29. prosinca 2012. dopušta ministru gospodarstva da uz naplatu dâ državno jamstvo za dužničke vrijednosne papire koje je izdala BPF između 1. siječnja 2013. i 31. prosinca 2016. Jamstvo će pokrivati nova izdanja dugoročnih obveznica BPF-a. Na taj će način pogodovati neosiguranima dužničkim vrijednosnim papirima koje je izdao BPF, nakon datuma kada je Komisija odobrila uspostavljanje jamstva, a najkasnije 31. prosinca 2016. Ovi će vrijednosni papiri imati ugovorni rok dospijea od najmanje trideset i šest mjeseci od dana njihova izdavanja.
- (27) Francuska tijela kažu da se utvrđeni najveći iznos jamstva potrebnoga grupi PSA temelji na analizi sadašnje strukture bilance BPF-a (a osobito strukture financiranja BPF-a) te na predviđanjima budućih potreba za financiranjem 2013.–2016., koje su utvrdila francuska tijela na temelju sljedećih pretpostavki:
- (a) pretpostavlja se da ukupan, gotovo stalan iznos nedospjelih potraživanja od oko 24–25 milijardi EUR dopušta održavanje prodaje automobila grupe PSA;
- (b) rast sekuritizacije u financiranju BPF-a, kojom se djelomice kompenzira smanjenje blagajničkih zapisa/potvrda o depozitu (*impact rating* A-3/P-3);
- (c) obnavljanje linija bankovnog financiranja omogućilo je BPF-u da potvrdi 11,6 milijardi EUR srednjoročnog bankovnog kredita u siječnju 2013., osobito s odobrenim novim sindiciranim kreditom od 4,1 milijarde EUR s rokom dospijea od 5 godina, obnavljanje većine svojih bilateralnih bankovnih linija, produljenje *revolving* kreditne linije s glavnicom od 1,2 milijarde EUR s produljenim rokom dospijea do siječnja 2016. te istodobno produženje kreditne linije za 1,8 milijardi EUR do prosinca 2015. (vidi pojedinosti u uvodnoj izjavi 31. navedenoj u nastavku);
- (d) Korištenje depozita od 2013.

- (28) Prema francuskim tijelima, o naknadi jamstva bilo je odlučeno na način da bude dano po tržišnoj cijeni na temelju kriterija smjernica Unije o potpori spašavanju i restrukturiranju poduzeća u teškoćama ⁽⁴⁾ (dalje u tekstu smjernice za „spašavanje i restrukturiranje”) i priopćenja Komisije o primjeni članaka 87. i 88. Ugovora o osnivanju Europske zajednice (koji su postali članci 107. i 108. UFEU-a) na državne potpore u obliku jamstava ⁽⁵⁾. Priopćenje o jamstvima predviđa da, ako nema odgovarajuće referentne premije na jamstvo na financijskim tržištima, ukupan financijski trošak zajma za koji se daje jamstvo, uključujući i kamatnu stopu i uplaćenu premiju, mora biti uspoređeno s tržišnom cijenom nekog sličnog zajma za koje nije dano jamstvo.
- (29) Francuska tijela kažu da je u svrhu utvrđivanja visine državne naknade država namjeravala djelovati u skladu s logikom *pari passu* s bankama koje sudjeluju u New Club Dealu, sporazumu između BPF-a i njegovih banaka zajmodavateljica. Stoga je trošak rizika koji su procijenile banke izračunan na temelju ukupnog povrata kreditne linije za likvidnost New Club Deala korigiran kako bi se uzele u obzir razlike između uloženi sredstava likvidnosti i jamstva. Naknada za državno jamstvo tako je utvrđena na 260 baznih bodova.
- (30) BPF je u vlastito ime izdao obveznice za koje postoji sekundarno tržište. U tablici 2. u nastavku prikazani su srednji prinosi postojećih obveznica BPF-a s rokom dospeljeća oko tri godine za jednomjesečno razdoblje koje prethodi objavi mjere potpore grupi u tisku ⁽⁶⁾. Prinos hipotetske obveznice s rokom dospeljeća od točno tri godine interpoliran je na osnovi prinosa obveznica BPF-a s rokom dospeljeća koji je najbliži trogodišnjem roku na svaki zadani datum. Naposljetku, u tablici 2. prikazane su i razine prinosa državnih obveznica s rokom dospeljeća od tri godine.

Tablica 2.

Prinosi na sekundarnom tržištu

	Na dan 16.10.2012.	Srednja vrijednost 16.9.–16.10.
Dospijeće obveznica: 25.9.2015.	5,04	5,52
Dospijeće obveznica: 24.6.2015.	4,84	5,57
Dospijeće obveznica: 25.2.2016.	5,37	6,23
Hipotetska obveznica s rokom dospeljeća od 3 godine (interpolirani prinosi)	5,09	5,54
Državna obveznica (OAT) s rokom dospeljeća od 3 godine	0,34	0,39

- (31) Potkraj prosinca 2012. BPF je ugovorio dva nova zajma sa svim bankama koje su prihvatile odobriti BPF-u:

- (a) sredstva likvidnosti kroz dugoročne zajmove u iznosu od 4 milijarde EUR (dalje u tekstu „New Club Deal”);
- (b) bilateralne kreditne linije u visini od 4,6 milijardi EUR;
- (c) proširenje za dvije „back-up” linije (koje nisu namijenjene povlačenju) u iznosu od 3 milijarde EUR.

Ukupna obveza tih banaka tako iznosi 11,6 milijardi EUR. Prema informacijama koje je dostavila Francuska, povlačenje kreditnih linija iz New Club Dealu bilo bi uvjetovano davanjem državne potpore ⁽⁷⁾.

⁽⁴⁾ SL C 244, 1.10.2004., str. 2.

⁽⁵⁾ SL C 155, 20.6.2008., str. 10.

⁽⁶⁾ Tisak je izvijestio o namjeri države da primijeni mjeru potpore 17. listopada 2012.

⁽⁷⁾ Prema primjerima iz Indikativnog pisma namjere (Term sheet) koje je dala Francuska 7. siječnja 2013.: „Povlačenja koja podliježu izglasavanju Plana francuske državne potpore od strane Parlamenta Republike Francuske (odobranje plana prema zakonu Republike Francuske)”.

- (32) BPF je 25. ožujka 2013. izdao obveznice u iznosu od 1,2 milijarde EUR uz državno jamstvo. Ova obveznica s kuponom od 0,625 %, pokazuje prinos od 0,664 %, odnosno 24 bazna boda više od državnih obveznica (OAT) s trogodišnjim dospjećem.
- (33) Komisija je kvantificirala element potpore u uvodnoj izjavi 51. odluke o spašavanju, koji se kreće u rasponu od 91,8 milijuna EUR do nominalnog iznosa izdanih obveznica od 1,2 milijarde EUR. Francuska tijela navode da su, na temelju metodologije korištene pri donošenju Odluke o spašavanju, dobiveni rezultati u pogledu elementa potpore sadržane u mjeri:

Tablica 3.

Izračun elemenata pomoći u obveznicama uz jamstvo

Interpolirani trogodišnji podaci Razlika od 24 bazna boda u odnosu na državu	Spot	Srednja vrijednost obveznih prinosa	
		12.7.–16.10.	16.9.–16.10.
	16.10.2012.		
Državna obveznica (OAT) s rokom dospijeca od 3 godine	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Procijenjeni <i>spread</i> na državne obveznice nakon jamstva	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Kamatna stopa BPSA nakon jamstva (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Trošak jamstva (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Procijenjeni ukupan trošak izdanja obveznica uz jamstvo (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Interpolirani trogodišnji prinos na sekundarnom tržištu BPSA	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Iznos nastale državne potpore (u milijunima EUR)	401	429	486

Izvor: BNP Paribas Global Markets, Datastream

- (34) Francuska tijela smatraju da Komisija uzima osobito nepovoljno referentno razdoblje u pregledu prethodnih prinosa na obveznice BPF-a. Razdoblje od 12. srpnja do 16. listopada 2012., to jest od dana kada su objavljene teškoće grupe PSA uz plan reorganizacije, pružilo bi, prema francuskim tijelima, bolju procjenu prinosa obveznice.

2.3.2. POTPORA PROJEKTU „50CO₂CARS”

- (35) Državna financijska sredstva koje Francuska namjerava dodijeliti projektu „50CO₂Cars” u skladu su s programom „budućih investicija” koji je uspostavljen Izmjenama i dopunama Zakona br. 2010-237 od 9. ožujka 2010. Agencija za okoliš i gospodarenje energijom (dalje u tekstu „AZOGE”) jedan je od operatora ⁽⁸⁾ koje je ovlastila država za upravljanje kreditima koji se dodjeljuju budućim investicijama. Ukupan proračun kojim raspolaže AZOGE iznosi 2,65 milijardi EUR.
- (36) U okviru budućih investicija, projekt „50CO₂Cars” u skladu je s akcijom „Vozilo budućnosti”, koja nastoji iskušati i promicati tehnologije i organizacije koje manje troše energiju i ispuštaju manje stakleničkih plinova. Unutar ove akcije odabrani su različiti tehnološki sklopovi u okviru dva Poziva za iskazivanje interesa (dalje u tekstu „PII”):
- (a) Nova obitelj vrlo energetske učinkovitih dizelskih motora i mjenjač DCT odabrani su u okviru PII-ja „Pogonski sustav i dodatni sustavi vozila s termičkim motorom” (dalje u tekstu „PII br. 1”).

⁽⁸⁾ Vidi popis operatora, kako je utvrđen člankom 8. prethodno navedenog Zakona br. 2010-237 i Odlukom br. 2010-442 od 3. svibnja 2010.

- (b) Tehnologija električne hibridacije odabrana je u okviru PII-ja „Pogonski sustavi, dodatni sustavi i sustavi pohrane reverzibilne energije za električna i hibridna vozila” (dalje u tekstu „PII br. 2”).
- (37) Akcija „Vozilo budućnosti” pokrivena je osobito programom potpore SA.32466 (2011/X) ⁽⁹⁾ koji je izuzet od prijave na temelju Opće uredbe o skupnom izuzeću ⁽¹⁰⁾ (dalje u tekstu „OUSI”).
- (38) Francuske su vlasti dostavile pojedinosti i oblik javnog financiranja koja će primiti svaki partner projekta s popisa. Osim za vodeću PSA, iznosi javnog financiranja koji je na raspolaganju za provedbu projekta „50CO₂Cars” manji su od pragova pojedinačne prijave određenih člankom 6. stavkom 1. točkom (e) OUSI-ja za sve druge partnere (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, Rhodia, CTI, IRMA, IFPEN, LACCO, IRCELYON i IC2MP). Iako javna financiranja predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. UFEU-a ⁽¹¹⁾, ona su već pokrivena prethodno navedenim programom potpora koji je izuzet od prijave SA.32466 (2011/X).
- (39) Nasuprot tome, u skladu s člankom 1. stavkom 6. točkom (c), OUSI se ne primjenjuje na potpore poduzećima u teškoćama, koju definiciju zasigurno zadovoljava grupa PSA barem od 17. listopada 2012. što je datum kada su francuska tijela najavila svoju namjeru davanja jamstva grupi PSA. Potpora koju država predviđa dodijeliti grupi PSA u svrhu potpore projektu „50CO₂Cars” ne može stoga biti pokrivena programom potpora SA.32466 (2011/X) ni biti predmetom pojedinačne prijave na temelju Smjernica Zajednice o državnim potporama za istraživanja, razvoj i inovacije ⁽¹²⁾ (dalje u tekstu „Smjernice IRI”) ⁽¹³⁾.
- (40) Radi administrativnog pojednostavljenja, troškovi aktivnosti grupe PSA u okviru projekta „50CO₂Cars” kategorizirane su na isti način kao i u pogledu drugih partnera, to jest koristeći kategorije koje predviđa OUSI (koje se podudaraju s onima iz Smjernica IRI).
- (41) PSA će stoga provesti aktivnosti označene kao ⁽¹⁴⁾ temeljno istraživanje (dalje u tekstu „TI”), industrijsko istraživanje (dalje u tekstu „II”) i eksperimentalni razvoj (dalje u tekstu „ER”) u visini prihvatljivih troškova navedenih u tablici 4. u nastavku:

Tablica 4.

Troškovi projekta 50CO₂Cars po vrstama aktivnosti IR (u tisućama EUR)

Troškovi	Ukupni	Prihvatljivi ⁽¹⁾	TI	II	ER
PII br. 1	[260–330]*	233 524,91	1 328,79	140 622,53	91 573,59
PII br. 2	[50–110]*	71 068,57		34 945,01	36 123,56
Ukupno	[300–400]*	304 593,48	1 328,79	175 567,54	127 697,15

⁽¹⁾ Troškovi projekta „50CO₂Cars” raspoređeni su u kategorije IR koje su utvrđene člankom 31. stavkom 5. OUSI-ja (koje odgovaraju kategorijama iz točke 5.1.4. Smjernica IRI).

- (42) Potpore u ukupnom iznosu od 85,9 milijuna EUR koje država namjerava dodijeliti grupi PSA u ovom dijelu plana restrukturiranja bit će dodijeljene u obliku subvencija (u iznosu 24,5 milijuna EUR) te povratnog predujma (u iznosu 61,4 milijuna EUR). Po intenzitetu odgovaraju stopi pokrivenosti 100 % prihvatljivih troškova TI-a, 30 % aktivnosti II-a i 25 % aktivnosti ER-a.

⁽⁹⁾ SL C 78, 11.3.2011., str. 33.

⁽¹⁰⁾ Uredba Komisije (EZ) br. 800/2008 od 6. kolovoza 2008. o ocjenjivanju određenih kategorija potpora sukladnima sa zajedničkim tržištem u primjeni članaka 87. i 88. Ugovora (Opća uredba o skupnom izuzeću), SL L 214, 9.8.2008., str. 3.

⁽¹¹⁾ S tim u vezi, Komisija posebno podsjeća da javno financiranje (negospodarskih) neovisnih aktivnosti istraživanja istraživačkih organizacija ne sadržava element državne potpore.

⁽¹²⁾ SL C 323, 30.12.2006., str. 1.

⁽¹³⁾ Vidi osobito točku 2.1., posljednji stavak Smjernica IRI: „Potpore za istraživanje, razvoj i inovacije u korist poduzeća u teškoćama u smislu smjernica Zajednice o državnim potporama za spašavanje i restrukturiranje poduzeća u teškoćama isključene su iz područja primjene ovih smjernica.”

⁽¹⁴⁾ U smislu definicija iz članka 30. stavaka 1., 2. i 3. OUSI-ja (koje se podudaraju s definicijama iz članka 2. stavka 2. točaka (e), (f) i (g) Smjernica IRI).

- (43) Kada je posebno riječ o povratnim predujmima, njihovo će se diskontiranje provoditi po važećoj referentnoj stopi iz siječnja 2012. kada je donesena odluka o dodjeli potpore: 3,07 % za Francusku. Vraćać će ih PSA-u prema različitim pravilima za svaki PII.
- (44) U pogledu dijela projekta koji se odnosi na PII br. 1, moguće su tri arhitekture hibridacije te se istodobno ocjenjuju: prema mjenjaču eDCT, prema strani motora na kojoj se nalazi sustav prijenosa i prema strani motora na kojoj je sustav prijenosa sa slobodnim koloturuom. Dijagram povrata koji će, naposljetku, ovisiti o arhitekturi koja će biti odabrana tijekom jedne od odlučujućih etapa projekta, izgledat će na jedan od sljedećih načina:
- (a) Ako bude odabrana hibridacija kroz mjenjač eDCT, povrat će se temeljiti na dvije jedinice proizvodnje:
- [10–20]* EUR po proizvedenom dizelskom motoru snage 40/50 kW i 70 kW nakon [500 000–600 000]*-og proizvedenog komada, na način da taj dio predujma bude vraćen za četiri godine u točnom iznosu, po diskontiranoj vrijednosti na temelju nominalnoga proizvodnog scenarija. Nakon što vrati 100 % diskontiranog iznosa grupa PSA nastavit će vraćati iznos umanjen za [3–6] EUR po proizvedenom motoru tijekom [1–3] godine.
 - [30–40]* EUR po proizvedenom mjenjaču eDCT nakon [50 000–60 000]*-og proizvedenog komada, na način da taj dio predujma bude vraćen za pet godina u točnom iznosu, po diskontiranoj vrijednosti na temelju nominalnoga proizvodnog scenarija. Nakon što vrati 100 % diskontiranog iznosa grupa PSA nastavit će vraćati iznos umanjen za [5–10] EUR po proizvedenom mjenjaču eDCT.
- (b) Ako bude odabrana hibridacija kroz stranu motora na kojoj se nalazi sustav prijenosa, jedina jedinica proizvodnje za potrebe povrata bit će dizelski motor snage 40/50 kW i 70 kW, za koji će PSA platiti [10–20]* EUR po proizvedenom komadu od [500 000–600 000]*-og proizvedenog komada do potpunog povrata diskontiranog iznosa (oko [0–5]* godina u nominalnom scenariju), zatim [5–10]* EUR po komadu.
- (c) Ako bude odabrana hibridacija na strani motora sa sustavom prijenosa sa slobodnim koloturuom, povrat će isto tako biti izračunan na temelju jedinice proizvodnje dizelskog motora snage 40/50 kW i 70 kW: PSA će platiti [20–30]* EUR po proizvedenom komadu od [500 000–600 000]*-og proizvedenog komada do potpunog povrata diskontiranog iznosa (oko [0–5]* godina u nominalnom scenariju), zatim [5–10]* EUR po komadu.
- (45) U pogledu dijela projekta koji se odnosi na PII br. 2 povrat će se temeljiti na jedinici proizvodnje električnoga pogonskog sustava: PSA će platiti [20–30]* EUR po proizvedenom komadu od [500 000–600 000]*-og proizvedenog komada do potpunog povrata diskontiranog iznosa (oko [5–10]* godina u nominalnom scenariju), zatim [5–10]* EUR po komadu.
- (46) Francuska tijela smatraju da takva pravila omogućavaju povrat predujma u diskontiranom iznosu u scenariju povoljnog ishoda projekta koji se temelji na opreznim i razboritim pretpostavkama, dok će u slučaju djelomičnog neuspjeha povrat biti razmjernan stupnju uspjeha projekta.

2.4. PLAN RESTRUKTURIRANJA GRUPE PSA

- (47) Plan restrukturiranja nastavlja se na mjere smanjenja troškova koje su predočene 26. listopada 2011. (smanjenje troškova za 800 milijuna EUR, koje je dovelo do ukidanja 2 500 radnih mjesta u Europi) te 15. veljače 2012. (dodatne mjere u visini od 200 milijuna EUR).
- (48) Plan restrukturiranja sadržava tri vrste mjera: industrijsko restrukturiranje, smanjenje administrativne strukture grupe i provedba istraživačko-razvojnog projekta „50CO₂Cars”. Iako grupa PSA posluje u brojnim zemljama svijeta, mjere restrukturiranja uglavnom se odražavaju na Francusku u kojoj je koncentrirana glavnina proizvodnih pogona grupe.

2.4.1. MJERE RESTRUKTURIRANJA INDUSTRIJSKE PROIZVODNJE

- (49) Glavne se mjere odnose na pogone u Francuskoj: zatvaranje tvornice u Aulnay i znatno smanjenje kapaciteta tvornice u Rennesu, što ima za posljedicu ukidanje 4 400 radnih mjesta. Ove su dvije mjere u skladu s općim planom optimiranja PSA-ovih proizvodnih pogona.

- (50) Zbog svoje povijesne pozicije u segmentu gradskih polivalentnih vozila (dalje u tekstu „segment B”) PSA ima velike proizvodne kapacitete u tom segmentu: u Francuskoj (Aulnay, Poissy i Mulhouse), u Španjolskoj (Madrid) i u Slovačkoj (Trnava). Unatoč prilagodnim mjerama koje se provode od početka 2000. (zatvaranje tvornice u Rytonu (Velika Britanija) 2006. i smanjenje kapaciteta tvornice u Aulnayu 2008.), njezini proizvodni kapaciteti i dalje su prekomjerni u segmentu B. Zatvaranje tvornice u Aulnayu imat će za posljedicu smanjenje proizvodnje za 155 000 vozila godišnje modela 208, C3 i DS3 u odnosu na organizaciju koja je uspostavljena 2012., što će odgovarati maksimalnom smanjenju kapaciteta za 232 000 vozila godišnje te koncentraciji proizvodnje segmenta B u pogonima u Poissyju, Mulhouseu i Trnavi. Prema francuskim tijelima, ova će mjera trajno smanjiti kapacitet u segmentu B te dovesti do znatne uštede fiksnih troškova na razini grupe (procijenjene na [100–200]* milijuna EUR godišnje).
- (51) Pogon u Rennesu sada je namijenjen proizvodnji vozila segmenata D i E ⁽¹⁵⁾. Suočava se sa stalnim padom potražnje, a osobito u pogledu limuzina segmenta D. Prijelaz s 2,5 smjene na 2, ukidanje noćne smjene i mini-proizvodne linije omogućit će, prema francuskim tijelima, ograničenje proizvodnje samo na Peugeot 508 (limuzina i karavan) te C5 (limuzina i karavan).
- (52) Aktivnost IR-a bit će stoga smanjena (10 %), a smjene će biti ograničene samo na održavanje pogona (ukidaju se razvojne zadaće koje su korisne za glavnu djelatnost grupe).
- (53) PSA se nada da će tako povećati učinkovitost svoje europske proizvodnje, posebno zahvaljujući boljoj iskorisćenosti postojećih kapaciteta i većoj specijaliziranosti pogona koji će proizvoditi samo jedan ili dva segmenta. Cilj je takve reorganizacije smanjiti za oko [200–300]* do [200–300]* EUR prosječnu cijenu svakog vozila.

2.4.2. MJERE KOJE SE ODOSE NA ADMINISTRATIVNU STRUKTURU GRUPE PSA

- (54) Grupa PSA predviđa reorganizaciju administrativnih službi i svih svojih uprava. Ova će reorganizacija imati za posljedicu ukidanje ukupno 3 586 radnih mjesta.
- (55) Istodobno te zahvaljujući mjerama restrukturiranja PSA je najavio plan ušteda od 1 milijarde EUR, koje se odnose i na nabavu (400 milijuna EUR) i na fiksne troškove (600 milijuna EUR) te na seriju akcija povezanih s industrijskim djelatnostima, IR i općim troškovima, što će se provesti u savezu s GM-om.

2.4.3. IR PROJEKT „50CO₂CARS”

- (56) U sklopu svojeg industrijskog restrukturiranja grupa PSA predviđa i nove hibridne tehnologije koje će, prema francuskim tijelima, pridonijeti ponovnoj uspostavi održivosti. Naime, u slučaju da uspije, taj IR projekt omogućit će grupi PSA da ovlada širokom proizvodnjom hibridnih dizelskih vozila iz segmenta B (težine između 900 kg i 1,3 tone) te tako diverzificira proizvodnju u segmentu djelatnosti koji je nositelj rentabilnosti. Europski potrošači daju prednost dizelskim motorima, no kasnije bi glavni dijelovi ⁽¹⁶⁾ hibridnih sustava mogli biti prilagođeni bazama benzinskih motora jednake snage te se proizvoditi u svjetskim razmjerima.
- (57) Cilj tog IR projekta nazvanog „50CO₂Cars” jest projektirati i proizvesti hibridni pogonski sustav (nepunjiv) namijenjen segmentu B, koji bi omogućio da se emisije CO₂ (dalje u tekstu „g CO₂/km”) ovih vozila dugoročno smanje na 50 grama po kilometru, posljedično, dovesti obiteljska vozila (segment C) na 65 g CO₂/km. Cilj je projekta učiniti ovu tehnologiju ekonomski pristupačnijom većem broju ljudi.

⁽¹⁵⁾ Segmenti D i E odgovaraju vozilima „obiteljskog”, „cestovnog”, „jednovolumenskog” i „terenskog” tipa, čije se dimenzije u Europi kreću u prosjeku od 4,40 do 5 metara. Vozila Peugeot 508 limuzina, 508 SW, 807, 4007 i vozila Citroën C5 Berline, C5 karavan, DS5, C8, C-Crosser i C6 nalaze se u ovom segmentu.

⁽¹⁶⁾ Akumulator za skladištenje energije, električni motor i njegova kontrolna elektronika te pretvarač napona omogućavaju raspolaganje dvonaponskom mrežom.

- (58) Tehnički gledano, projekt će povezati novu obitelj energetski visokoučinkovitih dizelskih motora, motorizirani mjenjač s dvostrukom spojkom koji je kompatibilan s hibridacijom („DCT”) te tehnologiju električne hibridacije po niskoj cijeni.
- (59) PSA će biti na čelu IR konzorcija koji će provoditi projekt „50CO₂Cars”.
- (60) Ovaj će konzorcij okupiti i industrijske i akademske partnere: pet velikih poduzeća (Delphi, Mann & Hummel, Valeo i Rhodia), jedno malo i srednje poduzeće (CTI), jedno udruženje (IRMA) i četiri istraživačke organizacije (IFPEN, LACCO, IRCELYON i IC2MP).

2.4.4. POSLOVNI PLAN GRUPE PSA

- (61) Poslovni plan grupe PSA pokriva razdoblje 2013.–2017. Francuska su tijela navela da će neto poslovni rezultat grupe, prema srednjem scenariju, biti pozitivan od 2014., s [1 200–2 000]* milijuna EUR, odnosno [1–5]* % prometa. Poboljšanje održivosti bit će uglavnom posljedica unutarnjih mjera koje sadržava plan restrukturiranja. Temelji se, s jedne strane, na znatnom smanjenju troškova proizvodnje i unapređenju novčanog toka, a, s druge strane, na pretpostavci zemljopisnog koncentriranja djelatnosti grupe PSA. Cilj je postići 2015. da se 50 % prodaje grupe ostvaruje izvan Europske unije, čime bi se mogli iskoristiti potencijali rasta u tim dijelovima svijeta (posebno Kine, Brazila itd.).
- (62) Francuska su tijela podnijela poslovni plan grupe PSA do 2017. Plan se temelji na pretpostavkama o veličini europskog tržišta i tržišnog udjela grupe PSA. Ove pretpostavke odražavaju procjene koje je dao Institut *IHS Global Insight*.
- (63) U pogledu veličine europskog tržišta, očekuje se, prema francuskim tijelima, pad od 2,2 % u 2013., dok bi se trebao zabilježiti rast od 6 % godišnje u 2014. i 2015., nakon čega slijedi rast od 3 % godišnje u 2016. i 2017. Tržišni udjeli grupe PSA dosegnut će [12–15]* % u 2013., [13–16]* % u 2014. i [11–15]* % u 2015., 2016. i 2017.
- (64) Poslovni plan razmatra više scenarija. U „srednjem scenariju” neto poslovni rezultat grupe PSA bio bi pozitivan od 2014., s [1 200–2 000]* milijardi EUR, odnosno [1–5]* % prometa grupe. Dosegnuo bi [3 000–3 800] milijardi EUR 2017., odnosno [2–6]* % prometa grupe PSA. Prema francuskim tijelima, takva razina rentabilnosti dopustila bi grupi PSA da dobije dovoljan rejting koji bi osigurao njezino samostalno refinanciranje na tržištu. Bolji rejting grupe automatski bi se odrazio na rejting BPF-a.
- (65) Predviđeni su i alternativni scenariji. U jednom se „nepovoljnom” scenariju prodaja grupe PSA smanjuje (u odnosu na „srednji” scenarij) za 100 000 dodatnih vozila godišnje u Europi od 2013. U jednom „povoljnom” scenariju prodaja grupe PSA u Europi zabilježila bi rast od oko 100 000 vozila godišnje od 2013. Prema predstavljenom poslovnom planu, neto poslovni rezultat grupe PSA u cjelini, uključujući i u nepovoljnom scenariju, bit će pozitivan od 2014. (oko [1–5]* % prometa grupe PSA) te će dosegnuti [2–6]* % u 2017. Međutim, može se primijetiti da predviđanja grupe PSA prikazuju snažan rast prometa izvan Europe, to jest na tržištima koja bilježe rast. Ova pretpostavka objašnjava da, unatoč pesimističnim predviđanjima u pogledu europskog tržišta, grupa PSA predmnijeva rast svoje prodaje: njezin je cilj ostvariti 50 % prodaje 2015. izvan Europe.
- (66) Budući da se radi o razvoju proizvodnih kapaciteta grupe PSA, francuska su tijela izradila dvije tablice u kojima se spominje Harbourova ⁽¹⁷⁾ stopa iskorištenosti svake tvornice, prije i nakon restrukturiranja grupe. Ove su stope iste, uz izuzetak tvornice u Poissyju. Francuska su tijela navela da se održivost svakog pogona ne može mjeriti neovisno o održivosti grupe PSA. Suprotno tome, trebalo bi općenito ispitati automobilsku djelatnost grupe PSA u svakom tržišnom segmentu. I dalje prema francuskim tijelima, svaki pogon ima portfelj vozila koja potencijalno može proizvoditi. Ako određeni pogoni imaju niže ili više stope iskorištenosti, uglavnom se radi o poznatim i kontroliranim razlikama koje su povezane sa životnim ciklusom proizvoda.

⁽¹⁷⁾ Kapacitet „Harbour” odgovara standardu koji se koristi u industriji. Pretpostavlja da u svakoj tvornici rade dvije smjene po 8 sati na dan, 235 dana godišnje. Harbourova stopa iskorištenosti označava broj stvarno proizvedenih vozila u svakoj tvornici u odnosu na kapacitet „Harbour”.

Tablica 5.

Predviđeni promet grupe PSA u tri scenarija grupe PSA (u milijunima EUR)*

	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Srednji scenarij	[55 000– 60 000]	[60 000– 65 000]	[60 000– 65 000]	[60 000– 65 000]	[65 000– 70 000]
Nepovoljni scenarij (razlika od – 100 000 vozila godišnje)	[55 000– 60 000]	[60 000– 65 000]	[60 000– 65 000]	[60 000– 65 000]	[60 000– 65 000]
Nepovoljni scenarij (razlika od + 100 000 vozila godišnje)	[57 000– 62 000]	[60 000– 65 000]	[60 000– 65 000]	[65 000– 70 000]	[65 000– 70 000]

Tablica 6.

Predviđeni promet divizije proizvodnje automobila u tri scenarija (u milijunima EUR)*

	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Srednji scenarij	[40 000– 45 000]	[45 000– 50 000]	[45 000– 50 000]	[45 000– 50 000]	[45 000– 50 000]
Nepovoljni scenarij (razlika od – 100 000 vozila godišnje)	[40 000– 45 000]	[40 000– 45 000]	[40 000– 45 000]	[40 000– 45 000]	[45 000– 50 000]
Nepovoljni scenarij (razlika od + 100 000 vozila godišnje)	[40 000– 45 000]	[45 000– 50 000]	[45 000– 50 000]	[45 000– 50 000]	[45 000– 50 000]

2.4.5. KOMPENZACIJSKE MJERE KOJE SU PRVOTNO PREDSTAVILA FRANCUSKA TIJELA

- (67) Grupa PSA najavila je mjere restrukturiranja kojima će smanjiti svoje proizvodne kapacitete i svoju prisutnost na tržištu, osobito zatvaranje svoje tvornice u Aulnay (koja zapošljava 3 000 ljudi) te znatno smanjenje kapaciteta svoje tvornice u Rennesu, što će dovesti do smanjenja broja zaposlenih za oko 1 400. Jednako tako, provode se ili su provedeni prijenosi rentabilne imovine, osobito otvaranje kapitalu GEFCO-a, prijenos određene nepokretne imovine i prijenos društva za iznajmljivanje automobila Citer. Grupa PSA najavila je i smanjenje investicijskih troškova, što će smanjiti njezin proizvodni kapacitet u odnosu na prvotno predviđeni, prije početka teškoća.
- (68) Osim toga, francuska su tijela predložila sljedeće kompenzacijske mjere:
- dodatno smanjenje CAPEX-a („kapitalnih izdataka”) (2.4.5.1.),
 - napuštanje kapaciteta tvornice Sevelnord u korist konkurenta (2.4.5.2.),
 - povlačenje iz razvoja i proizvodnje hibridne *plug-in* (2.4.5.3.) tehnologije,
 - određivanje najmanjeg tržišnog udjela BPF-a (2.4.5.4.).

Ove bi mjere bile pridružene mjerama restrukturiranja koje su bile predviđene prvotnim srednjoročnim planom ⁽¹⁸⁾ (dalje u tekstu „SRP”) 2012.

2.4.5.1. **Dodatna smanjenja ulaganja grupe PSA**

- (69) Dodatna smanjenja (u odnosu na prvotni SRP 2012.) CAPEX-a predviđena su u visini od 300 milijuna EUR u 2013. i 500 milijuna EUR godišnje u 2014. i 2015. Plan 2013.–2015. (CAPEX i IR) tako je sveden s 9,9 milijardi EUR na 8,6 milijardi EUR, što predstavlja pad od 13 %. Taj je iznos manji za 27 % u odnosu na prosjek 2011.–2012.

⁽¹⁸⁾ Srednjoročni plan dokument je koji koristi financijska uprava grupe PSA za predstavljanje predviđenih rezultata grupe u idućim godinama.

- (70) Ulaganja PSA-a bila bi tako smanjena u prosjeku s 3,3 milijarde EUR godišnje na 2,86 milijardi EUR godišnje. Ovo smanjenje od 1,3 milijarde EUR odnosit će se većinom (više od 80 %) na automobilsku djelatnost grupe u Europi.
- (71) Prema francuskim tijelima, smanjenje CAPEX-a znatno bi osakatile sposobnost grupe PSA da bude kompetitivna snaga na tržištu. Dodatno smanjenje određenih ulaganja IR-a i CAPEX-a dovelo bi i do drugih velikih negativnih posljedica po PSA-u. Posebno bi bila znatno oštećena sposobnost grupe PSA da:
- udovolji očekivanjima određenih kategorija kupaca koja su posebno vezana za učinak palete proizvoda i za tehnologije čiju će primjenu grupa PSA napustiti;
 - reagira na konkurentska razvojna postignuća;
 - sama industrijalizira određene privlačne tehnologije koje će morati kupiti od konkurenata nauštrb svojih marža;
 - koristi određene porezne poticanje, poput onoga na CO₂ itd.
- (72) To bi se smanjenje očitovalo:
- prestankom proizvodnje modela Citroën C6 31. prosinca 2012. i neobnavljanjem modela Peugeot 607 (segment E) (a);
 - prijevremenim prestankom proizvodnje vozila Bipper/Nemo 2015., dvije godine ranije i neobnavljanjem proizvodnje ovih vozila (segment B LCV) (b);
 - napuštanjem dizelskih motora zapremine veće od 2 litre (segment D) (c).
- (a) Prekid proizvodnje modela Citroën 6 – Peugeot 607**
- (73) Ova bi kompenzacijska mjera obuhvatila dva aspekta u pogledu segmenta E u cjelini:
- prestanak proizvodnje vozila Citroën C6 već 2013. koji je prvotno bio predviđen u 2016.,
 - neobnavljanje modela Citroën C6 / Peugeot 607.
- (74) Kada je riječ samo o prvom aspektu, grupa PSA procjenjuje da on utječe na 3 000 vozila (odnosno 1 000 vozila godišnje), što predstavlja gubitak prometa od 90 milijuna EUR u tri godine. C6 dio je segmenta E, visokog cjenovnog razreda. Prema internim procjenama grupe PSA, ovaj bi segment predstavljao 5,7 % europskog tržišta automobila u 2013.
- (75) Prema francuskim tijelima, neobnavljanje proizvoda grupe visokog cjenovnog razreda znatno bi smanjilo tržišnu pokrivenost. Na temelju posljednjeg Peugeotovog modela (607), mogući je obujam prodaje iznosio oko 20 000 vozila godišnje, što je gubitak prometa od oko 500 milijuna EUR. Na temelju posljednjeg Citroënovog modela (C6), mogući je obujam prodaje iznosio oko 7 000 vozila godišnje, što je gubitak prometa od oko 200 milijuna EUR.
- (76) Obveza neobnavljanja modela Citroën C6 / Peugeot 607 odnosi se na razdoblje 2016.–2018. Grupa PSA posljedice ovog dijela mjere izražava brojkom od 40 500 vozila, to jest prometom od 1,05 milijarde EUR. Osim toga, neobnavljanje ovih modela omogućilo bi grupi PSA da odustane od povezanih ulaganja od 2013. (uobičajeno vrijeme razvoja novog vozila obično iznosi tri godine).
- (77) Prema francuskim tijelima, ova bi kompenzacijska mjera imala znatan neizravan negativan utjecaj na imidž grupe PSA. Takvo pomanjkanje modela u segmentu E (i/ili snažnijih motora) onemogućilo bi, na primjer, podnošenje ponuda na određene javne natječaje. Nadalje, takav izlazak grupe PSA iz segmenta E doveo bi i do manjeg broja posjeta privatnih osoba koje su zainteresirane za ponudu visokog cjenovnog razreda mreži grupe PSA, što bi naštetilo zauzimanju višeg mjesta u ponudi proizvoda marki grupe, uključujući u segmentu B (linija DS). Grupa PSA procjenjuje da će to negativno utjecati na javne natječaje za vozni park u opsegu od 2 000 vozila godišnje, što bi predstavljalo godišnji gubitak prometa od 30 milijuna EUR, odnosno ukupno 180 milijuna EUR za 12 000 vozila.

- (78) Grupa PSA procjenjuje da je ukupna posljedica ove kompenzacijske mjere gubitak prometa od 1,32 milijardi EUR.

(b) Prestanak i neobnavljanje proizvodnje modela Bipper/Nemo

- (79) Bipper/Nemo gospodarsko je vozilo koje se prodaje pod dvama različitim nazivima. Predložena bi mjera obuhvatila dva aspekta:
- odustajanje od obnavljanja, (to jest od pokretanja nove generacije) vozila Bipper/Nemo od 2017., čiju posljedicu PSA procjenjuje na 1 milijardu EUR prometa,
 - prijevremeni prestanak proizvodnje dosadašnjih vozila Bipper/Nemo od 2015., koji je prvotno bio predviđen u 2017., čija se posljedica procjenjuje na 560 milijuna EUR prometa.
- (80) PSA je 2012. prodala 35 650 vozila Bipper/Nemo (16 678 Bipper u inačici osobnog vozila (dalje u tekstu „OV”) te gospodarskih vozila („GV”), a 18 972 vozila (OV i GV zajedno) po prosječnoj jediničnoj cijeni od 8 950 EUR, odnosno 319 milijuna EUR ukupnog prometa godišnje.
- (81) Modeli GV Bipper/Nemo dio su segmenta B LCV ⁽¹⁹⁾: taj je segment 2012. predstavljao 3,7 % europskog tržišta lakih gospodarskih vozila. PSA je na tom tržištu imao 49 % udjela. Grupa PSA stavila je 2012. u prodaju 26 674 komada GV Nemo/Bipper na tržište koje obuhvaća 54 514 komada vozila. Grupa PSA prodala je 2012. 8 976 komada u verziji OV (što predstavlja tržišni udjel od 10 %).
- (82) Prema francuskim tijelima, stavljanje ovih vozila na tržište ne bi stvorilo neto profit tijekom životnog vijeka vozila, posebno zbog činjenice da modeli na početku svojega životnog vijeka nisu odmah isplativi. Ova bi vozila stoga postala isplativa tek nakon prve generacije.
- (83) Grupa PSA procjenjuje da posljedice ove kompenzacijske mjere dovode do gubitka od 1,56 milijarde EUR prometa.

(c) Dizelski motori zapremine veće od 2 litre

- (84) Cilj je ovog prijedloga kompenzacijske mjere proizvesti motore zapremine veće od 2 litre do norme Euro 6. Prema francuskim tijelima, grupa PSA raspolaže industrijskim kapacitetima za proizvodnju takvih motora, osobito inačice Euro 6 motora DW12. Za razliku od svojih konkurenata, PSA nema benzinske motore zapremine veće od 2 litre (zapremnina njegovih benzinskih turbomotora ograničena je na 1,6 litre). Ova će mjera stoga osobito pogoditi segment D.
- (85) Prodaja osobnih vozila grupe PSA u segmentu D predstavljala bi 1 % europskog tržišta u 2012. (odnosno 150 000 vozila). Broj osobnih vozila grupe PSA koja imaju motore zapremine veće od 2 litre dosegao je najviše 30 000 vozila tijekom najboljih godina. Grupa PSA u svojim je procjenama utjecaja uzela u obzir brojku od 10 000 vozila godišnje, što predstavlja oko 20 % segmenta D.
- (86) Na temelju podataka za 2011. i 2012. o registriranim osobnim vozilima s dizelskim motorom zapremine veće od 2 litre, PSA procjenjuje da bi, razvojem ponude dizelskih hibridnih *plug-in* OV-a, broj vozila s motorima zapremine veće od 2 litre (ili jednakovrijedne snage) dosegao 30 000–40 000 komada u grupi PSA. Prema francuskim tijelima, ova bi mjera predstavljala 10 000 vozila godišnje, odnosno gubitak godišnjeg prometa od 200 milijuna EUR.

2.4.5.2. Napuštanje kapaciteta tvornice Sevelnord u korist konkurenta

- (87) Nakon ove mjere grupa PSA napustit će kapacitete tvornice Sevelnord u korist Toyote. Tvornica Sevelnord osnovana je 1988. proširenjem djelatnosti društva Société Européenne de Véhicules Légers („Sevel”), pod zajedničkim nadzorom („zajednički pothvat”, dalje u tekstu „ZP”) s grupom Fiat. Ova je tvornica 2011. zapošljavala 2 700 radnika i proizvodila u prosjeku 420 vozila na dan (Peugeot 807, Citroën C8, Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Fiat Scudo). Ukupno je u 2011. proizvedeno 94 843 vozila.

⁽¹⁹⁾ Kratica za „Light Commercial Vehicles” na engleskom jeziku. Na francuskom jeziku glasi „VUL” – „véhicule utilitaire léger” (lako gospodarsko vozilo).

- (88) Kada se Fiat želio povući iz partnerstva u zajedničkom pothvatu s grupom PSA u tvornici Sevelnord, PSA je potpisala s Toyotom sporazum o suradnji, na temelju kojeg bi grupa PSA proizvodila laka gospodarska vozila koja bi Toyota stavljala na tržište u Europi pod svojim nazivom. Ovime bi Toyota uspostavila bazu važne klijentele i po nižoj cijeni.
- (89) Na temelju tog sporazuma, u prvo vrijeme (od drugog tromjesečja 2013.) grupa PSA isporučivala bi laka gospodarska vozila proizašla iz postojećih paleta Peugeot Expert i Citroën Jumpy (ponuda „G9”). Zatim, sporazum predviđa i suradnju na sljedećoj generaciji vozila koja treba proizvesti grupa PSA (ponuda „K0”).
- (90) Prema francuskim tijelima, u slučaju da nije postignut sporazum s Toyotom, grupa PSA procjenjuje da je sama grupa mogla osigurati održivost svoje djelatnosti lakih gospodarskih vozila. Ugovor s Toyotom stoga nije bio potreban za osiguravanje aktivnosti u toj tvornici.
- (91) Francuska tijela navode da ova mjera pridonosi ograničavanju prisutnosti grupe PSA na tržištu što izravno koristi njezinim konkurentima s obzirom na to da će:
- (a) grupa PSA napustiti gotovo 30 % proizvodnih kapaciteta tvornice Sevelnord u korist Toyote;
 - (b) ovaj sporazum omogućiti jednom od glavnih konkurenata, Toyoti, da uđe na tržište na kojemu do sada nije bila prisutna te da proširi svoju ponudu gospodarskim vozilima;
 - (c) ovaj sporazum dati izravnu i sigurnu konkurentsku prednost Toyoti, s obzirom na to da joj omogućava preuzimanje znatnog dijela marže vozila koja su predmet sporazuma te stjecanje klijenata na tržištu na kojem nije bila prisutna i osiguravanje njihove vjernosti;
 - (d) se ova mjera odnositi na jedno od tržišta na kojem grupa PSA ima osobito važno mjesto (21 % na razini Europe u 2011.).
- (92) Utjecaj ove mjere na promet procjenjuje se na 443 milijuna EUR.

2.4.5.3. **Povlačenje iz razvoja i proizvodnje hibridne plug-in tehnologije**

- (93) Grupa PSA smanjila bi svoju prisutnost na tržištu okončanjem sporazuma sklopljenog 25. listopada 2011. s BMW-om o zajedničkom pothvatu za razvoj i proizvodnju tehnologije hibridnih i električnih vozila.
- (94) ZP razvijao je i proizvodio sve električne dijelove potrebne za električni sustav pogona. Grupa PSA i BMW uložili su više od 100 milijuna EUR u ovaj projekt koji je, potkraj 2011., zapošljavao 400 suradnika u IR centru u Münchenu. Kraj ovog ZP-a imao bi za posljedicu povlačenje grupe PSA iz segmenta takozvanih „plug-in” hibridnih vozila raskidom sporazuma o zajedničkom pothvatu s BMW-om (segment C).
- (95) Prema francuskim vlastima, okončanjem ZP-a grupa PSA konačno bi se povukla iz segmenta koji se smatra nositeljem te bi si uskratila tržišni udjel od oko 6 % od 2016. Grupa PSA izgubila bi i ugovor kojime se vrednuje imidž marke, povezan s njezinim statusom partnera BMW-a.
- (96) Povlačenje grupe PSA iz ZP-a s BMW-om utjecao bi na dva načina:
- (a) Najprije, najava napuštanja *plug-in* hibridne tehnologije naštetila bi ugledu grupe u ovom segmentu te bi se, posljedično, odrazila od 2013. na prihode od prodaje dizelskih hibridnih vozila grupe PSA. Grupa PSA procjenjuje ovaj utjecaj (na temelju 10 % prihoda od prodaje) na 3 000 vozila godišnje, odnosno godišnji gubitak prometa od 60 milijuna EUR;
 - (b) Drugo, prestanak razvoja *plug-in* hibridne tehnologije, čije je lansiranje bilo predviđeno u 2016., dovelo bi do pada od 20 000 vozila prosječno u razdoblju od tri godine, odnosno do pada prometa od prosječno 400 milijuna EUR godišnje.
- (97) Grupa PSA ocjenjuje ukupan utjecaj ove mjere na 1,56 milijardi EUR prometa.

2.4.5.4. **OBVEZA NAJVEĆEG TRŽIŠNOG UDJELA BPF-a**

- (98) Francuska tijela predviđaju obvezu na ⁽²⁰⁾ najveći tržišni udjel. Prema francuskim tijelima, ova je stopa mogla biti uvelike povećana posljednjih godina, kako u BPF-u, tako i kod njegovih konkurenata, u slučaju BPF-a s 27,5 % u 2009. na 29,8 % u 2012.; a u slučaju RCI Banque SA ⁽²¹⁾ s 30,0 % na 35,0 % u istom razdoblju, kako proizlazi iz tablice 7. u nastavku.
- (99) Francuska tijela predviđaju preuzeti tu obvezu, osobito zato što smatraju da je nadzor tržišnog udjela jednostavan i može se pratiti javnim izvorima.
- (100) Predviđena bi obveza bila drukčije usmjerena za 2013. godinu, s jedne strane, a za 2014. i 2015. godinu, s druge strane. U pogledu 2013. godine, bilo bi predloženo da u svakoj europskoj državi (na razini G10 ⁽²²⁾) u kojoj posluje BPF ne bude prekoračena stopa H2 2012. uvećana za razinu fleksibilnosti +1 bod tržišnog udjela.
- (101) Za sljedeća razdoblja francuska tijela smatraju da brze promjene u sektoru zahtijevaju da bude predviđeno na koji će se način mijenjati obveza BPF-a ovisno o tim promjenama. Stoga se predlaže promjena tržišnog udjela koji je BPF ostvario u godini „n-1” na način da bude utvrđen najmanji tržišni udjel za godinu „n” u odnosu na promjene ovog udjela u godini „n-1” kod europskih konkurenata BPF-a. Ovime bi se izbjeglo odvajanje BPF-a od trendova svojstvenih konkurentskom okružju.
- (102) Tako bi, od 31. prosinca 2013., obveza na tržišni udjel BPF-a na razini G10 u godini „n” bila jednaka tržišnom udjelu koji je BPF ostvario na istoj razini u godini „n - 1”, usklađenom za kretanje tržišnog udjela koji je usporediv s godinom „n - 1”, s time da ovo usklađenje ne smije imati za posljedicu smanjenje tržišnog udjela BPF-a ispod minimuma. Ovdje predložene usporedbe provodile bi se sa segmentom „Zapadna Europa” u RCI Banque SA i segmentom „Europa” u Volkswagen Financial Services (VWFS). Radi zaštite od nepravilnih promjena kod konkurenata i uvažavanja tržišnog udjela BPF-a koji je trenutačno manji nego u konkurenata, za najveći tržišni udjel bit će određena najniža stopa od 32,4 %, što odgovara tržišnom udjelu koji je zabilježen na razini G10 u drugom polugodištu 2012.

Tablica 7.

Stopa tržišnog udjela BPF-a po državama i velikima zemljopisnim područjima za nova vozila (u %)

	Najviša stopa H2 2012*	Razina fleksibilnosti	Predložena najveća stopa*
Njemačka	[...]	+ 1,0	[...]
Austrija	[...]	+ 1,0	[...]
Belgija	[...]	+ 1,0	[...]
Italija	[...]	+ 1,0	[...]
Španjolska	[...]	+ 1,0	[...]
Nizozemska	[...]	+ 1,0	[...]
Portugal	[...]	+ 1,0	[...]
Švicarska	[...]	+ 1,0	[...]
Francuska	[...]	+ 1,0	[...]
Velika Britanija	[...]	+ 1,0	[...]

⁽²⁰⁾ Radi se o omjeru izračunanom na temelju prikaza prodaje vozila koja se financira zajmovima banke BPF u odnosu na ukupnu prodaju grupe PSA.

⁽²¹⁾ RCI Banque SA podružnica je u 100 % vlasništvu društva Renault SAS. RCI Banque osigurava financiranje prodaju marki vozila Grupe Renault i Grupe Nissan.

⁽²²⁾ Njemačka, Austrija, Belgija, Italija, Španjolska, Nizozemska, Portugal, Švicarska, Francuska, Velika Britanija

	Najviša stopa H2 2012*	Razina fleksibilnosti	Predložena najveća stopa*
Zbroj G5 ⁽¹⁾	33,3	+ 1,0	34,3
Zbroj M5 ⁽²⁾	27,3	+ 1,0	28,3
Zbroj G10 ⁽³⁾	32,4	+ 1,0	33,4

⁽¹⁾ Zbroj G5 objedinjuje sljedeće države: Francusku, Njemačku, Italiju, Španjolsku i Ujedinjenu Kraljevinu.

⁽²⁾ Zbroj M5 objedinjuje sljedeće države: Belgiju, Nizozemsku, Švicarsku, Austriju i Portugal.

⁽³⁾ Zbroj G10 objedinjuje svih deset država iz ove tablice.

2.4.6. PROCJENA TROŠKOVA RESTRUKTURIRANJA I NJIHOVO FINANCIRANJE

- (103) Procijenjeni troškovi restrukturiranja iznose 1 708,9 milijuna EUR. Odnose se na sljedeće predviđene mjere: prestanak 2014. proizvodnih djelatnosti u tvornici u Aulnay, koja zapošljava 3 000 ljudi, koncentriranje proizvodnje u pariškoj regiji u Poissyju i oživljavanje tvornice u Aulnay. Ovi su troškovi procijenjeni na [400–500]* milijuna EUR u razdoblju 2012.–2017. Troškovi prilagodbe industrijskog postrojenja tvornice u Rennesu, koja će dovesti do njezina ponovnog rada s 1 400 radnih mjesta od ukupno 5 600 zaposlenika, procjenjuju se na [100–200]* milijuna EUR u razdoblju 2012.–2017. Ukupni troškovi prilagodbe struktura grupe PSA PUZSS-om 1 i 2 („Predviđeno upravljanje zapošljavanjem i stručnim sposobnostima”) procijenjeni su na [500–600]* milijuna EUR za 2012. i 2013. Treba primijetiti da nema preklapanja između planova PUZSS-a 1 i 2 te troškova restrukturiranja pogona u Aulnay i Rennesu. Troškovi drugih mjera, osobito restrukturiranja trgovine u Europi smanjenjem osoblja PCM-a (Peugeot Citroën Maloprodaja) koji odgovaraju udjelu PSA u mreži koncesionara, uglavnom u Južnoj Europi, procijenjeni su na [100–200] milijuna EUR. Naposljetku, troškovi aktivnosti PSA u okviru projekta „50CO₂Cars” iznose [300–400]* milijuna EUR.
- (104) Radi financiranja troškova restrukturiranja grupa PSA je, od početka 2012., uspostavila program prijenosa imovine, što je grupi PSA donijelo sljedeća sredstva:
- (a) prijenos Gefcoa u prosincu 2012.: 878 milijuna EUR ⁽²³⁾;
 - (b) prijenos Citera u veljači 2012.: 449 milijuna EUR;
 - (c) prijenos nepokretne imovine (među kojom i pravnog sjedišta) tijekom 2012.: 628,7 milijuna EUR.
- (105) Prema francuskim tijelima, grupa PSA odmah je dobila 1,956 milijardi EUR raspoloživog novca, koji će biti reinvestiran u restrukturiranje grupe PSA kako bi se mogla vratiti na put održivosti.
- (106) U pogledu likvidnosti, New Club Deal donosi 11,6 milijardi EUR iz privatnih banaka kako bi pridonio financiranju grupe tijekom restrukturiranja.

2.5. PLAN ODRŽIVOSTI BPF-a

- (107) Plan koji su predstavila francuska tijela sadržava financijske projekcije i plan financiranja BPF-a do kraja 2015. Prema francuskim tijelima, prinos od vlastitih sredstava BPF-a bit će od [5–10]* % od 2014., a [10–20]* % u 2016. Podsjećaju da se, prema praksi odlučivanja Komisije, prinos od vlastitih sredstava koji se smatra prihvatljivim za dokazivanje održivosti banke kreće od 8 do 12 %.

2.5.1. PLAN FINANCIRANJA

- (108) BPF predviđa povećati svoje dugoročno bankovno financiranje s [0–5]* milijardi EUR krajem 2012. na [5–10]* milijardi EUR krajem 2015. Banka je lansirala i depozitni proizvod namijenjen privatnim osobama, a financiranje ovim proizvodom iznosilo bi [800–900]* milijuna EUR 2015., prema financijskim projekcijama (nulta usporedba potkraj 2012.). U istom bi se razdoblju smanjivalo financiranje dobiveno sekuritizacijom i izdanjima euroobveznica EMTN.

⁽²³⁾ Neto prijenos troškova od 797 milijuna EUR, kojemu treba pridodati 100 milijuna izvanredne dividende, i od kojeg treba odbiti 19 milijuna EUR na ime ukidanja bruto marže za samofinanciranje.

Tablica 8.

Stanje novčanog toka BPF-a od restrukturiranja*

[...]*

- (109) Ukupna bilanca banke te potreba za financiranjem predviđaju postupno povećanje tijekom razdoblja projekcije s 27 186 milijuna EUR potkraj 2012. na [>28 000] milijuna EUR potkraj 2015.

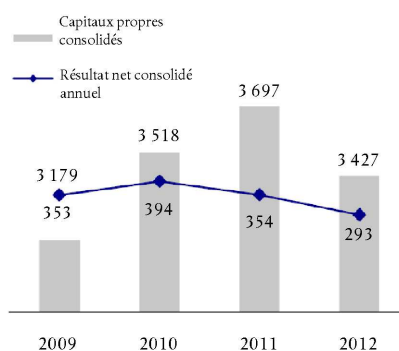
2.5.2. RENTABILNOST I SOLVENTNOST

- (110) BPF je bio profitabilan u prošlosti, što je vidljivo u grafičkom prikazu 1. u nastavku. Krajem 2012. razina kapitaliziranosti mjerena stopom „core tier 1” ⁽²⁴⁾ iznosila je 13 %.

Grafički prikaz 1.

Pregled profitabilnosti BPF-a

**CAPITAUX PROPRES ET RESULTAT NET AU
31 DECEMBRE 2012** (en millions d'euros)



- (111) Banka predviđa nastaviti sa stvaranjem profita tijekom restrukturiranja grupe, kako je prikazano u tablici 9. u nastavku.

Tablica 9.

Predviđanja profitabilnosti BPF-a

	(%)					
	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Stopa povrata kapitala (RoE)*	8,0	[4–6]	[6–8]	[8–10]	[10–12]	[10–12]

- (112) Prema predočenim informacijama, prestanak djelatnosti BPF-a neće prouzročiti nikakav gubitak vjerovnicima. Likvidacijom bi se, nakon tri godine, mogla sačuvati stečajna masa od [1–3]*milijarde do [2–4]* milijarde EUR u stresnom scenariju, ovisno o primijenjenoj razini stresa.

- (113) Aktiva BPF-a ima vrlo kratak rok dospijeca, u prosjeku kraći od pasive.

- (114) Povećan je trošak rizika banke s [...]* u 2011. na [...]* u 2012. Sumnjiva nedospjela potraživanja postupno su se povećavala s 3 % krajem 2008. na 4,2 % krajem 2012.

⁽²⁴⁾ Core tier one stopa je solventnosti kojom se ocjenjuje solventnost banaka. Ovom se stopom vlasnički kapital stavlja u odnos s imovinom u vlasništvu (koja je ponderirana ovisno o rizicima).

2.5.3. TRŽIŠNI UDJEL

- (115) Prema francuskim tijelima, s tržišnim udjelom prodanih automobila grupe PSA od oko 29,8 % (u 2012.), BPF financira velik dio potražnje za vozilima koja proizvodi grupa PSA i odlučno pridonosi financiranju njezine komercijalne djelatnosti i cjeline automobilske industrije, zajedno s mrežom koncesionara i kupaca.
- (116) Navode da predviđeni plan polazi od pretpostavke zadržavanja laganog porasta tržišnog udjela u odnosu na onaj iz 2011., i to do 2017. Takav se razvoj temelji na više čimbenika:
- (a) djelomičnom i rastućem povlačenju tradicionalnih banaka iz ovog sektora u kontekstu selektivnog upravljanja bilancom zbog zahtjeva financiranja i kapitala, osobito u vezi sa stupanjem na snagu standarda Basel III;
 - (b) promjeni potreba za financiranjem potrošača u kontekstu snažnog pada kupovne moći u Europi;
 - (c) razini kamatnih stopa, sada povijesno niskoj, koja bi poticala na pozajmljivanje radi kupnje vozila;
 - (d) trendu da vozilo postaje roba široke potrošnje, gotovo „*commodity*”, u skladu s razvojem financiranja zajmovima i mjesečnim otplatama.
- (117) Kretanje tržišnog udjela BPF-a prema zemljopisnom području i segmentu (B, C, D, H i GV) prikazano je u tablici 10. u nastavku (AP znači „Automobil Peugeot”, a AC znači „Automobil Citroën”)

Tablica 10.

Stopa tržišnog udjela BPF-a prema zemljopisnom području, segmentu vozila i prema marki (u %)

%	AP			AC		
	2010.	2011.	2012.	2010.	2011.	2012.
Francuska						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
GV						
Ukupno						
Velika Britanija						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						

%	AP			AC		
	2010.	2011.	2012.	2010.	2011.	2012.
Segment D						
Segment H						
GV						
Ukupno						
Njemačka						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
GV						
Ukupno						
Italija						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
GV						
Ukupno						
Španjolska						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
GV						
Ukupno						
Ukupno G5						
Segment B	[28-33]	[31,6–36,6]	[33,1–38,1]	[26,5–31,5]	[29–34]	[34,4–39,4]
Segment C	[20,4–25,4]	[21,6–26,6]	[22,7–27,7]	[18,9–23,9]	[25,5–30,5]	[29,1–34,1]

%	AP			AC		
	2010.	2011.	2012.	2010.	2011.	2012.
Segment D	[20–25]	[17,8–22,8]	[18,5–23,5]	[20,6–25,6]	[20,9–25,9]	[22,2–27,2]
Segment H	[12,4–17,4]	[28,6–33,6]	[0,0–2,5]	[20,7–25,1]	[19,2–24]	[14,6–19,6]
GV	[24,6–29,6]	[25,9–30,9]	[24,9–29,9]	[26,7–31,7]	[28–33]	[29,6–34,6]
Ukupno	[25,1–30,1]	[25,4–30,4]	[26,8–31,8]	[25,1–30,1]	[26,7–31,7]	[30,6–35,6]
Segment B	Ion, 107, 1007, 206+, 207, 208, Czero, C1, C3, DS3, C2, C3 Picasso					
Segment C	307, 308, 3008, 4008, 5008, RCZ, C4, C4 Picasso, C4 Aircross, DS4, Xsara Picasso					
Segment D	407, 4007, 508, 807, C5, DS5, C8, C Crosser					
Segment H	607, C6					
GV	Partner, Bipper, Expert, Boxer, Berlingo, Nemo, Jumper, Jumpy					

2.5.4. ZAVISNOST GRUPE

- (118) Prema francuskim tijelima, rejting BPF-a zavisi od rejtinga PSA-a, kao što to pokazuje tijesna povezanost prinosa obveznica grupe i banke.
- (119) Agencije za rangiranje u svojim su izvještajima utvrdile vezu između rejtinga grupe PSA i rejtinga BPF-a te su odredile najveću razliku od dva stupnja između rejtinga grupe i rejtinga vezane banke ⁽²⁵⁾. 14. veljače 2013. rejting BPF-a bio je smanjen na „non investment grade”.

2.6. ŽALBA

- (120) Anonimni podnositelj žalbe drži da će francusko državno jamstvo omogućiti BPF-u da nudi koncesionarima i klijentima PSA-a povoljnije kreditne uvjete u odnosu na one koje mogu ponuditi vezane banke konkurentskih proizvođača automobila.

3. RAZLOZI KOJI SU DOVELI DO POKRETANJA POSTUPKA

- (121) U odluci o pokretanju postupka Komisija je izrazila dvojbe zbog sljedećih razloga:

3.1. PLAN ODRŽIVOSTI BPF-a

- (122) U pogledu plana održivosti BPF-a, koji bi trebao biti analiziran u svjetlu Komunikacije o bankarstvu, Komisija je izrazila svoju dvojbu zbog nesigurnosti koja postoji o održivosti grupe PSA u cjelini.

3.2. PLAN RESTRUKTURIRANJA GRUPE PSA

- (123) U pogledu plana restrukturiranja industrijske grupe, koji treba analizirati u svjetlu prije spomenutih smjernica za „spašavanje i restrukturiranje”, Komisija je ocijenila da postoje dvojbe o sljedećim elementima:

3.2.1. DVOJBE O PONOVNOJ USPOSTAVI ODRŽIVOSTI

- (124) Komisija je željela prikupiti primjedbe trećih strana na:

- (a) Usvojene pretpostavke o razvoju automobilske tržišta u Europi i ostatku svijeta, a osobito o dovoljnoj konzervativnosti tih pretpostavki.

⁽²⁵⁾ Sada ta razlika iznosi tri stupnja kod agencije Moody's, što proizlazi iz zajamčene dobiti u pogledu BPF-a.

- (b) Predložene mjere restrukturiranja u cilju ponovne uspostave održivosti grupe PSA.
- (c) Doprinos projekta „50CO₂Cars” uspostavi održivosti, a osobito u vezi s dosljednosti tog ulaganja u IR u cilju pokretanja istraživačkog programa u području „umjerene hibridacije” u odnosu na najavljeni popratni napuštanje „plug-in hibridne” tehnologije kojom je, kako je izneseno, grupa ovladala.

3.2.2. DVOJBE O KOMPENZACIJSKIM MJERAMA

- (125) Komisija je željela prikupiti primjedbe trećih strana o nazivu, u smislu prije spomenutih smjernica za „spašavanje i restrukturiranje”, mjera koje su predložene kao kompenzacijske mjere, o njihovoj kvantifikaciji i njihovoj primjerenosti u odnosu na rizike narušavanja tržišnog natjecanja koje bi uzrokovale potpore.

4. PRIMJEDBE FRANCUSKE NA ODLUKU O POKRETANJU POSTUPKA

4.1. O IZNOSU POTPORE

- (126) Francuska tijela smatraju da iznos potpore ne može odgovarati nominalnom iznosu jamstva, da će izdanja obveznica BPF-a svakako biti provedena s premijom na likvidnost i promjenjivi rizik koja će nedvojbeno biti veća od 24 bazna boda utvrđena pri izdanju obveznica koje je provedeno zahvaljujući potpori spašavanju te da bi referentno razdoblje u kojem se uzimaju u obzir prijašnji prinosi BPF-a trebalo biti tri mjeseca.
- (127) Prema francuskim tijelima, u predmetnom slučaju ne bi bila ispunjena dva kumulativna uvjeta na temelju kojih se može smatrati da je iznos potpore jednak iznosu koji pokriva jamstvo, to jest osobito visoka vjerojatnost da zajmoprimac ne može vratiti zajam za koji je izdano jamstvo te postojanje iznimnih prilika. Stoga, iznos potpore sadržan u državnom jamstvu odgovarao bi razlici između ukupne cijene financiranja koja proizlazi iz samog jamstva i ukupne cijene financiranja bez jamstva koju bi platilo poduzeće.
- (128) Kako dalje navode francuska tijela, pretpostavka o većem trošku za BPF za oko 40 baznih bodova je utemeljena. Naime, BPF je izdao obveznice 25. ožujka 2013. u osobito povoljnim tržišnim prilikama. Vrijednost *spreada* u odnosu na državne obveznice (OAT) u trenutku ovog izdanja obveznica (24 bazna boda) pokazala bi povijesno niske razine. Francuska tijela smatraju, na primjer, da su ulagači trebali tražiti veću naknadu za vezanu banku iz automobilske sektora nego za javna tijela poput UNEDIC-a ⁽²⁶⁾ ili CADES-a ⁽²⁷⁾, tim više što bi imali na raspolaganju kreditne linije za takvu vrstu transakcija za CADES ili UNEDIC, a koje nužno ne bi imali za posao s BPF-om.
- (129) Konačno, referentno razdoblje koje su francuska tijela odabrala (od 12. srpnja do 16. listopada 2012.) najbolje bi odražavalo stvarnost prinosa na obveznice BPF-a na tržištima i uzimalo u obzir teškoće grupe PSA, a ne najava državnog jamstva.

4.2. O PONOVNOJ USPOSTAVI ODRŽIVOSTI BPF-a

- (130) Francuska tijela primaju na znanje stajalište Komisije prema kojem BPF nema problema sa solventnošću i isplativošću, a njezin bi problem likvidnosti proizlazio jedino iz njezine veze s grupom PSA.
- (131) Svejedno, žele iznijeti sljedeće primjedbe:
 - (a) Prema francuskim tijelima, veličina bilance BPF-a umjereno bi se povećavala, u skladu s predviđenom inflacijom. Ovo bi povećanje proizišlo iz pogoršanja makroekonomskih uvjeta i zato što bi potrošači češće posezali za kreditom za financiranje kupnje vozila.
 - (b) Odgovarajući na pitanje Komisije prema kojem bi bilo bolje izbjeći da BPF financira zajmove loše kvalitete kako bi umjetno povećao promet grupe PSA, francuska tijela navode sljedeće:

⁽²⁶⁾ Državna međutrgovinska unija za zapošljavanje u industriji i trgovini

⁽²⁷⁾ Caisse d'amortissement de la dette sociale (francuska agencija za amortizaciju duga socijalnog osiguranja)

- Jedini je cilj kompenzacijske mjere u pogledu BPF-a smanjiti intenzitet konkurentskog ponašanja i ograničiti tržišni udjel.
- Kretanje stope „*non performing loans*” od oko 4 % bilo je malo u posljednje tri godine.
- BPF neovisno utvrđuje svoju politiku rizika, a pod nadzorom Tijela za bonitetni nadzor.

S obzirom na to da agencije za rangiranje i revizorski odbor BPF-a izbliza prate stopu loših kredita, svaka promjena politike rizika banke bila bi nemoguća prema francuskim tijelima.

4.3. O PONOJVNOJ USPOSTAVI ODRŽIVOSTI GRUPE PSA

4.3.1. O USVOJENIM PRETPOSTAVKAMA TRŽIŠNIH KRETANJA

- (132) Prvo, francuska tijela smatraju da predviđanja grupe PSA ne bi bila opovrgnuta ni tržišnim kretanjem u prvom tromjesečju 2013. ni pretpostavljenom razlikom između rezultata predviđenih za 2012. i konačno ostvarenih rezultata u toj istoj godini.
- (133) Prema francuskim tijelima, neprekidan pad prodaje u 2013. predviđela je grupa PSA, koja je procjenjivala, kao i institut *IHS Global Insight*, da će pad prodaje iznositi *in fine* 4 % između 2012. i 2013.
- (134) Francuska su tijela dostavila ažurirane financijske projekcije, koje se temelje na manje optimističnim pretpostavkama od onih opisanih u uvodnim izjavama 54. do 58. odluke o pokretanju postupka. Strateška smjernica navedena u istim uvodnim izjavama odluke o pokretanju postupka ostaje nepromijenjena.
- (135) Izmjene projekcija proizlaze iz ažuriranja predviđanja tržišnih kretanja „Europa 30” koje provodi Institut *IHS Global Insight* i odražavaju se na promet automobilske industrije, koji je niži tijekom predviđenog razdoblja.
- (136) Ažuriran je također „nepovoljan” scenarij u kojem se prodaja grupe PSA smanjuje (u odnosu na „srednji” scenarij) za 100 000 dodatnih vozila godišnje u Europi od 2013.

Tablica 11.

Veličina europskog tržišta prema predviđanjima IHS Global Insighta i tržišni udjel grupe PSA

	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Veličina europskog tržišta (Europa 30), koju je predvidio <i>IHS Global Insight</i> u travnju 2013. (u tisućama vozila)	13 497	13 926	14 768	15 371	15 991
Udjel PSA-a* u europskom tržištu	[10–14]	[10–14] %	[10–14] %	[9–13] %	[9–13] %

Tablica 12.

Predviđeni promet grupe PSA (u milijunima EUR)

	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Srednji scenarij u odluci o pokretanju postupka*	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[65 000–70 000]
Ažurirani srednji scenarij*	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[59 000–64 000]	[60 000–65 000]
Ažurirani nepovoljni scenarij (razlika od – 100 000 vozila godišnje)*	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–70 000]	[60 000–65 000]

Tablica 13.

Predviđeni promet divizije proizvodnje automobila (u milijunima EUR)

	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Srednji scenarij u odluci o pokretanju postupka*	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]
Ažurirani srednji scenarij*	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]
Ažurirani nepovoljni scenarij (razlika od – 100 000 vozila godišnje)*	[35 000–40 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]

- (137) U pogledu novčanog toka, ažuriranje ima za posljedicu smanjene novčanih tokova povezanih s poslovanjem, dok novčani tokovi povezani s djelatnošću ostaju nepromijenjeni. Iz toga proizlazi da je predviđena visina dugovanja [...] * veća od predviđanja iz odluke o pokretanju postupka, dok je visina dugovanja predviđena u srednjem scenariju veća od prethodno navedene u nepovoljnom scenariju.
- (138) PSA je predstavio i projekcije neto dugovanja u stresnijem scenariju u kojem bi se prodaja grupe PSA smanjila (u odnosu na srednji scenarij) za 200 000 dodatnih vozila godišnje u Europi od 2013. Razine neto dugovanja u različitim scenarijima prikazane su u nastavku u tablici 14. Prema prometu koji je dostavila grupa PSA, faktor stresa od 100 000 vozila povećava neto dugovanje [...] * za [200–400] * milijuna EUR godišnje.

Tablica 14.

Visina neto dugovanja [...] * u milijunima EUR

	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Srednji scenarij u odluci o pokretanju postupka	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ažurirani srednji scenarij	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Ažurirani nepovoljni scenarij (razlika od – 100 000 vozila godišnje)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ažurirani stresniji scenarij (razlika od – 200 000 vozila godišnje)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (139) Nadalje, francuska tijela smatraju da promet ne bi bio relevantan element na kojemu treba temeljiti pretpostavke ponovne uspostave dugoročne održivosti grupe PSA, nego njezin poslovni rezultat. Na sjednici nadzornog odbora od 6. studenoga 2012., poslovni rezultat procijenjen je kao gubitak od [1 000–2 000]* milijuna EUR, a konačno ostvareni rezultat predstavljao je gubitak od 1 504 milijuna EUR (odnosno razlika manja od [0–3] %).
- (140) Francuska tijela smatraju i da su izgledi tržišnih kretanja na koje se oslanja grupa PSA osobito skromni, a da su brojni pokazatelji koje iznose analitičari koji podržavaju obrazloženje Komisije podijeljeni i upitni.
- (141) Naime, svi predmetni dionici ocjenjuju da je tržište doseglo dno i da sada može jedino ponovno početi rasti. Općenito, posljednje analize ⁽²⁸⁾ ističu poboljšanje makroekonomskih uvjeta u Europi sljedećih godina. Ovo bi se poboljšanje, prema francuskim tijelima, trebalo nužno odraziti na automobilske sektor.
- (142) Konačno, francuska tijela smatraju da je Komisija nereprezentativno odabrala ocjene financijskih analitičara, odbacujući ocjene koje su bliže predviđanjima koja je dostavila grupa PSA. U svakom slučaju, francuska tijela osporavaju upotrebu financijskih analiza za ocjenjivanje srednjoročnog plana restrukturiranja. Smatraju, zapravo, da je djelatnost financijskih analitičara savjetovati kupnju ili prodaju vrijednosnica ovisno o utvrđenoj ciljnoj cijeni. Ne usredotočuju se uglavnom na predviđeni obujam prodaje i na procjene prometa. Ove su procjene, stoga, vrlo često nepovezane s ekonomskim temeljima u podlozi.
- (143) Zato francuska tijela smatraju da se za provedbu plana restrukturiranja mogu legitimno osloniti na predviđanja instituta *IHS Global Insight*, na koja bi se primijenio faktor stresa i ne bi se uzela u obzir pretpostavke financijskih analitičara.
- (144) Konačno, francuska tijela ističu da privatni sektor vjeruje u ponovnu uspostavu održivosti grupe PSA. Ovo se uvjerenje ponajprije očituje savezom između PSA-a i GM-a koji je 20. prosinca 2012. osnažen potpisom konačnih sporazuma o tri projekta vozila i o osnivanju zajedničkog poduzeća za nabavu. Nadalje, financijska sredstva u visini od 11,6 milijardi EUR koja je od banaka dobio BPF predstavljaju dokaz povjerenja tržišta u izgleda za poboljšanje. Konačno, posljednje sekuritizacije koje je provodio BPF pokazuju da tržište nije nesklono riziku koji nosi automobilska djelatnost.

4.3.2. O STOPI ISKORIŠTENOSTI KAPACITETA GRUPE PSA I DIVERZIFIKACIJI NJEZINE PRODAJE

- (145) Francuska tijela smatraju da je neutemeljena sumnja Komisije u pogledu stope iskorištenosti jer ne uzima u obzir zatvaranje tvornice u Aulnayu, što bi, prema njihovu mišljenju, nadomjestilo manjak konkurentnosti grupe PSA u segmentu B. U mjeri u kojoj grupa PSA ima vrlo živu konkurenciju u ovom segmentu, to bi zatvaranje bilo osobito značajno za njezinu ponovnu uspostavu održivosti.

⁽²⁸⁾ Perspektive svjetskog gospodarstva, poglavlje 1. i 2. iz travnja 2013.

- (146) Francuska tijela smatraju da je grupa PSA poduzela sve potrebne mjere da postigne cilj ostvarivanja 50 % svoje prodaje izvan Europe u 2015.: otvaranje treće tvornice i novih koncesija u Kini, obnova palete vozila koja se prodaju u Latinskoj Americi, lansiranje dva modela posebno namijenjena prodaji izvan Europe i konačno, u savezu s GM-om, razvoj zajedničke platforme za stavljanje na tržište vozila segmenta B u Europi i ostatku svijeta, zajednički razvoj nove generacije manjih ekonomičnih benzinskih motora i projekata vozila u Latinskoj Americi, Rusiji i drugim tržištima u usponu.

4.3.3. O DOPRINOSU PROJEKTA „50CO₂CARS” PONOVNOJ USPOSTAVI ODRŽIVOSTI GRUPE PSA

(a) O usklađenosti projekta „50CO₂Cars” s planom restrukturiranja grupe PSA

- (147) Francuska tijela ističu da su uloženi znatni naponi u istraživanje i razvoj u okviru projekta „50CO₂Cars” koji su usmjereni na ovladavanje tehnologijom kojom se poboljšava ekološka i energetska ravnoteža dizelskih motora. U ovom kontekstu taj IR projekt pridonosi provedbi strategije preokreta utvrđenog trenda pada prodaje dizelskih vozila.
- (148) Dizelska vozila u ovom trenutku predstavljaju važan izvor prihoda za grupu PSA: 2012. [60–80]* % vozila koja je PSA prodao u Europi imalo je ovaj tip motora. PSA ima optimirani industrijski alat, dobar imidž marke i znatnu stopu profitabilnosti za ovaj tip vozila, bolju nego za benzinske motore. Sadašnji mu je kontekst, međutim, nepovoljan: postupno slabljenje imidža ovih motora u Europi, promjene zakonskog okvira i normi (Euro 6) što bi moglo dovesti do relativne veće cijene dizelskih motora u odnosu na benzinske i time ne pogodovati dizelskim vozilima, utoliko više što je strategija prilagodbe normama s pomoću provedbe mjere „downsizing”⁽²⁹⁾ do sada dosegla svoje granice te što neke države ili lokalne zajednice namjeravaju donijeti porezni okvir koji neće pogodovati dizelskom motoru. PSA ocjenjuje da će gubitak marže povezan sa zamjenom prodaje dizelskih vozila prodajom benzinskih vozila na europskom tržištu iznositi oko [500–700]* milijuna EUR. U kontekstu pada kupovne moći domaćinstava i rastuće brige potrošača za okoliš prvenstveni je cilj grupe PSA održati konkurentnost i imidž marke dizelskih motora (u odnosu na benzinske). S obzirom na to da razine cijena hibridnih dizelskih vozila nisu u skladu s masovnom prodajom, bit će potrebna znatna ulaganja u IR kako bi ova tehnologija postala dostupna većem broju ljudi. Ponovnim uspostavljanjem konkurentnosti i imidža dizelskog goriva, projekt „50CO₂Cars” mogao bi, prema francuskim tijelima, pridonijeti ponovnoj uspostavi održivosti tako što će ne samo održati razinu prodaje dizelskih vozila grupe PSA, nego i održati razinu marži proizvođača automobila. Nadalje, ako bi plan industrijalizacije uspio, tehnologija proizašla iz projekta „50CO₂Cars” bila bi znatan izvor rasta do 2020. na tržištu u nastajanju. Prilika za iskorištavanje vjerojatnih tržišta dizelskih „umjereno hibridnih” motora nakon plana restrukturiranja osigurala bi rast prometa zahvaljujući diverzifikaciji prema segmentu nositelju i u skladu s glavnim ciljem grupe (vozila masovne proizvodnje).
- (149) U pogledu potrebe za ulaganjem, francuska tijela razlikuju predloženo smanjenje ulaganja „kao kompenzacijske mjere”, kojom se nastoji ograničiti opseg narušavanja tržišnog natjecanja povezanoga s državnim potporom, i održavanje ulaganja u istraživanje i razvoj koja su potrebna poduzeću za „dugoročno vraćanje na put održivosti”. Francuska tijela naglašavaju da je u svojoj praksi odlučivanja Komisija više puta dopustila da neko poduzeće ponovno uspostavi održivost na temelju lansiranja novih proizvoda, kako bi osigurala porast prometa⁽³⁰⁾.
- (150) Francuska tijela objašnjavaju da bi u okviru plana restrukturiranja izostanak državne potpore projektu „50CO₂Cars” primorao PSA-a na provedbu „hipotetskog” projekta. S obzirom na to da grupa nije sama sposobna svladati tehnološke prepreke i bez suradnje u provedbi projekta „50CO₂Cars” s partnerima kojima je pristupila, grupa je morala ograničiti ulaganja na minimum kako bi osigurala da njezini dizelski motori zadovolje samo zakonske promjene. Francuska tijela ističu u vezi s time da se djelovanje javnih vlasti ne bi ograničilo samo na financijsku potporu grupi PSA za dovršetak projekta „50CO₂Cars”, nego bi, dapače, omogućilo povezivanje oko nje u zajednicu partnera (industrije, udruženja, laboratorija za istraživanja itd.) čiji bi zajednički naponi bili potrebni za otklanjanje tehnoloških prepreka razvoju jeftinih hibridnih dizelskih vozila. Navode da bi, po svemu sudeći, izostanak odobrenja državne potpore grupi PSA koja je na čelu projekta „50CO₂Cars” doveo u pitanje provedbu tog projekta, ne samo u pogledu ove grupe, nego i svih partnera. Hipotetska strategija zamjene

⁽²⁹⁾ Radi se o smanjenju emisija CO₂ ograničavanjem veličine motora i uz prilagođeno prednabijanje.

⁽³⁰⁾ Odluka Komisije od 1. prosinca 2004., predmet C-504/03, Bull, uvodna izjava 51. Odluke Komisije od 18. veljače 2004., predmet C-28/02, Bankgesellschaft Berlin AG, uvodna izjava 236. Odluke od 3. srpnja 2001., predmet C-33/98, Babcock Wilcox Espana SA, uvodna izjava 98..

dizelskih vozila benzinskim dovela bi do povećanja cijena te bi se provodila pod cijenu velikog industrijskog rizika: odustajanja od stručnosti u području dizelskih vozila, gubitka prodaje u prijelaznom razdoblju, preuzimanja resursa radi prilagodbe i ponovnog dimenzioniranja proizvodnog sustava grupe za dizelske motore, resursa koji bi uostalom bili potrebni za ponovnu uspostavu održivosti.

- (151) Ukratko, francuska tijela smatraju da bi projekt „50CO₂Cars” bio potreban i za očuvanje rentabilnosti glavne industrijske djelatnosti grupe PSA (dizelski motori) i za konačnu ponovnu uspostavu održivosti grupe poticanjem rasta nakon restrukturiranja (nova paleta inovativnih i isplativih vozila). Ovo ulaganje u istraživanje i razvoj bilo bi, dakle, savršeno usklađeno s ciljevima plana restrukturiranja.

(b) O dvojbama Komisije navedenima u odluci o pokretanju postupka

- (152) Iz odluke o pokretanju postupka francuska tijela razumiju da Komisija, polazeći od utvrđenoga navodnog zaostatka grupe PSA u području istraživanja i razvoja, smatra da bi projekt „50CO₂Cars” „mogao biti potreban za ponovnu uspostavu održivosti grupe PSA samo ako bi joj omogućio da nadoknadi zaostatak u istraživanjima i razvoju u odnosu na svoje konkurente”. Osparavaju samo načelo takve analize.

(a) Prvo, francuska tijela ponavljaju da bi projekt „50CO₂Cars” mogao pridonijeti ponovnoj uspostavi održivosti grupe: obnovom okolišnog ugleda dizelskih vozila, novom dinamikom potrošnje (koncept hibridnih vozila dostupan većem broju kupaca), rezervom za rast nakon plana restrukturiranja;

(b) Drugo, strukturni nedostatak u pogledu istraživanja i razvoja, za koji je navedeno u prijavi da može objasniti određene teškoće na koje je naišla grupa PSA, odnosio bi se na zaostatak u standardiziranju sastavnih dijelova, što bi smanjilo učinkovitost istraživačkih i razvojnih napora u odnosu na konkurenciju (razmjerni učinak). Dakle, projekt „50CO₂Cars” upravo bi omogućio da se to ispravi ako bi:

— prvo, projekt „50CO₂Cars” unaprijedio standardiziranje nekih sastavnih dijelova automobila, a osobito sustav pogona;

— drugo, uvjeti provedbe projekta „50CO₂Cars”; unaprijedili produktivnost istraživačkih i razvojnih napora grupe PSA, posebno zahvaljujući sinergiji koja proizlazi iz koordinacije rada različitih partnera, ali i praćenjem projekta od strane javnih tijela davatelja pomoći

(c) treće, francuska tijela nadasve predbacuju „pravno inovativan” značaj kriterija koji je navodno koristila Komisija u uvodnoj izjavi 169. odluke o pokretanju postupka, utemeljen na zakašnjenju grupe PSA u području istraživanja i razvoja. Smatraju da su do sada navedeni argumenti nedovoljni za dokazivanje pozitivnog doprinosa projekta „50CO₂Cars” ponovnoj uspostavi održivosti grupe PSA. Stoga se samo podredno dotiču pitanja o ispunjenju takvog kriterija u slučaju:

i. Postojanja tehnološkog zaostatka u pogledu hibridne tehnologije

- (153) Prema francuskim tijelima, taj bi kriterij zaostatka u području istraživanja i razvoja bio ispunjen zbog sljedeća tri razloga:

(a) Isprva navode da se tri glavne tehnološke sastavnice projekta „50CO₂Cars” odnose na tehnološka područja u kojima je grupa PSA zakasnila:

— U pogledu dizelskih motora, zaostatak bi se odnosio na tehnologije ograničavanja potrošnje motora. Dakle, projekt „50CO₂Cars” odnosi se upravo na to područje.

— U pogledu prijenosa, grupa PSA zakasnila je u prijenosu s dvostrukom spojkom DCT („*dual clutch transmissions*”), osobito zbog tradicionalne prednosti koja se daje upravljanim ili robotiziranim mjenjačima, poznatima pod nazivom „URM”, iako se ta tehnologija pokazala komercijalno manje uspješnom nego njezini takmaci. Projekt „50CO₂Cars” omogućava zato poduzeću da nadoknadi dvostruki zaostatak u području prijenosa DCT i eDCT.

- U pogledu sustava hibridacije grupa PSA zakasnila je u ovladavanju pristupačnom hibridnom tehnologijom, koja je dovoljno razvijena da bi se masovno proizvodila. Dakle, konkurentski proizvođači automobila, poput Toyote, Honde ili VAG-a ⁽³¹⁾ imaju (ili će uskoro imati pristup) razvojnim tehnologijama hibridacije te će zato biti bolje prilagođeni masovnom tržištu. Stoga francuska tijela potvrđuju prethodnu analizu Komisije (navedenu u uvodnoj izjavi 187. odluke o pokretanju postupka), prema kojoj bi sadašnja mikrohibridna tehnologija ⁽³²⁾ Stop & Start bila nedostatna za doseganje „tehnološke granice uštede CO₂”, koja bi zahtijevala ovladavanje „umjerenom” i/ili „potpuno hibridnom” tehnologijom. Stoga bi se projektom „50CO₂Cars” nastojalo nadoknaditi tehnološki zaostatak u području sustava hibridacije.
- (b) Potom, smatraju da bi projekt „50CO₂Cars” dao grupi PSA sredstva za nadoknađivanje zaostatka tako što bi otvorio određene tehnološke zasune hibridne tehnologije:
- Dizelskim motorima koji se razvijaju kroz projekt „50CO₂Cars” postigle bi se emisije CO₂ od [50–70]* g/km u segmentu B (motori snage između 40 i 70 kW), čak i kada bi se koristila samo tehnologija Stop & Start, PSA bi mogao do 2017.–2018. imati ponudu dizelskih motora niske potrošnje s razinom emisija koja je usporediva s konkurentskom na europskom tržištu.
 - Inteligentan prijenos s dvostrukom spojkom eDCT optimirao bi energetske učinkovitost hibridnoga pogonskog sustava i bio usklađen sa širokom paletom snaga različitih električnih motora. Standardiziranjem bi grupa PSA mogla nadoknaditi tehnološki zaostatak.
 - U pogledu posljednjeg sustava hibridacije projekt „50CO₂Cars” doveo bi do obustavljanja troškova dvojakim aspektom minimalnoga energetskog dimenzioniranja (baterija i energetska elektronika) i optimiranja mehaničke arhitekture (sprega između električnog motora i pogonskog sustava). Isto tako, standardiziranjem sustava hibridacije povećao bi se obujam proizvodnje te bi tako postao dostupniji u segmentu B.
- (c) Naposljetku, francuska se tijela dotiču eventualnog strateškog zaokreta kojim se projekt „50CO₂Cars” vodi paralelno s napuštanjem hibrida „plug-in”. Ističu s tim u vezi da obje tehnologije („umjereni hibrid” i „plug-in”) nemaju ni isti doseg ni iste komercijalne posljedice. Premda bi se zbog cijene druga tehnologija ⁽³³⁾ ograničila na „premium” vozila (sa znatnim efektom prelijevanja na imidž marke, osobito među „korporativnim” klijentima, zbog dostupnosti prve tehnologije moglo bi se ciljati na široku lepezu socijalnih kategorija (s malim do srednjim prihodima), i tako zadovoljio veći dio klijentele grupe. Francuska tijela ističu da se ova dva tehnološka rješenja međusobno ne isključuju te da je grupa PSA prvotno željela raditi na objema, da bi pribrojila prodaju premium hibridnih „plug-in” vozila prodaji pristupačnih hibridnih vozila iz segmenata B i C. Stoga napuštanje hibridne „plug-in” tehnologije kao kompenzacijske mjere ne bi predstavljalo „strateški zaokret”, nego prestanak komercijalno održive djelatnosti koja ne ugrožava ponovnu uspostavu održivosti grupe. U pogledu projekta „50CO₂Cars”, grupa bi u potpunosti sudjelovala u planu restrukturiranja, tako da francuska tijela smatraju predloženu strategiju u području hibridacije savršeno usklađenom s planom restrukturiranja.
- ii. *Usklađenost korištenih sredstava za projekt „50CO₂Cars” s ostatkom plana restrukturiranja*
- (154) Prema francuskim tijelima, prilagodba industrijskog alata grupe PSA za potrebe provedbe projekta „50CO₂Cars” u skladu je s logikom plana restrukturiranja. Osobito bi se standardiziranjem pogonskog sustava i sustava prijenosa dizelskih vozila grupe racionalizirao i optimirao proizvodni sustav:
- (a) U području dizelskih motora ulaganja u tvornice u Trémeryju i Douvrinu iznosila su [100–200]* u milijunima EUR, odnosno [0–5]* % od [10–20]* milijardi EUR ulaganja predviđenih tijekom trajanja plana restrukturiranja, što je omjer koji francuska tijela nazivaju „osobito skromnim, ako ne i beznačajnim”. Taj je

⁽³¹⁾ Grupa VAG na posljednjem je kongresu u Beču predstavila modularni komplet („assembly kit”) svoje hibridne tehnologije koji omogućava prilagodbu sustava hibridacije svim različitim siluetama vozila grupe po najmanjoj cijeni. Citirani izvor: Izvještaj o predstavljanju grupe VAG na 34. simpoziju u Beču, 26. travnja 2013., str. 28.

⁽³²⁾ „Mikrohibridacija” koja odgovara snagama od 2 do 4 kW, „umjereni hibridacija” između 8 i 15 kW, „puna hibridacija” za snage veće od 20 kW.

⁽³³⁾ Francuska tijela potvrđuju da grupa PSA, uz uvjet da se industrijalizira pod ekonomski prihvatljivim uvjetima, već vlada „plug-in” tehnologijom.

financijski utjecaj uostalom ugrađen u SRP grupe PSA od studenoga 2012. i nalazi se u ažuriranoj verziji dokumenta, tako da francuska tijela smatraju da su ta ulaganja usklađena s logikom prijavljenog plana restrukturiranja. U pogledu industrijskog utjecaja cilj mjera bio bi izmijeniti ⁽³⁴⁾ postojeće kapacitete proizvodnje dizelskih motora na stalnu razinu djelatnosti: ne bi bilo povećanja proizvodnih kapaciteta za koje je ocijenjeno da su dostatni za svih [100 000–200 000] vozila predviđenih u tom stadiju po dovršetku projekta „50CO₂Cars”, ali uz preusmjeravanje dijela proizvodnog sustava iz prekapacitiranog segmenta na potencijalno potkapacitirani segment jer je u razvoju (unutarnja prosudba u korist privlačnih proizvoda).

- (b) S obzirom na to da se radi o sustavima prijenosa, francuska tijela potvrđuju analizu navedenu u uvodnoj izjavi 202. odluke o pokretanju postupka: u slučaju uspjeha projekta „50CO₂Cars” proizvodi čija je proizvodnja eksternalizirana proizvodit će se interno ⁽³⁵⁾. Potrebna ulaganja, koja su već predviđena u prijavljenom planu restrukturiranja, zadržana su u ažuriranom SRP-u. Francuska tijela ocjenjuju da je strategija internaliziranja usklađena s ponovnom uspostavom održivosti grupe. S financijskog bi gledišta ova radnja dopustila internaliziranje marže i otklanjanje tečajnog rizika za japansku valutu ⁽³⁶⁾ te logističkih troškova/rokova, a da se pri tom grupu PSA ne liši sposobnosti brze prilagodbe potražnji.
- (c) Napokon, ulaganja u sustave hibridacije iznose [40–50] milijuna EUR u razdoblju provedbe plana restrukturiranja, odnosno manje od [0–5] % ukupnoga predviđenog iznosa, a taj udjel francuska tijela smatraju vrlo niskim. Osim toga, odnose se na tržište u nastajanju (i stoga su bez prekomjernog kapaciteta). U skladu su, isto tako, s logikom plana restrukturiranja grupe PSA.

iii. *Pozitivan utjecaj na prodaju i profitabilnost grupe*

(155) Prema francuskim tijelima, projekt „50CO₂Cars” pokrenuo bi prodaju i profitabilnost grupe PSA po dovršetku plana restrukturiranja.

- (a) Odgovarajući na pitanja Komisije navedena u uvodnim izjavama 210. i 211. odluke o pokretanju postupka (o utemeljenosti strategije koja daje prednost dizelskim motorima u odnosu na benzinske), i u uvodnoj izjavi 216. (o poslovnom planu projekta „50CO₂Cars” i pouzdanosti njegovih osnovnih pretpostavki), francuska tijela smatraju da bi ta strategija bila ne samo industrijski legitimna, nego bi imala pozitivan utjecaj na prodaju grupe. Umjesto razvijanja jeftine hibridne tehnologije za benzinske motore, bilo bi poželjnije ulagati u poboljšanje ekološko-energetske ravnoteže dizelskog motora kako bi se isprva „nadvladala nesklonost potrošača”, a zatim predvidjela prilagodba ⁽³⁷⁾ rezultata projekta „50CO₂Cars” benzinskim motorima, koje bi tada mogli prodavati proizvođači automobilske opreme u cijelom svijetu i razmjernim učinkom povećati rentabilnost ulaganja. Utemeljenost strategije koju je predvidjela grupa PSA potvrđuju istraživanja tržišta, koja odreda ⁽³⁸⁾ predviđaju porast prodaje čistih dizelskih vozila idućih godina.
- (b) U pogledu financijskog utjecaja projekta „50CO₂Cars”, francuska su tijela dostavila poslovni plan utemeljen na pretpostavkama koje dijele razni novinski članci, a koji bi uključio predviđene novčane tokove do 2026. (što bi bilo opravdano u odnosu na buduća ažuriranja, a zatim opravdano normama koje će u to doba zamijeniti Euro 6. Istraživačko-razvojni poslovi projekta „50CO₂Cars” provodili bi se između 2013. i 2017., tako da bi prvi motori mogli biti u prodaji između polovine 2016. i početka 2017., a ubrzo bi zatim uslijedio ekonomičan hibridni sustav. Pri izračunu rentabilnosti koristile su se dvije diskontne stope (jedna od [10–13] * % i druga [13–15]* %), s time da druga bolje uzima u obzir nedavno utvrđeno povećanje cijene financiranja. Ne traži se nikakav primitak od patentiranja nekih rezultata projekta „50CO₂Cars”. Naposljetku, ocijenjeni su obujam i prodajne cijene novih dizelskih motora i hibridnih pogona u nekoliko scenarija: scenarij „A” primjene projekta „50CO₂Cars” uz državnu potporu, u kojem bi prodaja jednoga hibridnog

⁽³⁴⁾ Riječ „izmijeniti” podcrtana je u izvorniku koji su dostavila francuska tijela.

⁽³⁵⁾ Francuska tijela navode da ta internalizacija može biti samo djelomična, ovisno o rezultatima projekta „50CO₂Cars”.

⁽³⁶⁾ Francuska tijela ističu da je tečaj eura za jen nepovoljno promijenjen za oko 30 % u razdoblju između 2009. i 2012., da bi povratio paritet iz 2009. između kraja 2012. i svibnja 2013. Zbog takve nestalnosti neizvjesni su troškovi nabave automatskih mjenjača. Tome treba pridodati još i carinske pristojbe koje Francuska smatra visokima.

⁽³⁷⁾ Glavni sastavni dijelovi sustava „50CO₂Cars” bit će dizelski. Međutim, prema francuskim tijelima, prijelaz na benzinske motore istovrijedne snage zahtijevat će samo „umjerena ulaganja u IR u kratkom roku”.

⁽³⁸⁾ Citirani izvor: <http://www.pikeresearch.com/research/clean-diesel-vehicles..>

vozila ostvarivala dodatnu maržu, procijenjenu između [200–300]* EUR i [300–400]* EUR, ovisno o tehnološkoj opciji (uz maržu od [2 000–3 000]* EUR ostvarenu za proizvođača automobila prodajom vozila iz segmenta B); scenarij „B” primjene projekta „50CO₂Cars” bez državne potpore, u kojem će marže biti iste kao i u scenariju A. Francuska tijela, međutim, navode da se radi o fiktivnom scenariju koji grupa PSA neće moći ostvariti (naveden je samo zbog teoretske usporedbe); hipotetski scenarij „C” koji bi se, ako se ne provodi projekt „50CO₂Cars” sastojao od provedbe alternativnog projekta za koji bi dodatne marže bile manje (između [100–200]* EUR i [200–300]* EUR). Na temelju ovih pretpostavki, diferencijalne neto diskontirane vrijednosti („NDV”) ⁽³⁹⁾ izračunane za proizvode „eDCT” i „Strana motora sa sustavom prijenosa” bile bi kako slijedi:

Tablica 15.

Financijski pokazatelji projekta „50CO₂Cars”

Grupa PSA (usporedbe u odnosu na „hipotetski” scenarij C)		Scenarij A* („50CO ₂ Cars” s potporom)	Scenarij B* („50CO ₂ Cars” bez potpore)
eDCT	NDV po [10–13]* %	[0–10] u milijunima EUR	- [60–70] u milijunima EUR
	NDV po [13–15]* %	- [50–60] u milijunima EUR	- [90–100] u milijunima EUR
Strana motora sa sustavom prijenosa	NDV po [10–13]* %	+ [30–40] u milijunima EUR	- [20–30] u milijunima EUR
	NDV po [13–15]* %	- [20–30] u milijunima EUR	- [60–70] u milijunima EUR

Francuska tijela iz njih zaključuju da će, bez obzira na odabranu tehnološku opciju, relativna rentabilnost scenarija B biti uvijek negativna u odnosu na scenarij C, tako da bi, bez državne potpore, projekt „50CO₂Cars” bilo „sasvim i jednostavno nemoguće ostvariti”. Vrlo ograničena priroda NDV-a što proizlazi iz scenarija A (blago pozitivan u odnosu na scenarij C uz diskontiranje od [10–13]* %, negativan uz diskontnu stopu od [13–15]* %) pokazuje da su takve razine relativne rentabilnosti razmjerne razvojnom cilju prve generacije inovacija.

(c) Naposljetku, u pogledu rizika koje nosi projekt „50CO₂Cars”, četiri su vrste rizika, a predviđena bi državna pomoć omogućila da uvelike budu smanjeni:

- zakonski rizici, povezani s homologacijskim ciklusom dizelskih vozila,
- tehnološki rizici u pogledu otvaranja brojnih tehnoloških zasuna za potrebe razvoja pristupačne „umjereno hibridne” tehnologije,
- komercijalni rizici, povezani s ponašanjem potrošača i njihovom osjetljivošću na ekološka pitanja,
- financijski rizici, osobito s obzirom na zahtjeve koji opterećuju raspoloživi novac grupe PSA.

⁽³⁹⁾ U dopisu od 11. srpnja 2013. francuska su tijela objasnila da, kada bi bilo moguće znati udjel troškova razvoja i cijenu dijelova vozila, tada ne bi bilo moguće mjeriti apsolutnom vrijednošću udjel motora u prodajnoj cijeni vozila. Stoga su predložila „maržni” pristup koji se sastoji od usporedbe scenarija A i C (odnosno B i C) u odnosu na razlike izdataka (troškovi zbog IR-a i industrijskih ulaganja) i razlike primitaka (prihodi ostvareni prodajom vozila ili vrednovanje dopunskih poslova). Dostavljeni pokazatelj omogućava usporedbu relativne rentabilnosti scenarija za promatrane dijelove.

4.4. O KOMPENZACIJSKIM MJERAMA

4.4.1. OPĆE PRIMJEDBE NA NAZIVANJE PREDLOŽENIH MJERA OPĆIM KOMPENZACIJSKIM MJERAMA I NJIHOV DOSEG.

- (156) Francuska tijela smatraju da Komisija u svojoj odluci o pokretanju postupka nije predložila nikakvu preciznu ocjenu navodnog narušavanja tržišnog natjecanja. Stoga su kompenzacijske mjere koje je predložila grupa PSA sasvim dovoljne. Svako dodatno pogoršanje bilo bi suprotno zahtjevu proporcionalnosti, navedenom u točki 47. prethodno spomenutih smjernica za „spašavanje i restrukturiranje”.
- (157) Nadalje, ocjenjuju da se predložene kompenzacijske mjere odnose na segmente B i C, suprotno onome što je navedeno u odluci o pokretanju postupka. To je slučaj s mjerom ograničavanja stope tržišnog udjela financiranja BPF-a koja se uglavnom odnosi na ova dva segmenta. To je i slučaj prijevremenog prestanka proizvodnje Citroëna C6 i neobnavljanja modela C6 i Peugeot 607 u okviru javnih natječaja. Naposljetku, mjera odustajanja od proizvodnje motora obujma većeg od 2 litre i povlačenja iz razvoja i proizvodnje hibridne *plug in* tehnologije imat će velik utjecaj na segment C.
- (158) Francuska tijela navode da PSA predlaže znatne kompenzacijske mjere: one imaju za posljedicu pad tržišnog udjela od [0–2]* % na kraju razdoblja.

4.4.2. POSEBNE NAPOMENE O RAZLIČITIMA PREDLOŽENIM KOMPENZACIJSKIM MJERAMA

(a) **O smanjenju dodatnih ulaganja grupe PSA**i. *Prijevreteni prestanak proizvodnje modela Citroën C6 i neobnavljanje modela Citroën C6 i Peugeot 607.*

- (159) Francuska tijela smatraju da je, unatoč manjem obujmu prodaje ovih vozila, neto marža bila veća od marže od prodaje drugih tipova vozila, a osobito od marže od prodaje vozila iz segmenta B. Dopuštaju da je rentabilnost programa bila nedostatna, ali da je za otklanjanje tog nedostatka grupa PSA planirala partnerstvo s DPCA u svrhu stavljanja na kinesko tržište vozila C6 i 607.
- (160) Napokon, francuska tijela tvrde da grupa PSA nije nikada planirala napustiti visoki cjenovni razred od 2009. PSA nije napustila IR projekt novog vozila koje je moglo stati uz bok vozilima C6 i 607.

ii. *Prijevreteni prestanak i neobnavljanje proizvodnje modela Bipper/Nemo.*

- (161) Francuska tijela smatraju da će ova mjera spriječiti grupu PSA da ubere plodove svojih prethodnih ulaganja i znatno smanjiti njezinu sposobnost da bude konkurentna u segmentu lakih gospodarskih vozila.
- (162) Naime, modeli Bipper/Nemo proizvodili su se do sada u partnerstvu s tvrtkama Fiat i Tofaş. Ovo je partnerstvo doseglo zrelost zahvaljujući kojoj PSA bolje poznaje tržište, proizvod i korištene proizvodne kapacitete. Dok nema odluke Komisije kojom bi taj prijedlog kompenzacijske mjere postao obvezujući, poznavanje svih informacija dalo bi grupi PSA više prostora za pregovore o transfernoj cijeni za drugu generaciju ovih modela, za koju se pretpostavlja da je rentabilnija. Nedavni i budući razvoj organizacije gradskog prijevoza koji daju prednost lakim gospodarskim vozilima naglasio bio tu rentabilnost.

iii. *Prestanak proizvodnje dizelskih motora obujma većeg od 2 litre.*

- (163) Francuska tijela navode da je ova kompenzacijska mjera utoliko značajna što je grupa PSA vodeća na tržištu tradicionalnih dizelskih motora.

- (164) Francuska tijela ističu da su ovi motori važni za segmente D i E jer su oni važni za imidž proizvođača automobila i za pristup javnoj nabavi.
- (165) U pogledu ocjene utjecaja na razvoj ponude hibridnih *plug-in* dizelskih vozila, osobito na prodaju takvih vozila s motorima obujma većeg od 2 litre, grupa PSA smatra da tu ocjenu potvrđuju nedavna kretanja na tržištu *plug-in* hibrida, a osobito najava odluke Volva da, s obzirom na zabilježen komercijalni uspjeh, udvostruči ciljeve proizvodnje dizelskog modela V60 *plug-in* na 10 000 komada u 2014.

(b) O napuštanju kapaciteta tvornice Sevelnord u korist jednog konkurenta

- (166) Francuska tijela najprije navode da ova mjera pridonosi ograničavanju zastupljenosti grupe PSA na tržištu izravno u korist njezinih konkurenata u mjeri u kojoj:
- se PSA odriče oko 30 % proizvodnog kapaciteta tvornice Sevelnord u korist Toyote,
 - taj sporazum dopušta velikom konkurentu, Toyoti, ulazak na tržište na kojem do sada nije bio prisutan te širenje svoje palete gospodarskim vozilima,
 - ovaj sporazum daje Toyoti izravnu i sigurnu konkurentsku prednost, s obzirom na to da joj omogućava preuzimanje znatnog dijela marže vozila koja su predmet sporazuma te stjecanje klijenata na tržištu na kojem nije bila prisutna i osiguravanje njihove vjernosti,
 - se ova mjera odnosi na jedno od tržišta na kojem grupa PSA ima osobito važno mjesto (21 % u Europi 30 u 2011.).
- (167) Francuska tijela napominju i da, s obzirom na ekonomsku bilancu projekta (pozitivna stopa poslovne dobiti od [0–5] %, u skladu s uobičajenim očekivanjima PSA), ga je grupa namjeravala provesti prema referentnom scenariju bez partnera. PSA je smatrao korištenje tvornice Sevelnord bez partnera održivim i rentabilnim.
- (168) Francuska tijela navode da treba vrlo pažljivo čitati priopćenja za tisak od 31. kolovoza 2012. zbog društvenog konteksta koji je u to doba bio vrlo napet.

(c) O povlačenju iz razvoja i proizvodnje hibridne *plug-in* tehnologije

- (169) Francuska tijela ponajprije smatraju da rasprava o trenutku primjene ove mjere da bi se ona mogla nazvati kompenzacijskom mjerom ili mjerom potrebnom za ponovnu uspostavu održivosti nije relevantna. Ono što je, prema njima, važno da bi se te mjere nazvale kompenzacijskim mjerama jest da one po svojoj naravi zaista ograničavaju eventualno narušavanje tržišnog natjecanja koje proizlazi iz potpore.
- (170) Zatim, francuska tijela ne žele odgovoriti na pitanja Komisije o stvarnom utjecaju ove mjere jer njezine kritike u vezi s tim pitanjem nisu dovoljno objašnjene. U svakom slučaju, ova tijela ocjenjuju da su proračunske pretpostavke ocjene utjecaja ove mjere u skladu s nedavnim kretanjima tržišta *plug-in* hibrida.
- (171) Nadalje, prema francuskim tijelima, licencu za ovu tehnologiju ne može dati proizvođač automobila ili proizvođač automobilske opreme, s obzirom na razvijenost tržišta i značaja ove tehnologije kao čimbenika diferencijacije među konkurencijom. Međutim, kada bi se takva pretpostavka ostvarila, grupa PSA bila bi spremna obvezati se na nestjecanje licence kod trećih za vrijeme provedbe plana restrukturiranja.
- (172) Napokon, francuska tijela smatraju da učinci ove mjere nisu neutralizirani projektom „50CO2Cars” s obzirom na to da ovaj potonji ima različito tržište i klijentelu (visoki cjenovni razred) u odnosu na tržište i klijentelu na koje se odnosi kompenzacijska mjera te ostvaruje različita smanjena emisija CO₂ od onih koje ostvaruje *plug-in* hibridna tehnologija.

(d) O utvrđivanju najveće stope tržišnog udjela BPF-a

- (173) Francuska tijela navode da, isprva, ova mjera predstavlja u konkretnom slučaju najusmjereniju kompenzacijsku mjeru te najbolju za ograničavanje narušavanja tržišnog natjecanja koje bi izravno proizišlo iz davanja potpore u obliku jamstva u korist BPF-a.
- (174) Smatraju da je odabir najviše stope tržišnog udjela koja odgovara stopi drugog tromjesečja 2012. uvećanoj za razinu fleksibilnosti od 1 % potreban da bi se omogućilo kretanje tržišnog udjela BPF-a koje je u skladu s potrebama grupe te bi BPF mogao ispuniti svoju sistemsku ulogu u odnosu na automobilsku djelatnost PSA-a. U mjeri u kojoj je unaprijed predviđeno da se trend povećanja tržišnog udjela utvrđenog između 2001. i 2012. nastavi između 2012. i 2013., usvojeni najviši udjel predstavlja veliku obavezu za BPF-ovu sposobnost tržišnog natjecanja.
- (175) Prema francuskim tijelima, predviđena fleksibilnost ne donosi nikakvo smanjenje učinkovitosti i obvezujući karakter predložene kompenzacijske mjere. Naime, u pogledu predviđivoga tržišnog kretanja, tržišni udjel BPF-a sustavno će kasniti za godinu dana te će, stoga, biti manji od tržišnog udjela najusporedivijih konkurenata.
- (176) Nadalje, u odgovoru na jedno pitanje Komisije, francuska su tijela spremna uključiti vezane banke grupa Fiat i Ford u panel banaka koje su izabrane za indeksiranje tržišnog udjela BPF-a.
- (177) Konačno, prema francuskim tijelima, zbog općeg karaktera PSA-ova angažmana (u pogledu država G10 i bez obzira na segment) neće biti moguće razviti agresivnu komercijalnu politiku u određenim segmentima, i time poništiti učinke kompenzacijske mjere. Naime, osim činjenice da grupa PSA ne može prisiliti BPF da izmijeni svoju politiku rizika, mjera ograničavanja tržišnog udjela sredstava financiranja BPF-a odnosi se uglavnom na segmente B i C zbog njihove relativne težine u ponderiranoj prosječnoj vrijednosti tržišnog udjela (većoj od [...] * % kredita koje je odobrio BPF tijekom posljednjih godina i prosječno [...] * % kredita koje je odobrila BPF 2012. u Francuskoj, Velikoj Britaniji, Njemačkoj, Španjolskoj i Italiji.)

5. PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA

- (178) Slijedom odluke o pokretanju postupka, Komisija je zaprimila primjedbe pet zainteresiranih strana, točnije grupe PSA, tvrtke koja je željela ostati anonimna (dalje u tekstu „treća anonimna strana”), Fiata, GM-a i Toyote.

5.1. PRIMJEDBE TREĆE ANONIMNE STRANE

- (179) Treća anonimna strana obavijestila je Komisiju o svojim sumnjama vezanima uz određene komercijalne postupke grupe PSA. Naime, ona smatra da bi grupa PSA mogla dati prednost francuskim proizvođačima opreme na uštrb nefrancuskih. Prema njezinu mišljenju, ponašanje grupe PSA prema proizvođaču opreme Agrati France pokazuje da je on zbog grupe PSA izbjegao neizbježnu sudsku likvidaciju tako što je grupa od njega otkupljivala proizvode po višim cijenama od tržišnih. Nadalje, isto tako prema mišljenju treće anonimne strane, usprkos šteti koju je pretrpjela zbog prekida u opskrbi, grupa PSA odbila je uložiti žalbu protiv društva Agrati France kako bi spriječila povećavanje financijskih problema ovoga ionako već oslabljenog poduzeća.
- (180) U svojim primjedbama treća anonimna strana navodi da su odnosi između grupe PSA i francuske vlade, kao i javna potpora koja je predmet ovog postupka, predstavljali kršenje pravila unutarnjeg tržišta, poglavito onih koja se odnose na slobodni protok roba predviđen člankom 34. UFEU-a.
- (181) U svrhu pomaganja društvu Agrati France, treća anonimna strana smatra da se grupa PSA poslužila svojim sudjelovanjem u Fondovima za modernizaciju proizvođača automobilske opreme (dalje u tekstu „FMPAO”) te mu tako neizravno dodijelila potporu u iznosu od 17 milijuna EUR.
- (182) Kao kompenzacijsku mjeru, treća anonimna strana zahtijeva da se grupa PSA povuče iz FMPAO-a i u cijelosti odrekne financijskog udjela kod dobavljača ili distributera spojnih elemenata za automobile tako dugo dok prima državnu potporu, da zatraži povrat iznosa koje je dodijelila društvu Agrati France te da uspostavi transparentan i nediskriminirajući sustav odabira svojih dobavljača.

5.2. PRIMJEDBE OPELA (I GRUPE GM)

- (183) Kad je riječ o tržišnim predviđanjima, grupa GM naglašava da većina automobilskih proizvođača koristi podatke instituta poput Global Insight ili POLK.
- (184) Povezano s istraživačko-razvojnim projektom „50CO₂Cars”, GM podsjeća da svi proizvođači ulažu u tehnologiju kojoj je cilj smanjiti emisije štetnih plinova. Općenito govoreći, teško je predvidjeti kakav će biti budući uspjeh tih istraživanja na industrijskom planu. Mogu se razmatrati brojna tehnička rješenja, uključujući i tehnologija hibridnih vozila. Uostalom, riječ je o području na kojem se mogu očekivati suradnje među proizvođačima u svrhu postizanja razmjernog učinka. GM navodi da pomoć od 85 milijuna EUR namijenjenih projektu „50CO₂Cars” ne predstavlja značajan iznos u usporedbi s troškovima istraživanja i razvoja u automobilskom sektoru. S druge strane, taj je iznos dostatan za istraživačko-razvojni projekt kojem je cilj razvoj „umjerenog hibridnog” sustava. GM smatra da ta mjera nije mogla spriječiti konkurentskog proizvođača u razvoju vlastitog programa istraživanja i razvoja na tom istom području, s obzirom na trenutačne tehnološke neizvjesnosti.
- (185) O ulozi banaka u vlasništvu automobilskih proizvođača GM smatra da one zasigurno olakšavaju prodaju vozila, nudeći strankama zanimljiva rješenja za financiranje. Proizvođačima daju veliku fleksibilnost da bi potaknule kratkoročnu reakciju automobilske tržišta.
- (186) Naposljetku, GM smatra da je grupa PSA ušla u proces značajnog smanjenja kapaciteta koji GM ocjenjuje teškim i složenim.

5.3. PRIMJEDBE FIATA

5.3.1. O PONOVNOJ USPOSTAVI ODRŽIVOSTI

- (187) O ponovnoj uspostavi održivosti Fiat upućuje na komentare nekih analitičara, poglavito na predviđanja instituta Global Insight, koji za 2015. i 2016. godinu predviđaju pad prodaje, a potom eventualni ponovni rast, ali slab i vrlo postupan.
- (188) Prema Fiatovu mišljenju, razlozi trenutačne krize automobilske tržišta jesu:
- (a) snažan konkurentski pritisak na tržište, posebno na segmente vozila za široke mase, povezan s dolaskom novih korejskih te potencijalno japanskih i indijskih konkurenata;
 - (b) podjela tržišta na dva dijela što ograničava mogućnosti ostvarivanja profita samo u prodaji vozila visoke klase;
 - (c) okretanje potrošača jeftinijim proizvodima;
 - (d) nemogućnost uvida u izgleda o povratku prodaje na razinu prije krize te naposljetku
 - (e) strukturalna prekapacitiranost europskih proizvođača.

5.3.2. O PROJEKTU „50CO₂CARS”

- (189) Fiat smatra da se, unatoč malobrojnim dostupnim informacijama, cilj projekta „50CO₂Cars” čini ostvarivim. No ipak naglašava da jedinični trošak po vozilu s takvom vrstom tehnologije može ograničiti njegov prodor na tržište, kako zbog visoke prodajne cijene, tako i zbog poteškoća koje proizvođač ima u ostvarivanju zarade prilikom prodaje. Prema Fiatovu mišljenju, količine emisije CO₂ što ih je zadala Europska komisija za 2020. godinu predstavljaju istinski izazov za sve proizvođače. Izgledi da se taj izazov ostvari podrazumijevaju višestruki istraživačko-razvojni pristup koji se neće usredotočiti samo na jedan istraživačko-razvojni projekt u svrhu razvoja jedinstvene tehnologije, kao što je to slučaj, čini se, s projektom „50CO₂Cars” (prema Fiatovu shvaćanju).
- (190) Fiat ne zna primaju li drugi proizvođači državne potpore za istraživačko-razvojne projekte. Prema njegovu mišljenju, nema izlaznih prepreka za inovacijske procese osim troškova, nužnih ulaganja i vremena potrebnoga za razmatranje novih tehnoloških mogućnosti. Tehnološki napredak što ga omogućava projekt „50CO₂Cars” ne predstavlja niti ulaznu prepreku. Međutim, Fiat smatra da je mogućnost primanja potpora a time i smanjenja krajnjeg troška razvoja novih tehnologija u odnosu na konkurente, neprijeporno prednost za primatelja potpore.

5.3.3. O UTJECAJU NA JAMSTVO NA TRŽIŠTU

- (191) Prema Fiatovu mišljenju, državno jamstvo dodijeljeno BPF-u odgovara trećini dugova banke u vlasništvu PSA-a. Transakcija ne predviđa plaćanje naknade za jamstvo odobrenja kredita („*commitment fee*”). Fiat je ocijenio da treba dodati barem 100 baznih poena da bi trošak jamstva bio u skladu s praksom na tržištu.
- (192) Naime, državno jamstvo za sobom povlači narušavanje tržišnog natjecanja u odnosu na ostale banke u vlasništvu proizvođača koje su prisutne na tržištima. Zahvaljujući jamstvu, dionice koje je izdao BPF ocijenjene su jednako kao i francuska država, odnosno Aa1/AA, umjesto da se ocjena temelji na njihovim rezultatima. Iz toga Fiat zaključuje da ocjena rejtinga BPF-a ostaje ista do 2016. godine.
- (193) Nadalje, Fiat smatra da se razlika troška financiranja između grupe PSA i BPF-a, procijenjena na 40 baznih poena, očigledno može objasniti dodjelom tog jamstva. Fiat procjenjuje da se BPF može financirati na sekundarnom tržištu s „novom” razlikom od 360/380 baznih poena, uz napomenu da je razlika obveznice grupe PSA oko 400 baznih poena s dospijecem 2016. godine. Tijekom izdanja obveznica u vrijednosti od 1,2 milijarde EUR pokrivenih državnim jamstvom koje je BPF proveo u ožujku 2013. ukupni trošak financiranja iznosio je oko 270 baznih poena.
- (194) Fiat isto tako smatra da je državno jamstvo omogućilo BPF-u ponovne pregovore o uvjetima njezinih kredita s financijskim institucijama u smislu izjednačavanja uvjeta s onima koje zahtijeva francuska država.
- (195) Naime, državno jamstvo ima pozitivan utjecaj na rejting BPF-a. Usprkos padu njegova rejtinga početkom 2013. koji su utvrdile vodeće rejting agencije, BPF je i dalje imao najviši rejting, u stupanj isti, kao i onaj koji je očekivao i da nije dobio jamstvo. Fiat se poglavito oslanja na izjave Standard and Poor’s od 28. siječnja, 14. veljače i 18. travnja 2013. Štoviše, Fiat naglašava da je općenito prihvaćeno da obveza dodjele jamstva ili bilo kakvog financiranja sama po sebi poboljšava financijsku situaciju korisnika, bez obzira na stupanj upotrebe financijskih sredstava koja su mu na raspolaganju.
- (196) Općenito govoreći, Fiat smatra da banke u vlasništvu automobilskih proizvođača predstavljaju krajnje učinkovite prodajne i marketinške instrumente
- (a) za privlačenje novih kupaca jer nude vrlo privlačne uvjete financiranja ⁽⁴⁰⁾;
 - (b) koji će poduprijeti prodajni proces, posebno zato što time „klasične” financijske ustanove oslobađaju obveza izdavanja kredita potrošačima i koncesionarima te
 - (c) se jača osjećaj odanosti već postojećih klijenata.
- (197) Fiat smatra da povećanje troška financiranja BPF-a za 100 baznih poena ima izravan, trenutačan i krajnje negativan utjecaj na zaradu grupe PSA u europskim zemljama.

5.3.4. O KOMPENZACIJSKIM MJERAMA

- (198) Prema Fiatovu mišljenju, o smanjenju kapaciteta trebalo je odlučiti tijekom izrade prethodnog plana kojem je cilj bio zatvaranje neisplativih tvornica. Posljedično tome, najavljena zatvaranja nisu ključna za grupu PSA u svjetlu ponovne uspostave održivosti (stope iskorištenosti kapaciteta ostaju nepromijenjene). Njihov se utjecaj ograničava na smanjenje fiksnih troškova.
- (199) Kad je riječ o smanjenju CAPEX-a, Fiat smatra da PSA koristi plan restrukturiranja da bi na oportunistički način opravdao svoje strateške odluke o repozicioniranju na segmentima B i C te sakrio druge manje učinkovite mjere koje je nedavno poduzeo. Najavljeno napuštanje proizvodnje dizelskih motora obujma većeg od 2 litre vjerojatno je povezano s trenutačnim nastojanjima proizvođača da smanje obujam svojih motora („*downsizing*”). Kad je riječ o Sevelnordu, Fiat misli da ta mjera ne predstavlja stvarno smanjenje kapaciteta grupe PSA, nego samo njihovo privremeno smještanje kod konkurenta, što grupi PSA ostavlja mogućnost prilično jednostavnoga ponovnog preuzimanja ovisno o njezinim potrebama.

⁽⁴⁰⁾ Fiat navodi primjer banke u svojem vlasništvu čiji je udjel na tržištu porastao s 23,3 % u 2012. na 39,6 % u 2013. nakon promjene komercijalne strategije kojoj je cilj kupcima ponuditi konkurentnije financijske ponude.

- (200) Povezano s posljednjom kompenzacijskom mjerom, Fiat priznaje poteškoće u analiziranju posljedica napuštanja hibridne tehnologije „*plug-in*” samo na temelju dobivenih informacija. Takvo napuštanje može se opravdati repositioniranjem grupe PSA na tržištu. Može se protumačiti i kao sredstvo ispravljanja lošega tehnološkog odabira. Fiat smatra da nije moguće usredotočiti se samo na jednu vrstu tehnologije kako bi se dostigli ciljevi u smanjenju emisije koje je propisala Europska unija.
- (201) Kad je riječ o kompenzacijskoj mjeri koja se odnosi na tržišni udjel, Fiat ističe da ni jedna kompenzacijska mjera ne može ograničiti narušavajući učinak jamstva.

5.4. PRIMJEDBE TOYOTE

- (202) Toyota ne može komentirati plan restrukturiranja grupe PSA. To, uostalom, nije ni njezina uloga. Toyota potvrđuje da su hipoteze na kojima se temelji plan grupe PSA vjerodostojne. Općenito govoreći, brojni čimbenici koji utječu na automobilsko tržište znatno otežavaju svaki pokušaj predviđanja.
- (203) O projektu „50CO₂Cars” Toyota smatra da će razvoj bilo kakve tehnologije koja pridonosi očuvanju okoliša biti ključan prodajni čimbenik za proizvođače. Prema njezinu mišljenju, prodaja benzinskih hibridnih automobila u budućnosti bit će veća od prodaje dizelskih hibridnih motora, iako priznaje da bi i za dizelske hibride moglo biti potražnje. Međutim, njihova prodaja mora biti manja od prodaje benzinskih hibrida zbog većih troškova te tehnologije. Toyota pretpostavlja da taj istraživačko-razvojni projekt ne može spriječiti konkurente grupe PSA da izađu na tržište „*umjereno hibridnih*” vozila.
- (204) O ulozi banaka u vlasništvu proizvođača, Toyota smatra da one općenito mogu povećati vjernost potrošača marke („*customer loyalty*”) za oko 15 %. Njihov je tržišni udjel veći u segmentu malih vozila.
- (205) Govoreći o kompenzacijskim mjerama Toyota se pita može li se tako pravno nazvati mjeru kojoj je cilj zaustavljanje proizvodnje slabo prodavanih modela. Smatra da njezina suradnja s grupom PSA u tvornici Sevelnord nije uvjet potreban za preživljavanje grupe PSA. Uostalom, „*hibridna plug-in*” tehnologija još uvijek nije dovoljno zrela za tržište zbog troškova koje stvara i infrastrukture koju zahtijeva. Prema Toyotinu mišljenju, „*potpuno hibridna*” tehnologija ostaje jedino srednjoročno tehnološko rješenje.
- (206) Naposljetku, Toyota smatra da ne može procijeniti osnovanost kompenzacijskih mjera koje je ponudila grupa PSA.

5.5. PRIMJEDBE GRUPE PSA

- (207) Za početak, grupa PSA posve prihvaća primjedbe francuskih tijela.
- (208) Podsjeća i na svoju strategiju ponovne uspostave održivosti kojoj je cilj prilagodba proizvodne opreme novoj situaciji na tržištu. Takva se prilagodba osobito vidi u značajnom smanjenju prisutnosti grupe na tržištu. PSA podsjeća i da se te mjere za restrukturiranje gotovo isključivo financiraju iz vlastitih izvora dobivenih prijenosom imovine. Takve bi mjere, prema njihovu mišljenju, uvelike bile dostatne da BPF nije bio nepravedno kažnjen pravilima rejting agencija, s obzirom na to da teškoće te vezane banke proizlaze samo iz njegove veze s grupom PSA. Stoga je intervencija države bila potrebna isključivo zbog tih pravila rejting agencija. PSA iz toga zaključuje da državno jamstvo u konačnici ima tek ograničeni učinak, tim više što nikakva izravna državna potpora nije dodijeljena BPF-u.
- (209) Zapravo, PSA naglašava da uz mjere za restrukturiranje ide i promjena smjera njegove komercijalne politike. A ona počiva na istraživačko-razvojn timer projektima kojima je cilj smanjenje troška tehnoloških inovacija za krajnjeg korisnika te na rastućoj prodaji grupe na međunarodnom tržištu u svrhu smanjenja njezine izloženosti promjenama na europskom tržištu, napose u zemljama Južne Europe.
- (210) Da se situacija na europskom automobilskom tržištu pogoršala u odnosu na prihvaćena predviđanja, grupa bi prilagodila sve potrebne mjere kojima će osigurati ponovnu dugoročnu uspostavu održivosti.

- (211) PSA smatra da kompenzacijske mjere predstavljaju krajnje velik napor koji jako šteti njihovoj konkurentnosti u svim segmentima. Prema PSA-u, njihov se opseg djelovanja čini vrlo velikim u odnosu na iznos potpore, a osobito u odnosu na obujam kapitala kojim grupa PSA financira svoje restrukturiranje. Zapravo, s obzirom na to da je zbog strukture bilance BPF-a aktiviranje jamstva malo vjerojatno, učinci su potpore na konkurente grupe PSA, u konačnici, krajnje ograničeni.
- (212) Dakle, predviđene kompenzacijske mjere imaju posebno važan utjecaj. Na industrijskom planu, napuštanje hibridne „plug-in” tehnologije ima značajan negativan učinak na europsko tržište. Povrh toga, davanjem proizvodnih kapaciteta tvornice Sevelnord jednom od svojih izravnih konkurenata, grupa PSA smatra da mu time pomaže pri ulasku na tržište. Uz to, smanjenje ulaganja utječe na imidž grupe PSA na tržištu. To bi poglavito bilo vidljivo u slučaju prestanka proizvodnje dva modela iz segmenta lakih gospodarskih vozila na kojem PSA ima velik tržišni udjel. Neobnavljanje vozila visoke klase i snažnih motora smanjuje mogućnosti javljanja na natječaje korporativnih kupaca te utječe na imidž marke grupe što bi se osjećalo daleko dulje od razdoblja restrukturiranja.
- (213) PSA nadalje smatra da određivanje gornje granice tržišnog udjela BPF-a i njezino indeksiranje prema kretanjima povezanih banaka glavnih konkurenata uvelike nadoknađuje hipotetski učinak potpore na tržište.
- (214) PSA podsjeća da je odobrenje potpore koje je dala Komisija iznimno važno za francusku ekonomiju zbog značenja automobilske grane u Francuskoj (više od dva milijuna izravnih i neizravnih radnih mjesta). Oporavak grupe PSA stoga je od životne važnosti za oživljavanje i konkurentnost europske automobilske industrije. PSA primjećuje da su neki konkurenti uvelike iskoristili (ili još uvijek koriste) potporu svojih vlada, zadržavanjem izrazito povoljnog tečaja prilikom izvoza ili privremenom nacionalizacijom njihovih povezanih banaka. Drugi proizvođači izvan Europske unije imaju sklopljene sporazume o slobodnoj trgovini u svoju korist što im omogućava razvoj agresivne komercijalne politike na europskom tržištu.

6. OPASKE FRANCUSKE NA PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA

6.1. OPASKE KOJE SE ODNOSU NA PRIMJEDBE TREĆE ANONIMNE STRANE

- (215) Prije svega, francuska tijela ističu da se čini da dodjela potpore za restrukturiranje grupe PSA ne izaziva neko veće zanimanje sudionika na europskom automobilskom tržištu s obzirom na to da su se očitovale samo četiri zainteresirane strane (usprkos publicitetu koji je dan odluci o pokretanju postupka).
- (216) Osvrćući se na primjedbe treće anonimne strane (sažete u prethodno navedenim uvodnim izjavama 179. do 182. u odjeljku 5.1.), francuska tijela naglašavaju da ona nemaju nikakve veze s ovim postupkom provjere potpore restrukturiranju grupe PSA, nego ih više zanima žalba koju je treća anonimna strana uložila kod Europske komisije.
- (217) Nadalje, francuska tijela smatraju da te opaske ne donose nikakve materijalne dokaze navodnih sumnjivih aktivnosti grupe PSA s tvrtkom Agrati France te da PSA kao privatno poduzeće slobodno može imati komercijalne odnose s dobavljačima na način kako to želi. Stoga je PSA, u okviru saveza s grupom GM, od 25. veljače 2013. uveo politiku racionalizacije svoje nabave, ponajprije kroz sustavno organiziranje javnih natječaja kako bi dobio najbolje cijene na tržištu. Francuska tijela naglašavaju da samo jedna mjera pripisiva nekoj državi članici može predstavljati povredu članka 34. UFEU-a, a to nije slučaj s odlukama koje su donijela privatna poduzeća, poput PSA-a. Navodno ponašanje Fonda za modernizaciju proizvođača automobilske opreme nema veze s ovom procedurom.
- (218) Francuska tijela iz toga zaključuju da istragu predmetne potpore ne može usporiti neosnovana tvrdnja o kršenju članka 34. UFEU-a koji se, uostalom, odnosi na činjenice koje nemaju veze niti s predmetnom potporom niti s restrukturiranjem grupe PSA.

6.2. OPASKE KOJE SE ODNOSU NA PRIMJEDBE GRUPE GM

- (219) Francuska tijela nisu imala opaske na primjedbe grupe GM (sažete u prethodno navedenim uvodnim izjavama 183. do 186. u odjeljku 5.2.).

6.3. OPASKE KOJE SE ODNOSU NA FIATOVE PRIMJEDBE

6.3.1. O PONOVNOJ USPOSTAVI ODRŽIVOSTI

- (220) Francuska tijela smatraju da je Fiat u svojim primjedbama na tu temu (sažetima u prethodno navedenim uvodnim izjavama 187. do 188.(e) u odjeljku 5.3.1.) dao optimističniju hipotezu o razvoju tržišta od one koju ima grupa PSA, potvrđujući tako da je scenarij koji je prihvatila grupa PSA vjerodostojniji i dovoljno oprezan. Podsjećaju i da je Fiat (a uostalom i Opel) potvrdio relevantnost podataka instituta IHS Global Insight za procjenu izgleda razvoja tržišta. Fiat se ne smatra sposobnim dati mišljenje o ponovnoj uspostavi održivosti s obzirom na dostupne informacije. Stoga francuska tijela smatraju beskorisnim osporavati svaku od točaka što su ih istaknuli analitičari koje je naveo Fiat.

6.3.2. O POTPORI KOJA PROIZLAZI IZ JAMSTVA I NJEZIN UTJECAJ NA TRŽIŠTE

- (221) Francuska tijela ističu da je u svojim primjedbama na tu temu (sažetima u prethodno navedenim uvodnim izjavama 191. do 196.(c) u odjeljku 5.3.3.), Fiat procijenio veličinu državne potpore na oko 100 do 110 baznih poena, što iznosi 231 milijun EUR, a što je daleko manje od donje granice ljestvice koju spominje Komisija u odluci o pokretanju postupka. Ta Fiatova procjena, prema mišljenju francuskih tijela, dokazuje da je iznos potpore koji je odredila Komisija najvjerojatnije precijenjen.
- (222) Govoreći o naknadi za jamstvo odobrenja kredita („*commitment fee*“), francuska tijela podsjećaju da je premija osiguranja koju je grupa PSA isplatila državi izračunana na temelju troška „*all-in*“ banaka članica New Club Deala (440 baznih poena) korigiranog za njihov trošak likvidnosti (procijenjen na 180 baznih poena temeljem prosječne mjesečne vrijednosti petogodišnjeg indeksa Itraxx Senior Financial). Taj trošak sadržava „*up-front*“ naknadu od 120 baznih poena te naknadu za jamstvo odobrenja kredita u visini od 40 % marže, što znači više od onoga što Fiat smatra tržišnom praksom. Stoga, prema mišljenju francuskih tijela, Fiatove primjedbe potvrđuju da je ta naknada precijenjena u odnosu na tržišni standard.
- (223) Francuska tijela smatraju logičnim da se ne uzima u obzir „*up-front*“ aranžerska naknada i naknada za jamstvo odobrenja kredita jer država nema trošak mogućeg ulaganja novca negdje drugdje, to jest trošak koji proizlazi iz činjenice da je uloženi kapital koji bi, s obzirom na to da je riječ o banci, trebao biti ukamaćen.
- (224) Nadležna tijela ukazuju na to da Fiat tvrdi da postoje nadasve značajni učinci jamstva na tržište, no ne objašnjava od čega se točno ti učinci sastoje. Prema mišljenju Francuske, Fiat smatra da jamstvo BPF-u daje prednost koju Komisija nije analizirala, a koja proizlazi iz održavanja njezina troška financiranja na zadanoj razini, neovisno o razvoju tržišta. Nadležna francuska tijela čude se takvom argumentu jer bi navodni učinak očigledno bio povezan s postojanjem samog jamstva čiji bi cilj bio stabilizirati troškove refinanciranja banke s gornjom granicom od 7 milijardi EUR. Štoviše, prednost dodijeljena BPF-u i grupi PSA očigledno se mora analizirati u trenutku kada je jamstvo najavljeno.

6.3.3. O KOMPENZACIJSKIM MJERAMA

- (225) Prije svega, francuska tijela smatraju da su Fiatove primjedbe na tu temu (sažete u prethodno navedenim uvodnim izjavama 198. do 200. u odjeljku 5.3.4) posebno neutemeljene i površne.
- (226) O smanjenju CAPEX-a Fiat nije predočio ni jedan konkretni element ili dokaz koji bi doveo u pitanje izrazito ograničavajući karakter prestanka proizvodnje vozila visoke klase.
- (227) U mjeri koja se odnosi na Sevelnord Fiat vidi tek obično iznajmljivanje industrijskih kapaciteta koje bi grupa PSA mogla svojevolumno preuzeti u svakom trenutku. Francuska tijela smatraju da takva kritika ni u kojem slučaju nije osnovana s obzirom na to da Fiat u svojem argumentu ne uzima u obzir obvezujući karakter mjera što su ih nametnule odluke Komisije. Upravo suprotno, ta je mjera nepovratna jer dopušta Toyoti zauzimanje položaja na tržištu u optimalnim uvjetima.

- (228) Fiat kritizira i prestanak proizvodnje „plug-in” smatrajući da je najprikladnija strategija koju valja provesti suprotna umnožavanju različitih sredstava smanjenja emisije štetnih plinova. Nadležna tijela Francuske odgovaraju da se upravo i radilo o strategiji koju je prvotno usvojila grupa PSA. Napuštajući proizvodnju „plug-in” hibrida grupa PSA uvelike smanjuje svoju sposobnost tržišnog natjecanja u odnosu na konkurente koji bi mogli povećati broj tehnologija za smanjenje emisije štetnih plinova. Povrh toga, Fiatove kritike o „lošem tehnološkom odabiru” grupe PSA koji se sastoji od ulaganja u „plug-in” hibride trebale bi se, prema mišljenju Francuske, usporediti s Fiatovim odabirom tehnologije. Za razliku od ostalih proizvođača koji su odabrali ulagati u tu tehnologiju, uključujući i one najjače, Fiat je jedan od rijetkih koji to nije učinio.
- (229) Francuska tijela primjećuju da se Fiat ne izjašnjava izravno o kompenzacijskoj mjeri koja ograničava tržišni udjel BPF-a. Iz toga zaključuju da je uvođenje obveze za svaku zemlju i za svaki segment izrazito teško. Razvoj tržišta koji navodi Fiat potvrđuje povlačenje tradicionalnih banaka s tržišta i uzajamno povećanje tržišnog udjela banaka u vlasništvu automobilskih proizvođača. Nova komercijalna politika koju je Fiat uveo u prvom tromjesečju 2013. a koja mu je omogućila dostizanje tržišnog udjela od 39,6 % dobro prikazuje izrazito ograničavajući karakter predložene kompenzacijske mjere. Ograničavajući rast svojeg tržišnog udjela BPF bi znatno smanjio svoju sposobnost davanja konkurentnih ponuda, a time i mogući utjecaj državnog jamstva na tržište.

6.3.4. O PROJEKTU „50CO₂CARS”

- (230) Nadležna tijela Francuske smatraju da se Fiatove primjedbe (sažete u prethodno navedenim uvodnim izjavama 189. do 190. u odjeljku 5.3.2.) jednim dijelom odnose na doprinos tog projekta ponovnoj uspostavi održivosti, a s druge strane na učinak tog projekta na tržište.
- (231) Francuska tijela smatraju da Fiatove kritike nisu osnovane i ne prepoznaju samu svrhu projekta kojem je cilj objedinjavanje različitih znanja i tehnologija, uz podršku državnih vlasti, kako bi se partnerima omogućio razvoj tehnologije hibrida uz niske troškove.
- (232) Fiat priznaje da ne postoji nikakav učinak istiskivanja dokazujući da svi proizvođači zajedno ulažu znatna sredstva u projekte kojima je cilj smanjenje štetnih ispušnih plinova.
- (233) Naposljetku, nadležna tijela smatraju da su Fiatove primjedbe o učinku na tržište proturječne. Projekt, zapravo, sam odgovara na Fiatove primjedbe: predviđeni značajan tehnološki preokret omogućava znatno smanjenje troškova tehnologije proizvodnje hibrida tako da se ti troškovi rasprše dovoljno da se zajamči njihova isplativost. Posljedično, Fiatove kritike o šansama za ograničeni komercijalni uspjeh projekta „50CO₂Cars” nisu relevantne. Francuska tijela misle da Fiat ne objašnjava kako potpora od 86 milijuna EUR može utjecati na krajnju cijenu proizvedenih vozila, dok s druge strane smatra da proizvođači ulažu velika sredstva ne bi li dostigli ciljeve smanjenja štetnih ispušnih plinova što ih nameću europski propisi.

6.4. OPASKE KOJE SE ODNOSU NA TOYOTINE PRIMJEDBE

- (234) Općenito govoreći, Toyotine primjedbe (sažete u prethodno navedenim uvodnim izjavama 202. do 206. u odjeljku 5.4.) potvrđuju vjerodostojnost hipoteza i relevantnost odabira na kojima počiva plan restrukturiranja grupe PSA. Govoreći o projektu „50CO₂Cars” Toyota je potvrdila da tehnologije koje pridonose očuvanju okoliša predstavljaju glavni pokretač tržišta u budućnosti. Prema mišljenju francuskih tijela, iz Toyotinih primjedaba proizlazi da državna potpora projektu „50CO₂Cars” ne utječe na sposobnost tržišnog natjecanja ili konkurentnost proizvođača u segmentu „umjerenih hibrida”.
- (235) O kompenzacijskim mjerama, a poglavito kao odgovor na Toyotine upite o doista kompenzacijskom karakteru mjere kojoj je cilj prestanak proizvodnje vozila s malim prodajnim rezultatima, francuska tijela tvrde da komercijalizacija modela visoke klase može biti primjer za sva ostala vozila koja marka prodaje.
- (236) Povezano sa Sevelnordom, Toyota je izjavila da joj ugovor s grupom PSA omogućava da i dalje ostane prisutna u segmentu lakih gospodarskih vozila. Francuska tijela iznova naglašavaju da će Toyotina prisutnost u Sevelnordu bitno utjecati na njezinu sposobnost tržišnog natjecanja tako što će joj omogućiti stvarnu i iznimno važnu tržišnu prisutnost u tom segmentu.

- (237) Prema njihovu mišljenju, Toyotine su primjedbe proturječne njezinu ponašanju na tržištu. Komercijalizacija izvedbe hibridnog modela „plug-in” Prius koju Toyota predstavlja kao „dragulj” svoje flote hibridnih automobila proturječna je s njezinim negativnim ocjenama budućnosti tržišta za takvu vrstu motora.

6.5. OPASKE KOJE SE ODNOSU NA PRIMJEDBE GRUPE PSA

- (238) Francuska tijela nisu imala komentare na primjedbe grupe PSA (sažete u prethodno navedenim uvodnim izjavama 207. do 214. u odjeljku 5.5.).

7. IZMJENE SLUŽBENE PRIJAVE KOJE SU UNIJELA FRANCUSKA TIJELA

- (239) U objavi od 16. srpnja 2013. nadopunjenoj dopisom od 23. srpnja 2013. (dalje u tekstu „pismo o preuzimanju obveza” od 23. srpnja 2013. ili „pismo od 23. srpnja 2013.”), francuska tijela izmijenila su prijavu plana restrukturiranja od 12. ožujka 2013. te preuzele sljedeće obveze. Te obveze zamjenjuju kompenzacijske mjere koje su francuska tijela prvotno predložila.
- (240) Francuska su tijela navela da će se obveze, osim ako nije drukčije određeno, prepisane u odjeljku 7. primjenjivati do potpunog uvođenja plana restrukturiranja grupe PSA, što znači do 31. prosinca 2015.

7.1. OBVEZA O POVRATKU NA RAZINU ZADUŽENJA GRUPE PSA

- (241) Za svaku godinu provođenja plana restrukturiranja, konsolidirano neto zaduženje industrijskih i komercijalnih djelatnosti grupe PSA, utvrđeno u godišnjem izvještaju revidiranom svake godine na dan 31. prosinca, prema stalnim računovodstvenim načelima („neto zaduženje”), ne smije prijeći gornju granicu „A” naznačenu u tablici 16. u nastavku.

Tablica 16.

Gornje granice neto zaduženja grupe PSA

(u milijunima EUR)

	2013.	2014.	2015.	2016.
Najveće neto zaduženje A	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Najveće neto zaduženje B	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

- (242) Bude li neto zaduženje veće od gornje granice „A” po završetku godine „N”, grupa PSA morat će provesti bilo kakve mjere financijskog i/ili industrijskog restrukturiranja, potrebne i dovoljne da na kraju sljedeće godine (N + 1) neto zaduženje grupe PSA ne prijeđe gornju granicu „A”, osim troškova povezanih s provođenjem tih mjera od strane grupe PSA („korektivne mjere”).
- (243) Korektivne mjere i njihovi predviđeni financijski učinci moraju biti detaljno navedeni i zasebno kvantificirani te popraćeni preciznim i obvezujućim vremenskim rasporedom njihova provođenja. Te mjere mogu u cijelosti ili djelomično uključivati mjere koje su unaprijed provedene nakon 31. srpnja 2013. ako su određene i jasno opisane te ako njihovi financijski učinci predviđeni za preostalo razdoblje trajanja plana restrukturiranja budu kvantificirani. Korektivne mjere koje podrazumijevaju ažurirana predviđanja novčanih kretanja grupe PSA moraju se objaviti Europskoj komisiji, uz popratno mišljenje neovisnog stručnjaka, čija je uloga određena u odjeljku 7.6. navedenom u nastavku, u roku od mjesec dana počevši od dana objave revidiranih konsolidiranih godišnjih obračuna koji pokazuju da je neto zaduženje grupe PSA prešlo gornju granicu A u odgovarajućoj godini. Komisija je dužna provjeriti je li kvantifikacija financijskih učinaka predviđenih tim korektivnim mjerama dovoljna te utvrditi ne dovodi li ona u opasnost održivost grupe PSA. U suprotnom, Komisija mora predložiti i odobriti druge korektivne mjere.
- (244) Plan restrukturiranja smatrat će se ispravno provedenim, a obveze što su ih dala nadležna francuska tijela ispunjenima ako su po završetku godine N + 1, korektivne mjere ili bilo koja druga mjera za neku vrstu financijskog i/ili industrijskog restrukturiranja koju je poduzela grupa PSA nakon 31. srpnja 2013., proizvele očekivane financijske učinke na neto zaduženje ili ako neto zaduženje nije prešlo gornju granicu „A” za godinu

N + 1. Ne bude li to tako, francuska će tijela morati Komisiji dostaviti izmijenjeni plan restrukturiranja grupe PSA, u granicama primjene načela „jednokratne pomoći” kako bi Komisija mogla izmijeniti ovu odluku koja državnu potporu restrukturiranju grupe PSA objavljuje kao sukladnu unutarnjem tržištu.

- (245) Iste će posljedice biti i ako neto zaduženje grupe PSA prijeđe gornju granicu „B” tijekom dvije uzastopne godine provođenja plana restrukturiranja. I u tom slučaju, na isti način, francuska tijela moraju Europskoj komisiji dostaviti izmijenjeni plan restrukturiranja kako bi ova ponovno analizirala sukladnost državne potpore za restrukturiranje grupe PSA.
- (246) U svim će se hipotezama, obveza smatrati ispunjenom za cijelo razdoblje trajanja restrukturiranja, čim korektivne mjere koje provodi grupa PSA, a koje su dostavljene komisiji u uvjetima predviđenima u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 243., rezultiraju kumuliranim financijskim učincima na neto zaduženje od [0–5] milijardi EUR.

7.2. OBVEZA POVEZANA S TRŽIŠNIM UDJELOM BPF-a

- (247) Francuska tijela obvezuju se napraviti izmjene naknade za jamstvo, opisane u uvodnim izjavama 248. do 250., navedenim u nastavku, a predviđene u članku 3.3. Protokola zaključenoga između društva Peugeot S.A., Banke PSA i države 5. ožujka 2013. („Protokol”) o naknadi samostalnog jamstva na prvi poziv („Jamstvo”) koje će biti ugovoreno između države i banke PSA, u prisutnosti društva Peugeot S.A. i Banke Francuske („Provizija na jamstvo”).
- (248) Sve dok postoje svi izdani „osigurani vrijednosni papiri” koji imaju jamstvo (na način kako su određeni Protokolom), naknada za jamstvo od 260 baznih poena predviđena u članku 3.3. Protokola uvećat će se u uvjetima opisanima u uvodnim izjavama 249. i 250. navedenim u nastavku, čim tržišni udjel Banke PSA u deset zemalja (Njemačka, Austrija, Belgija, Italija, Španjolska, Nizozemska, Portugal, Švicarska, Francuska i Velika Britanija) prijeđe [26–29]* %.
- (249) Povećanje provizije na jamstvo:
- (a) ovisit će o tržišnom udjelu Banke PSA u deset europskih zemalja na način kako je navedeno u tablici 17. u uvodnoj izjavi 250. navedenoj u nastavku, uz napomenu da ako tržišni udjel za određeno razdoblje ima jednu ili više decimala nakon zarez, povećanje provizije na jamstvo izračunat će se linearnom interpolacijom između provizije na jamstvo koja se može isplatiti za tržišni udjel bez manje decimale i one koja se može isplatiti za tržišni udjel bez veće decimale od onih koje su naznačene u tablici 17. u uvodnoj izjavi 250., navedenoj u nastavku;
- (b) iznositi će najviše 231 bazni poen kako ne bi prešla 491 bazni poen, što odgovara tržišnoj vrijednosti naknade prema procjeni Europske komisije.
- (250) Tržišni udjel utvrđivat će se na godišnjoj razini svake godine na dan 30. lipnja. Povećanje provizije na jamstvo izračunat će se svake godine na dan 30. lipnja za posljednjih dvanaest mjeseci na iznos glavnice ukupnoga prosječnog zaduženja u tom razdoblju različitih linija izdanih „osiguranih vrijednosnih papira” s jamstvom (na način kako su ti „osigurani vrijednosni papiri” određeni u Protokolu). Prvo povećanje provizije na jamstvo morat će se izračunati 30. lipnja 2013. na temelju tržišnog udjela za razdoblje od 1. srpnja 2012. do 30. lipnja 2013.

Tablica 17.

povećanje provizije na jamstvo

Tržišni udjel (%)	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Povećanje provizije na jamstvo (bazni poeni)*	[10–20]	[20–30]	[40–50]	[70–80]	[90–120]	[120–150]	[150–180]	[180–210]	[200–230] –	231

7.3. OBVEZA O ODRICANJU OD STJECANJA

- (251) Grupa PSA odreći će se stjecanja udjela u drugim poduzećima ili bilo kakvih stjecanja imovina poduzeća za vrijeme trajanja njezina plana restrukturiranja, do 31. prosinca 2015. Taj zahtjev ne pokriva: i. stjecanje udjela ili imovine poduzeća kada je novčani iznos kojim grupa PSA planira provesti predviđeno stjecanje niži od 100 milijuna EUR godišnje, i ii. stjecanje udjela u poduzeću ili imovine poduzeća, nakon dopuštenja Europske komisije, ako je to stjecanje potrebno za osiguranje održivosti grupe PSA te će joj omogućiti ostvarivanje ciljeva plana restrukturiranja. Namjera provedbe stjecanja navedenoga u točki ii. ovog podstavka mora se dostaviti Komisiji u razumnom roku kako bi mogla procijeniti predviđeno stjecanje na temelju detaljnih financijskih podataka o predviđenom stjecanju, njegovoj vrijednosti i utjecaju na kapital grupe PSA.
- (252) Štoviše, nakon dopuštenja Europske komisije grupa PSA moći će pristupiti stjecanju i. udjela u naknadu za unos udjela ili djelatnosti obavljene u okviru postupka spajanja (spajanjem ili pripajanjem) imovine ili djelatnosti, ii. obveznica ili dijelova imovine ili potraživanja radi njihove istodobne prodaje pod uvjetima koji ne povećavaju razinu neto zaduženja grupe PSA. Ta se stjecanja neće uzeti u obzir do iznosa 100 milijuna EUR iz prethodnog podstavka. Namjera provedbe stjecanja iz točaka i. i ii. ovog podstavka mora se dostaviti Komisiji u razumnom roku kako bi Komisija mogla procijeniti prirodu predviđenih postupaka.
- (253) Za stjecanja udjela ili imovine tvrtki koje ostvaruje Faurecia ili neka od njezinih filijala tijekom trajanja plana restrukturiranja grupe PSA, a to znači do 31. prosinca 2015., do prethodno navedene gornje granice iznosa od 100 milijuna EUR godišnje zatražit će se prethodno dopuštenje Europske komisije koja će na pozitivan način razmotriti stjecanja i. koja izravno ili neizravno pridonose ponovnoj uspostavi održivosti grupe PSA, imaju pozitivan učinak na predviđenu rentabilnost grupe PSA i ii. ne znače izbjegavanje obveze ograničavanja učinaka potpore na najmanju moguću mjeru, potrebna za ostvarivanje ciljeva plana restrukturiranja grupe PSA. Namjera ostvarivanja nekog stjecanja iz ovog podstavka mora se dostaviti Komisiji u razumnom roku kako bi mogla ocijeniti predviđeno stjecanje s obzirom na dva prethodno navedena kriterija.
- (254) Ako razina zaduženja grupe PSA (na način kako je taj pojam prethodno određen) bude tijekom godine (N) svedena na razinu nižu od one koju PMT 2013 v1 predviđa za tu istu godinu na dan 31. svibnja 2013., a koju su francuska tijela prijavila 3. lipnja 2013., gornja granica od 100 milijuna EUR godišnje predviđenih u ovoj obvezi automatski će se za sljedeću godinu (N + 1) povećati za taj iznos razlike, izražene u milijunima EUR, između razine zaduženja grupe PSA ostvarene u godini (N) i one predviđene u PMT 2013 v1 na dan 31. svibnja 2013., a koju su prijavila francuska tijela 3. lipnja 2013.

7.4. OBVEZA O MARŽI OD FINANCIRANJA DODIJELJENIH KONCESIONARIMA

- (255) Grupa PSA neće smanjiti prosječnu godišnju komercijalnu maržu financiranja dodijeljenu koncesionarima u svojoj mreži (ukupna zaduženja mreže koncesionara predstavljena u godišnjem izvještaju Banke) ispod prosječne godišnje komercijalne marže utvrđene za zadnjih 12 mjeseci na dan 30. lipnja 2013. za sve vrijeme trajanja provedbe plana restrukturiranja.

7.5. OBVEZA KOJA SE ODNOSI NA PROJEKT „50CO₂CARS”

- (256) Francuska tijela Francuske obvezuju se da će u okviru projekta „50CO₂Cars”, određenoga u stavku 1.2. prijave francuskih tijela od 12. ožujka 2013., subvencija od 24,5 milijuna EUR prvotno predviđena za grupu PSA imati oblik povratnog predujma, prema jednakim rokovima, uvjetima i načinima vraćanja, *mutatis mutandis*, predviđenima za 61,4 milijuna EUR već predviđenoga povratnog predujma unutar projekta „50CO₂Cars”. Zadržava se prvotno predviđeni vremenski raspored vraćanja. Iznosi koji se moraju vratiti po svakom dospeljuću uvećani su proporcionalno s povećanjem iznosa predujma.

7.6. PROVEDBA I NEOVISNI STRUČNJAK

- (257) Nadležna francuska tijela obvezuju se da će grupa PSA ovlastiti neovisnog stručnjaka zaduženoga za detaljnu provjeru primjene obveza prihvaćenih u pismu o preuzimanju obveza od 23. srpnja 2013. („neovisni stručnjak“) za cijelo vrijeme trajanje plana restrukturiranja odnosno do 31. prosinca 2015. u uvjetima opisanima u Prilogu.

8. PROCJENA POTPORE

8.1. POSTOJANJE DRŽAVNE POTPORE U SMISLU ČLANKA 107. STAVKA 1. UFEU-a

- (258) Prema članku 107. stavku 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije „svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku kojim se narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj, nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama.“
- (259) Temeljem te odredbe Komisija smatra da se neka nacionalna mjera može smatrati državnom potporom onda kada su ispunjeni svi sljedeći uvjeti: i. da predmetna mjera daje ekonomsku prednost korisniku; ii. da ta prednost nastaje u državi iz koje potpora dolazi; iii. da je ta prednost selektivna i iv. da predmetna mjera narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje te da može utjecati na trgovinu među državama članicama.
- (260) Komisija smatra da jamstvo koje država daje BPF-u i povratni predujam u korist grupe PSA za provedbu istraživačko-razvojnog projekta „50CO₂Cars“ predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a zbog sljedećih razloga.

8.1.1. DRŽAVNO JAMSTVO BANKOVNOJ FILIJALI GRUPE PSA

- (261) Prije svega, Komisija napominje da je u svojoj odluci od 11. veljače 2013., kojom privremeno dodjeljuje prvi dio jamstva kao potporu za spašavanje, zaključila da je mjera predstavljala potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Republika Francuska nije osporila tu odluku te je tu mjeru smatrala potporom restrukturiranju.

8.1.1.1. O prisutnosti državnih sredstava

- (262) Kad je riječ o prijenosu državnih sredstava, valja naglasiti da će Francuska dati jamstvo na temelju članka 85. Izmjene Zakona o javnim financijama br. 2012-1510 od 29. prosinca 2012.
- (263) To je samo po sebi dostatan dokaz da je mjera državnog podrijetla.

8.1.1.2. O postojanju ekonomske prednosti

- (264) U svrhu ocjene predstavlja li neka državna mjera potporu, iz ustaljene sudske prakse proizlazi da se mora odrediti dobiva li poduzeće korisnik potpore ekonomsku prednost koju ne bi dobilo u normalnim tržišnim uvjetima. Komisija stoga mora ocijeniti u kojoj mjeri jamstvo dodijeljeno BPF-u ima pravo na tržišnu naknadu.
- (265) U prijavi od 12. ožujka 2013. francuska su tijela utvrdila iznos potpore između 453 i 480 milijuna EUR za najviši iznos glavnice jamstva od 7 milijardi EUR. Taj se izračun temeljio na interpolaciji prinosa na izdane obveznice BPF-a s dospijecem od tri godine. U primjedbama Francuske na odluku o pokretanju postupka, sažetima u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 128., francuska tijela smatraju da potpora koja proizlazi iz jamstva iznosi 396 milijuna EUR uzimajući u obzir premiju na rizik od 40 baznih poena i tromjesečno referentno razdoblje. U pretpostavci u kojoj će morati voditi računa o premiji na rizik od 24 bazna poena (kako je to utvrđeno tijekom izdavanja obveznica u svrhu potpore za spašavanje), potpora će tada iznositi 429 milijuna EUR.
- (266) Nadležna tijela Francuske naglasila su činjenicu da su izdanja obveznica BPF-a od 25. ožujka 2013. bila ostvarena u posebno povoljnim tržišnim uvjetima. Tada zabilježene vrijednosti *spreada* u odnosu na državne obveznice (OAT) bile su izrazito niske (24 bazna poena). Stoga francuska tijela smatraju da je pretpostavka o većoj cijeni za BPF od oko 40 baznih poena potpuno utemeljena.

- (267) Naposljetku, referentno razdoblje koje francuska tijela prihvaćaju produžuje se od 12. srpnja do 16. listopada 2013. jer se, prema njihovu mišljenju, tijekom tog razdoblja može povesti računa o objavama vezanima uz teškoće grupe od dana 12. srpnja kada je i najavljen plan reorganizacije te se mogu ublažiti učinci proizašli iz prvih glasina o davanju jamstva 16. listopada 2012.
- (268) Prije svega, Komisija podsjeća da je na temelju činjenica predstavljenih u uvodnoj izjavi 30., iznos potpore u jamstvu od 1,2 milijardi EUR koje je privremeno odobreno 11. veljače 2013. bio predmet prve procjena u odluci o spašavanju, prema kojoj je iznos potpore mogao biti između 91,8 milijuna EUR i nominalnog iznosa jamstva, to jest 1,2 milijarde EUR. Primjenjujući istu metodologiju procjene najniže moguće potpore (*spread* od 24 bazna poena i jednomjesečno referentno razdoblje), element potpore sadržan u jamstvu od 7 milijardi EUR koji je Francuska prijavila, iznosio bi, dakle, 486 milijuna EUR kako je to prikazano u tablici 18. u nastavku:

Tablica 18.

Izračun iznosa potpore u zajamčenim obveznicama

	16.10.2012.	12.7.–16.10.	16.9.–16.10.
Državne obveznice s rokom dospijeca 3 godine	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Spread za državu procijenjen nakon jamstva	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Kamatna stopa BPSA nakon jamstva (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Trošak jamstva (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Ukupni procijenjeni trošak izdanih jamstava (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Interpolirani trogodišnji prinos sekundarnog tržišta BPSA	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Iznos državne potpore (u milijunima EUR)	401	429	486

- (269) O pretpostavkama na temelju kojih se došlo do ovih izračuna, Komisija želi dati sljedeća pojašnjenja.
- (270) U uvodnoj izjavi 51. Odluke o spašavanju Komisija je izračunala element potpore za izdane obveznice u iznosu od 1,2 milijardi EUR na barem 91,8 milijuna EUR. Za iznos od 7 milijardi EUR izdanih obveznica odgovarajući iznos bio bi 535 milijuna EUR.
- (271) Kako je opisano u uvodnoj izjavi 26. uvodne izjave odluke o pokretanju postupka, razlika prinosa od 24 bazna poena u odnosu na državne obveznice utvrđena je tijekom izdavanja obveznica od 1,2 milijardi EUR. U skladu s uvodnim izjavama 119. i 120. odluke o pokretanju postupka, Komisija potvrđuje da se za tu razliku koja je, prema mišljenju Francuske, nastala kao rezultat manje likvidnosti osiguranih obveznica u odnosu na državne obveznice, mora umanjiti iznos potpore.
- (272) O **referentnom razdoblju** Komisija procjenjuje da je prihvaćeno razdoblje od mjesec dana (od 16. rujna do 16. listopada) dovoljno dugo za ublažavanje eventualnih burzovnih nestabilnosti vezanih uz učinke objave. U svrhu točne procjene iznosa potpore, referentno razdoblje mora biti blisko trenutku objave da bi se informacija o teškoćama grupe odrazila što je moguće bolje u tržišnim prinosima. Napokon, prihvaćeno sekundarno tržište likvidno je tržište i stoga se ne može zaključiti da je potrebno duže razdoblje, s obzirom na to da su objava plana restrukturiranja grupe PSA u srpnju 2012. kao i najnovije informacije o prodaji dostupnih vozila bile savršeno prihvaćene na tržištima. Uostalom, Komisija procjenjuje da je na temelju toga iznos elementa potpore ispravno izračunan te se ne mora ponovno računati na temelju razina prinosa obveznica banke na sekundarnom tržištu u trenutku individualnih povlačenja. To je s jedne strane slučaj jer Francuska smatra da je potpora ograničena na najmanju moguću mjeru potrebnu za ponovnu uspostavu održivosti i da će zato jamstvo biti povučeno u cijelosti, a s druge strane je činjenica da je reprezentativna tržišna cijena na razini sekundarnih obveznica prije najave mjere potpore. Ta potpora grupi PSA daje mogućnost povlačenja jamstva u bilo kojem trenutku nakon njegova uvođenja.

- (273) U uvodnoj izjavi 51. odluke o spašavanju Komisija smatra da iznos potpore može iznositi do nominalnog iznosa osiguranih obveznica. U svjetlu činjenica predstavljenih u uvodnim izjavama 105. i 106. odluke o pokretanju postupka u vezi s postojanjem stečajne mase koja se kreće od [1–3]* milijarde do [2–4]* milijarde EUR u stresnom scenariju likvidacije, Komisija smatra da iznos potpore nije veći od pogodnosti koju predstavlja cijena izdanih obveznica izračunana u iznosu od 486 milijuna EUR u iznosu glavnice državnog jamstva od 7 milijardi EUR iz uvodne izjave 33. Riječ je o prednosti koju grupa ima u slučaju da nastavi obavljati svoju djelatnost. Da potpora nije bila dodijeljena i da je banka ušla u proces likvidacije, ni vjerovnici ni dioničari (grupa PSA) ne bi stekli nikakvu dodatnu pogodnost.
- (274) Komisija napominje da je među zainteresiranim stranama samo Fiat komentirao izračun potpore, procjenjujući u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 191. da bi trošku jamstva trebalo dodati barem 100 baznih poena da bi bio u skladu s tržišnim uvjetima. Jedna od Fiatovih primjedaba odnosi se na plaćanje naknade za jamstvo odobrenja kredita („*commitment fee*”). Komisija o tome izjavljuje da je, prema objašnjenju u uvodnoj izjavi 272., element potpore kvantificiran na temelju hipoteze da će jamstvo biti povučeno u cijelosti, s obzirom na to da je potpora ograničena na najmanju moguću mjeru u svrhu ponovne uspostave održivosti. Nadalje, element potpore koji je procijenila Komisija veći je od iznosa potpore koji je procijenio Fiat, čak i ako se uzme u obzir naknada za jamstvo odobrenja kredita, s obzirom na to da Komisija procjenjuje kako je plaćena cijena niža za 231 bazni poen u odnosu na tržišnu cijenu, dok Fiat procjenjuje da je cijena niža za 100 baznih poena u odnosu na tržišnu cijenu.
- (275) S obzirom na prethodno izneseno, Komisija zaključuje da element potpore sadržan u državnom jamstvu na glavnici od 7 milijardi EUR iznosi 486 milijuna EUR.

8.1.1.3. O selektivnom karakteru pogodnosti

- (276) Budući da su BPF, a time i grupa PSA jedini korisnici jamstva, utvrđuje se selektivni karakter pogodnosti.

8.1.1.4. O uvjetima utjecaja na trgovinu između država članica i narušavanje tržišnog natjecanja

- (277) Kad je riječ o učincima na tržišno natjecanje i o utjecaju na trgovinu, treba podsjetiti da, prema stalnoj sudskoj praksi, kada neko poduzeće posluje u sektoru u kojem se odvija stvarno tržišno natjecanje među proizvođačima iz različitih država članica, svaka potpora koju im dodijele nadležna tijela javne uprave može utjecati na trgovinu među državama članicama i štetiti tržišnom natjecanju, u mjeri u kojoj njihovo zadržavanje na tržištu sprečava konkurente u povećanju njihova tržišnog udjela i smanjuje njihove mogućnosti povećanja izvoza ⁽⁴¹⁾.
- (278) Zapravo, analiza Komisije, primjedbe trećih strana i publikacije analitičara potvrdili su mehanizam koji će dovesti do narušavanja tržišnog natjecanja. Izravna posljedica državnog jamstva smanjenje je troška financiranja BPF-a (u odnosu na hipotetski scenarij u kojem banka ne prima potporu). Snižavanjem tog troška financiranja BPF će moći poboljšati svoje ponude financiranja i tako poticati prodaju vozila marki Peugeot i Citroën. Dakle, grupa PSA i treće strane jednoglasno su priznali i naglasili važnost uloge povezanih banaka u podršci i razvoju prodaje automobila.
- (279) U svojim su primjedbama treće zainteresirane strane naglasile izravnu vezu između djelatnosti povezanih banaka i prodaje vozila. Na primjer, GM napominje da je financiranje koje nude povezane banke „od životne važnosti” automobilskim proizvođačima jer im daje „fleksibilnost” da mogu kratkoročno reagirati na tržišne uvjete. Grupa Fiat nadugačko je opisala utjecaj financiranja prodaje od strane povezanih banaka u vlasništvu automobilskih grupa. Prema njihovu mišljenju, takvo financiranje ima tri glavna učinka: privući nove kupce, podupirati prodajni proces i povećati vjernost kupaca. Fiat spominje interno provedenu studiju o privlačnosti modela „Punto” koja uglavnom ovisi o uvjetima financiranja (poput niskih kamata). Konkurenti koji ne nude privlačne financijske uvjete (na primjer Peugeot) manje su zastupljeni u željama kupaca. Prema nekoj drugoj internoj anketi o seriji automobila „Eco”, većina kontaktiranih kupaca izjavila je da ne bi bili kupili vozilo (ili bi odgodili kupnju) da nije

⁽⁴¹⁾ Vidi poglavito Odluku Suda od 21. ožujka 1991., Italija/Komisija, C-305/89, Zbirka sudske prakse, str. I-1603.

bilo ponude financiranja s 0 % kamata. Fiat iz toga zaključuje da potpora kojoj je cilj poduprijeti djelatnost neke povezane banke ima „trenutačan i izravan” učinak na rezultate prodaje automobila. Prema drugoj internoj anketi koju je Fiat opisao, upotreba proizvoda i usluga povezane banke isto tako utječe i na već postojeće kupce marke koji žele zamijeniti svoje vozilo. Zapravo, udjel kupaca koji su odlučili ponovno kupiti vozilo marke Fiat veći je među kupcima koji su koristili neki oblik financiranja banke u vlasništvu proizvođača tijekom prethodne kupnje.

- (280) O utjecaju promjene troškova financiranja neke povezane banke, Fiat odgovara konkretnim brojkama, naznačujući da bi povećanje troška financiranja za 100 baznih poena moglo dovesti do smanjenja tržišnog udjela za 5 % do 10 %. Čini se da Fiatovo iskustvo na europskom tržištu kroz banku FGA Capital tako potvrđuje izravan i negativan odnos između troška financiranja povezane banke i njezina tržišnog udjela. Prema tome, smanjenje troška financiranja BPF-a kroz državno jamstvo za sobom povlači povećanje njezina tržišnog udjela.
- (281) Toyota, sa svoje strane, potvrđuje važnost uloge povezanih banaka u jačanju vjernosti kupaca marki i povećanju prodaje: Toyota procjenjuje da bi povezane banke povećale vjernost kupaca za 15 %, ali kaže da ne može procijeniti veličinu utjecaja povećanja troška financiranja od 100 baznih poena na prodaju (no ipak navodi da takav utjecaj postoji).
- (282) Iz primjedaba trećih zainteresiranih strana proizlazi da smanjenje troška financiranja neke povezane banke omogućava banci da svojim potencijalnim kupcima ponudi privlačnije uvjete financiranja. Takve konkurentne ponude kreditiranja izravno utječu na prodaju automobila i trenutačno predstavljaju jedan od glavnih čimbenika razvoja prodaje automobila.
- (283) Jednako tako, studija Morgana Stanleya od 21. kolovoza 2012. objašnjava način na koji niski troškovi financiranja što ih ima financijski sektor nekog automobilskeg proizvođača mogu marki omogućiti ponudu automobila čiji je trošak vlasništva („*Total Cost of Ownership*” ili skraćeno TCO) niži od onog kod konkurenata. Općenito govoreći, ta studija dokazuje da je prvi čimbenik u određivanju troška vlasništva vozila upravo trošak financiranja povezane banke. ⁽⁴²⁾ Privlačnim ponudama financiranja povezana banka izravno pridonosi smanjenju TCO-a vozila marke. Dakle, važnost potreba financiranja napose je istaknuta u segmentima B i C u kojima grupa PSA ima najveći udjel prodaje.
- (284) U nedavnoj studiji agencije Moody's ⁽⁴³⁾ od 5. veljače 2013., potvrđena je važna uloga povezanih banaka koje su ocijenjene kao „ključni sastavni dijelovi strategije automobilske grupe”. Povrh toga, studija predviđa da su u kontekstu krize i pada prodaje automobilske grupe sklonije upotrebi povezanih banaka za poticanje svoje prodaje. Analiza rizika narušavanja tržišnog natjecanja zbog državne potpore koja se ispituje mora, isto tako, voditi računa o tom specifičnom kontekstu.
- (285) Prema Planu uspostave održivosti BPF-a, koji su dostavila francuska tijela, uloga banaka u vlasništvu proizvođača trebala bi u budućnosti ojačati zbog četiri glavna čimbenika (vidi uvodnu izjavu 116.).
- (286) Posljedično, državno jamstvo izravno će utjecati na konkurentno ponašanje BPF-a čija bi ionako značajna uloga trebala ojačati u odnosu na tržišne trendove opisane u Planu uspostave održivosti, spomenutom u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 285.
- (287) U tom pogledu Komisija primjećuje da su na području Europske unije prisutne brojne financijske ustanove i da se kapital kreće između država članica.
- (288) Iz toga zaključuje da predmetna mjera isto tako može naglasiti položaj BPF-a u odnosu na njegove konkurente u trgovini između država članica.
- (289) Posljedično, Komisija zaključuje da to državno jamstvo predstavlja državnu potporu čiji ekvivalent-bruto subvencija iznosi 486 milijuna EUR. Izravni korisnik toga jamstva je BPF, ali naposljetku od njega korist ima cijela grupa, utoliko što je djelatnost BPF-a financiranje prodaje onoga što je glavna djelatnost grupe, a to je proizvodnja automobila.

⁽⁴²⁾ Vidi Morgan Stanley, 21. kolovoza 2012., „Volkswagen – It's cheaper to Own a VW”.

⁽⁴³⁾ Vidi Moody's, 5. veljače 2013., „Key rating drivers for European car financiers”

8.1.2. DRŽAVNA POMOĆ GRUPI PSA ZA REALIZACIJU ISTRAŽIVAČKO-RAZVOJNOG PROJEKTA „50CO₂CARS”

- (290) Javno financiranje ⁽⁴⁴⁾ grupe PSA za realizaciju istraživačko-razvojnog projekta „50CO₂Cars” odgovara definiciji državne potpore u smislu članka 107. UFEU-a. Francuska tijela izjavila su da time ta mjera postaje potpora restrukturiranju.

8.1.2.1. **O postojanju državnih sredstava**

- (291) Ta javna financiranja proizlaze iz proračunskih financijskih sredstava koje država isplaćuje AUOE-u (Agenciji za upravljanje okolišem i energijom) za projekt „Vozilo budućnosti” u sklopu programa ulaganja u budućnost. Zapravo, javna financiranja koja Francuska dodjeljuje projektu „50CO₂Cars” sastavni su dio programa „ulaganja u budućnost” uvedenog Izmjenom Zakona o javnim financijama br. 2010-237 od 9. ožujka 2010. To dakle, potvrđuje državno porijeklo te mjere.

8.1.2.2. **O postojanju ekonomske pogodnosti**

- (292) Pridonoseći njezinim troškovima istraživanja i razvoja subvencija grupi PSA daje ekonomsku pogodnost.

8.1.2.3. **O selektivnom karakteru pogodnosti**

- (293) Mjera se posebno odnosi na promicatelje istraživačko-razvojnog projekta „50CO₂Cars” kojima pripada i grupa PSA i ne može se stoga smatrati da ima općeniti karakter i opseg.

8.1.2.4. **O uvjetima utjecaja na trgovinu između država članica i narušavanje tržišnog natjecanja**

- (294) S obzirom na to da grupa PSA posluje u sektoru automobilske proizvodnje koji je otvoren za unutareuprosku trgovinu, mjera može utjecati na gospodarsku razmjenu između država članica, promijeniti položaj grupe PSA na predmetnom tržištu u odnosu na njezine konkurente te narušiti tržišno natjecanje na unutarnjem tržištu.
- (295) Komisija može zaključiti i da financijska potpora koju je Francuska dodijelila grupi PSA u obliku povratnog predujma za realizaciju projekta „50CO₂Cars” predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.
- (296) Naposljetku, Komisija prepoznaje specifičnu prirodu povratnog predujma kao instrumenta državne potpore. Ako je riječ o „zajmu” grupi PSA za realizaciju projekta „50CO₂Cars”, povrat tog „zajma” ostat će uvjetovan po završetku tog istraživačko-razvojnog projekta. S obzirom na to da je vjerojatnost uspjeha i neuspjeha *a priori* nepoznata, Komisija ne može izračunati ekvivalent-bruto subvenciju te pomoći u obliku povratnog predujma. Stoga zamišljajući najlošiji mogući ishod u kojem neće biti nikakvog povrata, Komisija će iz predostrožnosti zadržati cjelokupan povratni predujam kao iznos koji uvećava iznos predmetne državne potpore.

8.2. PRAVNI TEMELJ Ocjene

- (297) U članku 107. stavcima 2. i 3. UFEU-a navedena su odstupanja od opće nespojivosti s unutarnjim tržištem koja je predviđena u stavku 1. istog članka. Odstupanja predviđena u članku 107. stavku 2. UFEU-a očigledno u ovom slučaju nisu primjenjiva.
- (298) U svojoj odluci o spašavanju Komisija je izjavila da je potpora privremeno spojiva s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točki (b) UFEU-a. Komisija je ipak smatrala da je od državnog jamstva kojem je cilj trenutačno suočavanje s problemima likvidnosti BPF-a korist ujedno imala i grupa PSA. Nadležna francuska tijela ne osporavaju to mišljenje. Komisija je naglasila i da problemi likvidnosti bankarske filijale proizlaze iz strukturnih poteškoća grupe. U tom su se kontekstu francuska tijela obvezala da će predati plan restrukturiranja grupe PSA u cijelosti, u skladu s prethodno spomenutim smjernicama za „spašavanje i restrukturiranje”, plan koji osigurava i održivost BPF-a. U skladu sa svojom obvezom, francuska su tijela dostavila plan ponovne uspostave održivosti BPF-a i plan restrukturiranja grupe PSA.

⁽⁴⁴⁾ Ta su financiranja prvotno proglašena oblikom subvencija (u iznosu od 24,5 milijuna EUR) i povratnog predujma (u iznosu od 61,4 milijuna EUR). Vodeći računa o kompenzacijskoj mjeri koju su ponudila francuska tijela (koja je opisana u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 256.), u konačnici će ta financiranja poprimiti oblik povratnog predujma u visini od 85,9 milijuna EUR.

- (299) Plan ponovne uspostave održivosti BPF-a mora se analizirati u svjetlu odjeljka 2. Obavijesti Komisije o ponovnoj uspostavi održivosti i procjeni mjera restrukturiranja provedenih u financijskom sektoru u kontekstu trenutačne krize, u skladu s pravilima koja se odnose na državne potpore ⁽⁴⁵⁾.
- (300) O planu restrukturiranja Komisija je već navela u uvodnoj izjavi 84. svoje Odluke o spašavanju da je ovaj plan trebao biti ispitan u svjetlu članka 107. stavka 3. točki (c) UFEU-a, a poglavito u skladu s prethodno navedenim smjernicama za „spašavanje i restrukturiranje”. Naime, neosporno je da su potpore bile dodijeljene u svrhu ponovne dugoročne uspostave održivosti nekog poduzeća i morat će, stoga, biti u skladu s prethodno navedenim smjernicama za „spašavanje i restrukturiranje” koje će biti pravni temelj procjene. Komisija izjavljuje i da taj zaključak nije pod utjecajem činjenice da jedan dio predviđenih potpora u okviru plana restrukturiranja ima oblik potpore istraživačko-razvojnog projekta. Zapravo, uključivanje dimenzije istraživanja i razvoja u plan restrukturiranja prihvatljivo je pod dva uvjeta, gdje je prvi da predviđene aktivnosti zaista budu potrebne za ponovnu uspostavu održivosti poduzeća, a drugi da svi elementi plana restrukturiranja (uključujući i napore uložene u istraživanje i razvoj) ispunjavaju uvjete predviđene navedenim smjernicama za „spašavanje i restrukturiranje”.
- (301) Povrh toga, u skladu s točkom 21. navedenih smjernica za „spašavanje i restrukturiranje”, uvjeti spojivosti državne potpore za istraživanje i razvoj poduzeća u teškoćama ne smiju voditi do zaobilaženja načela pravila općeg prava za poduzeće dobrog financijskog stanja.
- (302) Komisija izjavljuje da ni jedna zainteresirana strana nije kritizirala odabir pravnih temelja.

8.3. PODOBNOST TVRTKE ZA POTPORU ZA RESTRUKTURIRANJE

- (303) Da bi moglo koristiti potporu za restrukturiranje, poduzeće se mora ponajprije smatrati poduzećem u teškoćama, na način kako je to određeno u odjeljku 2.1. navedenih smjernica za „spašavanje i restrukturiranje”.
- (304) U uvodnoj izjavi 150. odluke o pokretanju postupka Komisija je naznačila da je grupa PSA bila u teškoćama u smislu točke 11. navedenih smjernica za „spašavanje i restrukturiranje”. Zapravo, uobičajeni pokazatelji poduzeća u teškoj situaciji u ovom su slučaju poglavito: povećavanje gubitaka, pad prometa, višak kapaciteta, smanjenje novčanih tokova, pad tržišnih udjela. Povrh toga, činjenica da BPF nije mogao dovršiti svoj plan financiranja za razdoblje od 2013. do 2016. bez državnog jamstva dovoljno dokazuje nesposobnost grupe da osigura svoj oporavak vlastitim sredstvima ili sredstvima dobivenima od svojih vlasnika/dioničara ili sredstvima s tržišta.
- (305) U uvodnoj izjavi 151. odluke o pokretanju postupka Komisija je zaključila da su grupa PSA, a time neizravno i posljedično, BPF, poduzeća u teškoćama u smislu odjeljka 2.1. navedenih smjernica za „spašavanje i restrukturiranje”.
- (306) U uvodnoj izjavi 152. spomenute odluke, Komisija je isto tako izjavila da niti grupa PSA niti njezina filijala BPF nisu novoosnovane tvrtke i ako je korisnik neka grupa, ne može se smatrati da su teškoće poduzeća rezultat arbitrarnog prijenosa troškova unutar grupe. Zapravo, kako ističu francuska tijela, teškoće grupe uglavnom su vezane uz razloge specifične za grupu te uz pad automobilskog tržišta u Europi.
- (307) Komisija, dakle smatra da se ne može revidirati ocjena dana u odluci o pokretanju postupka, a koja se odnosi na pravo poduzeća na temelju točaka 11. i 13. navedenih smjernica za „spašavanje i restrukturiranje”. Komisija je izjavila da ni jedna zainteresirana strana nije osporila ovu točku.
- (308) Kao zaključak Komisija smatra da su uvjeti predviđeni u odjeljku 2.1. navedenih smjernica za „spašavanje i restrukturiranje” ispunjeni.

⁽⁴⁵⁾ SL C 195, 19.8.2009., str. 9.

8.4. PONOVA USPOSTAVA DUGOROČNE ODRŽIVOSTI

8.4.1. PLAN RESTRUKTURIRANJA GRUPE PSA

- (309) Suočena sa sve gorom dugotrajnom situacijom, grupa PSA uvela je 2012. mjere koje potiču ponovnu uspostavu dugoročne održivosti u okviru plana „Skok 2015”. To je napose slučaj s mjerama kojima je cilj smanjenje viška kapaciteta grupe na segmentu B i predviđenim mjerama štednje. Plan „Skok 2015.” podrazumijeva:
- (a) reorganizaciju francuske industrijske baze i smanjenje troškova strukture čiji se utjecaj procjenjuje na 600 milijuna EUR, najavljene 12. srpnja 2012. Taj projekt predviđa prestanak proizvodnje u Aulnayu 2014. godine, prilagodbu industrijskog postrojenja u Rennesu, mjere revitalizacije tvornica u Aulnayu i Rennesu te prilagodbu struktura grupe;
 - (b) smanjenje CAPEX-a za 550 milijuna EUR predviđeno od 2013. nakon povećanih ulaganja u proizvodne kapacitete u Rusiji, Južnoj Americi i Kini;
 - (c) optimiranje proizvodnih troškova kao rezultat poglavito povezivanja s GM-om za 350 milijuna EUR, od čega polovina uštede proizlazi iz prve sinergije službi „Nabave” alijanse, a druga polovina iz akcijskih planova vezanih uz jedinične troškove razvoja koncepta i troškove proizvodnje.
- (310) U odluci o pokretanju postupka Komisija je izrazila dvije sumnje vezane uz ponovnu uspostavu održivosti.
- (a) kao prvo, Komisija je ocijenila da bi se hipoteze o razvoju tržišta mogle pokazati preoptimističnima;
 - (b) kao drugo, Komisija je željela provjeriti koliko je projekt „50CO₂Cars” mogao pridonijeti ponovnoj uspostavi održivosti.

8.4.1.1. O prihvaćenim hipotezama o razvoju tržišta

- (311) Primjedbe trećih zainteresiranih strana ne osporavaju utemeljenost upotrebe projekcija IHS Global Insighta o razvoju tržišta. Posebice Fiatove primjedbe potvrđuju da je riječ o glavnom izvoru financijskih projekcija za automobilske proizvođače.
- (312) Komisija primjećuje da su te projekcije ipak optimističnije od onih iz drugih izvora na tržištu, poput projekcija Standar&Poor's⁽⁴⁶⁾.
- (313) Komisija smatra da aktualizacija projekcija prometa u odnosu na odluku o pokretanju postupka djelomično odgovara na sumnju koju je izrazila povezano s vjerodostojnosti predviđanja koja je predstavila Francuska tijekom uvodne faze ispitivanja. Uostalom, usprkos manjem prometu, troškovi ulaganja u kapital nisu se smanjili u aktualiziranim projekcijama, što dakle neće negativno utjecati na buduću prodaju.
- (314) Eventualne razlike u srednjim projekcijama moraju se analizirati imajući u vidu posljedice koje bi mogle imati na sposobnost PSA-a da nastavi svoju djelatnost u nepovoljnoj situaciji. Teškoće grupe koje su potaknule uplitanje države bile su vezane uz sposobnost BPF-a da se refinancira do visine dovoljne da na tržištima može financirati prodaju vozila grupe. Uostalom, čak i nakon što je zabilježen pad globalne vrijednosti dionica automobilske divizije, utvrđen u izvještajima 31. prosinca 2012., u iznosu od 3 888 milijuna EUR, Francuska nije naznačila Komisiji da vlastita sredstva grupe neće biti dostatna. Komisija smatra da analizu stoga treba usredotočiti na razinu neto industrijskog zaduženja grupe u nepovoljnim situacijama.
- (315) Sumnje Komisije u održivost grupe mogu se opravdati uzme li se u obzir obveza Francuske, opisana u prethodno navedenom odjeljku 7.1., da grupi PSA nametne uvođenje mjera dovoljnih da ispuni cjelokupnu razliku u novčanim sredstvima koja bi mogla nastati kao rezultat nepovoljne prodaje te koja bi predstavljala rizik skretanja neto zaduženja PSA s njegove putanje. Razina zaduženja [...] * bila bi tada ispod [...] * milijardi EUR, što

⁽⁴⁶⁾ Izvještaj „For Global Automakers, The Road Ahead Varies From Region To Region” od 24. travnja 2013. ne predviđa povratak europskog tržišta u pogledu količina na razinu 2011. prije 2018. godine, dok projekcije IHS-a predviđaju takav povratak već 2014.

je u skladu s trenutačnim projekcijama analitičara. Ta obveza grupi ostavlja mogućnost izbora najprikladnijeg načina stabilizacije svojeg neto zaduženja, kao što je na primjer smanjenje proizvodnog kapaciteta ili prodaja udjela. Komisija osim toga napominje da se Francuska obvezala ponovno objaviti cijeli plan u slučaju neuspjeha korektivnih mjera ili premašivanja cilja neto zaduženja dvije uzastopne godine.

- (316) Na temelju prethodnih izjava Komisija zaključuje da su sumnje u ponovnu uspostavu održivosti istaknute u odluci o pokretanju postupka otklonjene.

8.4.1.2. O doprinosu projekta „50CO₂Cars” ponovnoj uspostavi održivosti grupe PSA

- (317) U uvodnoj izjavi 167. odluke o pokretanju postupka Komisiju je zanimao doprinos projekta „50CO₂Cars” restrukturiranju i ponovnoj uspostavi održivosti grupe PSA.

(a) Početna primjedba o prigovoru Francuske na metodu analize predloženu u odluci o pokretanju postupka.

- (318) Iz prethodno navedene uvodne izjave 152. proizlazi da francuska tijela osporavaju metodu koju je predložila Komisija u odluci o pokretanju postupka za provjeru postojanja, i u tom slučaju za procjenu opsega i doprinosa projekta „50CO₂Cars” ponovnoj uspostavi održivosti grupe PSA. Prema mišljenju Francuske, po završetku preliminarnog ispitivanja, sumnje Komisije počivaju na postavci da bi projekt „50CO₂Cars” „mogao biti potreban za ponovnu uspostavu održivosti grupe PSA samo onoliko koliko joj to omogućava nadoknadu nagomilanih zaostataka na području istraživanja i razvoja u odnosu na konkurente”. Metoda koju je predvidjela Komisija oslanja se na „pravno gledano inovativni” kriterij čiju potrebu francuska tijela osporavaju, dok im se ostali izneseni argumenti čine dovoljnima za dokazivanje pozitivnog doprinosa projekta „50CO₂Cars” ponovnoj uspostavi održivosti.

- (319) Komisija osporava činjenicu da se metoda predložena u odluci u pokretanju postupka može sažeti na taj način i želi dati sljedeće pojašnjenje.

- (320) Točkom 17. navedenih smjernica o „spašavanju i restrukturiranju” utvrđuje se da „Restrukturiranje [...], treba biti utemeljeno na izvedivom, koherentnom i dalekosežnom planu za ponovnu uspostavu dugoročne održivosti poduzeća.” Ostvarenje tog cilja „reorganizacije i racionalizacije djelatnosti poduzeća na učinkovitijem temelju” može se provesti kroz više vrsta mjera:

- „povlačenje iz gubitakaških djelatnosti”
- „restrukturiranje onih postojećih djelatnosti koje ponovno mogu postati konkurentne”
- „diverzifikaciju u smjeru novih i rentabilnih djelatnosti.”

- (321) Komisija smatra da je taj treći stup, „diverzifikacija”, najprikladniji za opravdavanje uključivanja razvojno-istraživačkih djelatnosti u plan restrukturiranja. Takvo opravdanje počiva, u predmetnom slučaju, na potrebi pomaganja poduzeću u teškoćama da ponovno pronađe profitabilna rješenja preusmjeravajući svoju proizvodnju prema inovacijama.

- (322) Iz primjedaba (sažetih u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 149.) proizlazi da se francuska tijela slažu s takvom analizom i smatraju da daljnje ulaganje u istraživanje i razvoj može omogućiti poduzeću u teškoćama „ponovnu uspostavu dugoročne održivosti”. Komisija ipak smatra da prethodno navedene izjave Francuske u bilješci 30. u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 149. nisu osnovane. Zapravo, valja utvrditi da se one ne odnose na slučajeve za koje, kao u ovoj situaciji, provođenje razvojno-istraživačkog projekta u okviru plana restrukturiranja može pozitivno pridonijeti ponovnoj uspostavi održivosti poduzeća u teškoćama, nego više na slučajeve za koje je Komisija smatrala da se ponovna uspostava održivosti može provesti kroz lansiranje novih proizvoda proizašlih iz „postojećih” znanja (a ne dobivenih iz istraživanja i razvoja). Tako iz uvodne izjave 51. Odluke Komisije od 1. prosinca 2004. (Državna potpora – Francuska – Poduzeće Bull, predmet C-504/03) proizlazi da se nova paleta poslužitelja, čija je uloga zapravo bila ocijenjena „vrlo važnom” u pogledu prometa i operativne marže, oslanjala na tehnologiju koju ima Intel, a ne na onu koju je razvio korisnik potpore. Jednako tako, iz uvodne izjave 98. Odluke Komisije od 3. srpnja 2001. (Državna potpora – Španjolska – Babcock Wilcox Espana SA, predmet C-33/98) proizlazi da već postoji tehnologija koja poduzeću NewCo omogućava pokrivanje novog

segmenta na španjolskom tržištu. Naposljetku, Komisija ne vidi relevantnost uvodne izjave 236. svoje Odluke od 18. veljače 2004. (Državna potpora – Njemačka – Bankgesellschaft Berlin AG, predmet C-28/02), iz koje proizlazi da je odbila dati konačnu ocjenu uloge „novih proizvoda i novih komercijalizacijskih kanala” u okviru ponovne uspostave održivosti banke u teškoćama.

- (323) Komisija želi naglasiti da ne treba miješati taj cilj s onim posve drukčijim, a to je promicanje djelatnosti istraživanja, razvoja i inovacija ⁽⁴⁷⁾ što ih potiču druge vrste javnih financiranja isplaćene poduzećima koja nisu u teškoćama. Valja podsjetiti na točku 20. navedenih smjernica o „spašavanju i restrukturiranju” kojom se vrlo jasno navodi:

„Budući da je u opasnosti sam njegov opstanak, poduzeće u teškoćama ne može se smatrati odgovarajućim sredstvom za promoviranje drugih ciljeva javne politike sve dok nije osigurana njegova održivost. S obzirom na to, Komisija smatra da potpore poduzećima u teškoćama mogu doprinijeti razvoju gospodarskih djelatnosti bez da štetno utječu na trgovinu u mjeri u kojoj je to suprotno interesu Zajednice samo ako se poštuju uvjeti iz ovih Smjernica. [...]”

- (324) Komisija smatra da samo jedna potpora ne može učinkovito služiti ostvarenju dva različita cilja te da stoga svaka potpora koju plati neka država članica u okviru plana restrukturiranja, iako ju je država predstavila kao potporu koja može pozitivno utjecati na promicanje istraživanja i razvoja, mora kao krajnji cilj imati ponovnu uspostavu održivosti korisnika potpore. Njezino knjiženje mora se ispitati u svjetlu toga prioritarnog cilja.
- (325) Povrh toga, ako je riječ o „ulaganju” u istraživanje i razvoj, država članica mora dokazati da su potpomognute djelatnosti spojive s ostatkom plana restrukturiranja (i potrebne za njegov uspjeh). Zapravo, točka 45. navedenih smjernica o „spašavanju i restrukturiranju” utvrđuje se:

„Potporom se ne smiju financirati nove investicije koje nisu neophodne za ponovno uspostavljanje održivosti poduzeća.”

- (326) Da bi se analiziralo sačinjavaju li napor u području istraživanja i razvoja predstavljeni projektom „50CO₂Cars” unutarnju mjeru kojoj je cilj poboljšanje održivosti poduzeća u teškoćama, koja bi bila, u predmetnom slučaju, sastavni dio plana restrukturiranja (uvodna točka 35 navedenih smjernica o „spašavanju i restrukturiranju”), analiza koju je predstavila Komisija u uvodnim izjavama 168. do 217. odluke o pokretanju postupka izravno je usklađena s odredbama iz točke 36. navedenih smjernica o „spašavanju i restrukturiranju” iz kojih jasno proizlazi da „okolnosti koje su dovele do poduzetnikovih teškoća” moraju biti temelj za procjenu činjenice jesu li predložene mjere prilagođene. Isto tako, u odluci o pokretanju postupka Komisija je redom ispitala:

- (a) u uvodnim izjavama 168. do 192., može li projekt „50CO₂Cars” pomoći grupi PSA u nadoknadi zaostatka u području istraživanja i razvoja, što su francuska tijela u uvodnoj izjavi 16. predstavila kao jednu od strukturnih poteškoća na koje je naišla grupa;
- (b) u uvodnim izjavama 193. i 194. može li projekt „50CO₂Cars” pomoći grupi PSA u racionalizaciji njezina industrijskog alata i strukture troškova, poglavito troškova radne snage, s obzirom na to da su u uvodnoj izjavi 15. ti čimbenici bili predstavljeni kao drugi strukturni nedostaci od kojih pati grupa PSA;
- (c) u uvodnim izjavama 208. do 217., mogu li nove tehnologije „umjerenog hibridiziranja” kojima teži projekt „50CO₂Cars” ponuditi grupi PSA odgovor na njezine teškoće, ne samo na one nastale zbog trenutne situacije (smanjenje europskog tržišta utvrđeno u uvodnoj izjavi 11. odluke o pokretanju postupka) nego i strukturne (efekt „škara” utvrđen u uvodnoj izjavi 14. odluke o pokretanju postupka).

- (327) Odluka o pokretanju postupka stoga je utemeljena je na elementima koje su tijekom faze prethodnog ispitivanja francuska tijela navela kao prilike koje su prouzročile teškoće poduzeća. Ni na koji način Komisija nije predstavila popis skupnih i/ili isključujućih kriterija prema kojima se može provjeriti je li projekt „50CO₂Cars” bio (ili nije) „prilagođen” restrukturiranju grupe.

⁽⁴⁷⁾ Kako je navedeno u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 39., Okvir istraživanja, razvoja i inovacija nije primjenjiv na poduzeća u teškoćama, i to isključenje vrijedi za sve vrijeme trajanja plana restrukturiranja, kako je istaknuto u točki 16. navedenih smjernica o „spašavanju i restrukturiranju”: „Kada se donese plan restrukturiranja ili likvidacije za koji je zatražena potpora te kada se plan provede, sve daljnje potpore smatrat će se potporama za restrukturiranje.”

- (328) Treba reći da tijekom preliminarne faze ispitivanja francuska tijela nisu istaknula tržišni trend (spomenut u uvodnoj izjavi 210. odluke o pokretanju postupka i ponovno istaknut u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 147.), da prodaja benzinskih vozila zamijeni prodaju dizelskih, ne kao jednu od prepreka ponovnoj uspostavi održivosti grupe PSA, nego kao obični sastavni dio konteksta usprkos kojem bi postojala, prema navodima iz uvodne izjave 214. odluke o pokretanju postupka, „prema istraživanjima tržišta koje je proveo PSA, (...) prilika na tržištu za ekonomične dizelske hibridne sustave”.
- (329) U svakom slučaju, cilj je ovog formalnog postupka ponuditi mogućnost državi članici da sastavi sva obrazloženja koja smatra potrebnima za dokazivanje osnovanosti potpore koja se ispituje, a poglavito da navede pojedinosti o prilikama koje su prouzročile teškoće poduzeća koje je u ovom slučaju propustila opisati tijekom prethodne faze. Upravo su to francuska tijela mogla učiniti u ovom slučaju.

(b) O doprinosu projekta „50CO₂Cars” ponovnoj uspostavi održivosti grupe PSA

- (330) Iz primjedaba francuskih tijela (sažetih u prethodno navedenim uvodnim izjavama 147. do 151.) proizlazi da je cilj projekta „50CO₂Cars” ovladati tehnologijom smanjenja potrošnje i emisije CO₂ dizelskih motora uz „prihvatljivi” trošak.

i. Pridonijeti svladavanju strukturnih nedostataka grupe PSA

- (331) Preokrenuti tendenciju pada prodaje dizelskih motora: u odluci o pokretanju postupka Komisija se pitala u uvodnoj izjavi 211. o sukladnosti ulaganja u istraživanje i razvoj u cilju razvoja tehnologije dizelskog hibridiziranja s planom restrukturiranja, dok je nedavno utvrđeno da na tržištu postoji (i predviđa se za nadolazeće godine) veća tendencija zamjene dizelskih motora benzinskim.
- (332) Iz obrazloženja koja je dala Francuska u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 148. proizlazi da bi s obzirom na sadašnje strukturiranje proizvodnih postrojenja grupe PSA (uglavnom usmjerenih na dizelska vozila koja su predstavljala [60–80]* % prodaje u Europi u 2012.), strategija kojoj je cilj „istrpjeti” trenutak zamjene dizela benzinom radije nego mu se „pridružiti”, mogla kratkoročno i srednjoročno biti manje relevantna za ponovnu uspostavu održivosti grupe. Povezano s tim, u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 203., Komisija primjećuje da proizvođač Toyota priznaje kako za hibridne dizele postoji tržište, iako procjenjuje da je njihova prodaja manja od prodaje hibridnih benzinaca zbog prevelikog troška dizelske tehnologije. Iz te perspektive razvoj „cjenovno prihvatljivog” dizelskoga hibridnog rješenja kakvo zahtijeva projekt „50CO₂Cars” mogao bi u budućnosti pridonijeti borbi protiv pada prodaje dizelskih motora što je trenutačno problem grupe PSA. Dugoročno gledano, i ako se ustanovljeni osnovni trendovi nastave (tako da prodaja benzinskih hibridnih vozila i dalje bude veća od prodaje hibridnih dizela), kako to predviđa Toyota, važniji sastavni dijelovi hibridnog sustava „50CO₂Cars” mogli bi se prilagoditi bazama benzinskih motora (vidi uvodnu izjavu 50. odluke o pokretanju postupka).
- (333) Stoga Komisija dijeli mišljenje francuskih tijela prema kojem bi strategija PSA, kojoj je cilj razvoj tehnologije u svrhu ponovne izgradnje imidža ekološki osviještenog poduzeća i očuvanje ekonomske privlačnosti dizelskih motora kod potrošača, osobito europskih, mogla poboljšati kratkoročnu i srednjoročnu rentabilnost industrijskih postrojenja grupe PSA i tako pridonijeti ponovnoj uspostavi njezine održivosti tijekom plana restrukturiranja.
- (334) Nadoknaditi nagomilani zaostatak u području istraživanja i razvoja: iako francuska tijela osporavaju osnovanost tog kriterija, iz prethodno navedene uvodne izjave 152.(c) proizlazi da bi projekt „50CO₂Cars” omogućio nadoknađivanje zaostatka grupe u području istraživanja i razvoja, napose kad je riječ o produktivnosti tehnoloških inovacija (zajednička upotreba sredstava u istraživačkom konzorciju pod pokroviteljstvom AUOE-a), standardizaciji nekih sastavnih dijelova automobila (napose pogonskog sklopa), tehnologiji smanjenja potrošnje i emisiji dizelskih motora, DCT mjenjačima. Svrha je tih napora hibridne sustave učiniti potrošačima „cjenovno prihvatljivijima” tako što bi arhitektura hibridnoga pogonskog sklopa bila uvelike standardizirana i optimirana u pogledu energetske učinkovitosti i proizvodnih troškova.
- (335) U prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 184. GM naglašava generalizaciju tehnoloških projekata smanjenja emisija štetnih plinova koju su preuzeli proizvođači, a u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 189. Fiat potvrđuje da norme o emisijama CO₂ zadane europskim propisima predstavljaju izazov na koji će svaki proizvođač morati odgovoriti. Toyota isto tako smatra da će razvoj tehnologija koje pridonose zaštiti okoliša biti ključni čimbenik prodaje za proizvođače (vidi prethodno navedenu uvodnu izjavu 203. U takvoj situaciji „tehnološkog bujanja” na području smanjenja potrošnje i emisije CO₂, a ne zanemarujući činjenicu koliko je teško predvidjeti buduće

komercijalne rezultate trenutačnih istraživanja, Komisija smatra da zadržavanje određene razine tehnološke ambicije nekog automobilskeg proizvođača u teškoćama ostaje jamstvo uspjeha njegova restrukturiranja. Sve veće zaostajanje na području istraživanja i razvoja moglo bi, u suprotnome, predstavljati opasnost od značajnog ugrožavanja mogućnosti ponovnog kratkoročnog i srednjoročnog rasta prodaje, a time i na njegove izgleda za ponovnu uspostavu održivosti.

- (336) Sagledavanjem svih prethodnih činjenica Komisija zaključuje da projekt „50CO₂Cars” može pomoći u ispravljanju određenih strukturnih nedostataka grupe PSA.

ii. *Prilagoditi industrijsku proizvodnju izazovu „umjerenog hibridiziranja”*

- (337) U odluci o pokretanju postupka Komisiju je zanimalo jesu li sredstva predviđena za razvoj tehnologije „umjerenog hibridiziranja” spojiva s racionalizacijom kapaciteta predviđenom u preostalom dijelu plana restrukturiranja.

- (338) Iz prethodno navedene uvodne izjave 154. vidljivo je da će industrijska ulaganja potrebna za pokretanje projekta „50CO₂Cars”, a napose prilagodba proizvodnih kapaciteta novim dizelskim motorima i hibridnim sustavima, ostati ograničenog dosega s obzirom na ukupna predviđena ulaganja za vrijeme plana restrukturiranja. Njihov je financijski utjecaj, uostalom, uključen u izračune koje su dostavila francuska tijela. Kad je riječ o sustavima prijenosa, Komisija, kao i francuska tijela, smatra da će internalizacija proizvodnje koja je sada eksternalizirana japanskim dobavljačima, pridonijeti, u slučaju uspjeha projekta „50CO₂Cars”, ponovnoj uspostavi održivosti grupe PSA, tako što će ponovno donijeti zaradu proizvođaču, istodobno ga oslobađajući od logističkih troškova i rizika tečajnih promjena.

- (339) Na temelju tih elemenata Komisija zaključuje da je prilagodba industrijskih postrojenja grupe PSA izazovima sustava „umjerenog hibridiziranja” sastavni dio logike restrukturiranja i ponovne uspostave održivosti grupe.

iii. *Okrenuti poduzeće prema novim i rentabilnim djelatnostima*

- (340) U svojim primjedbama (sažetima u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 189), Fiat je istaknuo da se u osnovi motor kojem teži projekt „50CO₂Cars” tehnički doima „ostvarivime”, ali da predstavlja opasnost od povećanja jediničnog troška vozila u koje se ugrađuje jer bi široka primjena razvijene tehnologije bila ekonomski nemoguća.

- (341) U skladu s tim, Komisija primjećuje da se trenutačno visoka cijena „potpuno hibridne” tehnologije objašnjava time što se ta tehnologija primjenjivala samo na automobilima visoke klase (tzv. „premium vozilima”). Svrha predviđene strategije i napora u istraživanju i razvoju koje ulaže PSA i njegovi partneri pronaći je tehnologiju hibridacije s najboljim omjerom troškova i performansi od trenutačno dostupnih rješenja: smanjiti za [10–20]* % emisije CO₂ u odnosu na jednako nehibridno vozilo uz smanjenje troška za [70–80]* % od onog u rješenju HY425.

- (342) U uvodnoj izjavi 216. odluke o pokretanju postupka Komisija ipak žali što ne može procijeniti utjecaj novih „umjerenih hibridnih” tehnologija na prodaju i profitabilnost grupe PSA i izjavljuje da želi imati financijske pokazatelje koji obično služe za analizu osnovanosti tog tipa ulaganja u istraživanje i razvoj, kao i analizu rizika koji bi mogli utjecati na profitabilnost projekta.

- (343) Iz prethodno navedene uvodne izjave 150. proizlazi da bi u okviru plana restrukturiranja nedostatak specifične državne potpore projektu „50CO₂Cars” ograničio PSA na uvođenje „hipotetskog” projekta kojemu je svrha smanjenje ulaganja u istraživanje i razvoj na najmanju moguću mjeru da bi grupa mogla poštovati izmjene

pravila vezanih uz emisije CO₂. Financijski pokazatelj koji su dostavila francuska tijela u tablici 15. u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi (155)(b) neto je diskontirana vrijednost (u daljnjem tekstu „NDV”) nazvana „diferencijalnom” koja, za razliku od standardne „NDV” (koja odgovara diskontiranoj sumi pozitivnih i negativnih novčanih tokova nastalih nekim ulaganjem), ne dopušta procjenu temeljne rentabilnosti ulaganja, nego izražava razliku u rentabilnosti između dva ulaganja, u konkretnom slučaju u projekt „50CO₂Cars” (sa ili bez državne potpore) i „hipotetskog” projekta.

- (344) Uzimajući u obzir činjenicu da, bez obzira na to kolika je prihvaćena diskontirana stopa (u prvom projektu [10–13]* % ili [13–15]* % u drugom), „hipotetski” projekt uvijek ima veću NDV od one iz projekta „50CO₂Cars” bez potpore (između [60–100]* milijuna EUR za eDCT, između [20–70]* milijuna EUR za dio motora na kojem se nalazi sustav prijenosa), tijela francuskih vlasti zaključuju da bi bez potpore poduzeće spontano bilo „potaknuto” na rad na alternativnom projektu umjesto na „50CO₂Cars”. Komisija ipak osporava valjanost takvog obrazloženja primjećujući da bi prema logici ono trebalo dovesti do razmišljanja o tome kako bi se s diskontiranom stopom od [13–15]* %, za koju su francuska tijela podrazumijevala da najbolje izražava „temeljne vrijednosti” trenutačnih uvjeta financiranja poduzeća, čak i ako se čini da je upravo stopa od [10–13]* % opće prihvaćena u svrhu procjene rentabilnosti njihova ulaganja, PSA isto tako radije okrenula hipotetskom projektu nego projektu „50CO₂Cars” u mjeri u kojoj bi rentabilnost njegova dva sastavna dijela bila veća od: [50–60]* milijuna EUR za eDCT i [20–30]* milijuna EUR za dio motora na kojem se nalazi sustav prijenosa.
- (345) U konačnici, Komisija smatra da:
- (a) s jedne strane, zaključci do kojih bi ponuđeni „diferencijalni” pokazatelj mogao dovesti previše ovise o *ad hoc* hipotezi o diskontiranoj stopi koja se koristi za izračun „diferencijalnog” NDV-a;
- (b) s druge strane, struktura tog pokazatelja ne omogućava ekonomsku procjenu cjelokupnog utjecaja projekta „50CO₂Cars” na prodaju i financijsku perspektivu grupe, nego samo postupnu usporedbu, korak po korak, ostvarene zarade (nakon raspodjele troškova) realizacijom projekta „50CO₂Cars” u usporedbi s onim što bi se dobilo za samo dva sastavna dijela tobožnjim projektom.
- (346) Financijski pokazatelji koje je dostavila Francuska ne dopuštaju, dakle, uzimanje u obzir učinaka „umjereno hibridnog sustava” koji je i svrha projekta „50CO₂Cars”. Stoga Komisija utvrđuje da se, za razliku od hipotetskog projekta, projektom „50CO₂Cars” s jedne strane može odgovoriti na više trenutačnih strukturnih nedostataka grupe PSA: projekt će joj omogućiti poboljšanje situacije u pogledu standardizacije sastavnih dijelova i nadoknadu nekih zaostataka nagomilanih na području istraživanja i razvoja. Smanjeni doseg hipotetskog projekta ne dopušta takve ambicije. Štoviše, postupne promjene predviđene hipotetskim projektom, čiji je navedeni cilj samo poštovanje propisanih normi o emisiji CO₂, bile bi najvjerojatnije nedovoljne za učinkovitu borbu protiv pada prodaje dizelskih vozila s kojim je grupa suočena. U svrhu procjene spojivosti sredstava potrebnih za svaki od ovih projekata s ostatkom plana restrukturiranja, Komisija je usporedila globalne troškove projekta „50CO₂Cars” (odnosno [300–400]* milijuna EUR prema tablici 4. prethodno navedene uvodne izjave 41.) i dodatne troškove te industrijske rizike koje bi prouzročio hipotetski projekt: mogući gubitak zarade prouzročen tim fenomenom nije zanemariv i procijenjen je na [500–700]* milijuna EUR u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 148.
- (347) Komisija smatra da, za razliku od postupnih poboljšanja predviđenih hipotetskim projektom, tehnološki zaokret što ga nudi projekt „50CO₂Cars” može biti, ako bude uspješan, pravi izvor rasta za PSA do 2020. godine omogućujući grupi PSA „diverzifikaciju u smjeru novih i rentabilnih djelatnosti”. Isto tako, projekt „50CO₂Cars” pridonosi ponovnoj uspostavi održivosti grupe bolje nego što to bi to učinio hipotetski projekt.

iv. *Djelomični zaključak o doprinosu projekta „50CO₂Cars” ponovnoj uspostavi održivosti grupe PSA*

- (348) Iz prethodne analize proizlazi da projekt „50CO₂Cars”, kao sastavni dio plana restrukturiranja, ima pozitivan doprinos ponovnoj uspostavi održivosti grupe PSA: prilagodba njezina industrijskog alata, koja postaje potrebna zbog njegova pokretanja, u skladu je sa strategijom i sredstvima dostupnima za restrukturiranje, i ako bude uspješan, projekt će pridonijeti ne samo ispravljanju učinaka strukturnih teškoća poduzeća (velika osjetljivost na promjene prodaje dizelskih vozila u Europi i zaostatak u određenim područjima istraživanja i razvoja), nego će omogućiti i diverzifikaciju proizvodnje grupe usmjeravajući je prema „novim i rentabilnim” djelatnostima koje mogu ponovno potaknuti rast do 2020. godine.

8.4.2. PLAN ODRŽIVOSTI BPF-a

- (349) U odluci o pokretanju postupka Komisija je ustanovila da teškoće BPF-a proizlaze iz njegove međuovisnosti o grupi PSA koja je dovela do narušavanja financijske ocjene banke 14. veljače 2013. kad ju je S&B ocijenila kao BB+, što je spekulativna ocjena (*non-investment grade*), i to usprkos odobrenju potpore za spašavanje.
- (350) U svojim primjedbama na odluku o pokretanju postupka Komisija smatra da su francuska tijela omogućila uklanjanje sumnji u povećanje bilance i stopu sumnjivih potraživanja BPF-a.
- (351) Komisija stoga zadržava zaključak do kojeg je došla u odluci o pokretanju postupka i koji nije osporila ni jedna zainteresirana strana, a to je da je problem s kojim je suočen BPF zapravo problem likvidnosti koji bi mogao proizaći jedino iz njegove veze s grupom PSA. Slijedom toga, u mjeri u kojoj su sumnje u ponovnu uspostavu održivosti grupe uklonjene, može se smatrati da isto vrijedi i za plan održivosti BPF-a.

8.5. SPREČAVANJE NEOPRAVDANOG NARUŠAVANJA TRŽIŠNOG NATJECANJA

8.5.1. ANALIZA NUŽNOSTI KOMPENZACIJSKIH MJERA

- (352) Točkom 38. iz prethodno navedenih Smjernica „sanacija i restrukturiranje” utvrđuje se da je potrebno poduzeti kompenzacijske mjere radi ublažavanja negativnih učinaka potpora na trgovinske uvjete kako bi Komisija mogla odobriti potpore u restrukturiranju. U protivnom slučaju, potpore se moraju smatrati kao „protivne zajedničkom interesu” te proglasiti neusklađenima s unutarnjim tržištem. Taj se uvjet često odražava kao ograničenje prisutnosti koju poduzeće nakon razdoblja restrukturiranja može sačuvati na tržištu ili tržištima.
- (353) Radi podsjećanja francuska su nadležna tijela prvotno predložila sljedeće kompenzacijske mjere: dodatna smanjenja CAPEX-a („kapitalna ulaganja”), odustajanje od kapaciteta tvornice Sevelnord u korist konkurenta, povlačenje razvoja i proizvodnje hibridne tehnologije s mogućnošću napajanja te mjeru kojom se određuje najveća stopa prodora BPF-a.
- (354) U svojoj odluci o pokretanju Komisija je iskazala sumnje i oko ocjenjivanja nekih mjera kao kompenzacijskih kao i oko njihove dostatnosti zbog uvjeta njihove primjene.
- (355) Nakon navedenog formalnoga istražnog postupka mišljenje je Komisije da se mjere, u najmanju ruku one o kojima je PSA već odlučio te ih primijenio prije prijave plana restrukturiranja, koje su opisane u prethodno navedenom odjeljku 2.4.5., ne mogu ocijeniti kao „kompenzacijske” u smislu točke 38. i sljedećih točaka prethodno navedenih Smjernica „sanacija i restrukturiranje”, nego prije odgovaraju strateškim izborima „koji su u svakom slučaju neophodni za ponovno uspostavljanje održivosti” grupe.
- (356) Međutim, francuska su nadležna tijela odlučila u obavijesti od 23. srpnja 2013. povući sve kompenzacijske mjere koje su prijavljene 12. ožujka 2013., uz izuzetak mjere koja se odnosi na određivanje najveće stope prodora BPF-a koja je izmijenjena u smislu koji je opisan u prethodno navedenom odjeljku 8.5.2.
- (357) U skladu s time, Komisija prima na znanje navedeno povlačenje i smatra da se u tom smislu ne treba izjasniti o sljedećim mjerama:
- (a) dodatna smanjenja CAPEX-a („kapitalna ulaganja”), prije svega prestanak proizvodnje modela Citroën 6 – Peugeot 607, prestanak proizvodnje i obnove modela Bipper/Nemo te prestanak proizvodnje dizelskih motora većih kapaciteta od 2 litre;
 - (b) prepuštanje kapaciteta tvornice Sevelnord u korist konkurenta i
 - (c) povlačenje razvoja i proizvodnje hibridne tehnologije s mogućnošću napajanja.
- (358) U okviru „kompenzacijskih mjera” Komisija će stoga analizirati samo prijedlog francuskih nadležnih tijela za uspostavljanjem mehanizma povećanja troška jamstva ovisno o stopi prodora BPF-a, na osnovi najniže stope od [26–29]* %.

8.5.2. MEHANIZAM POVEĆANJA TROŠKA DRŽAVNOG JAMSTVA OVISNO O STOPI PRODORA BPF-a

- (359) U odluci o pokretanju Komisija je napomenula da smatra da je ograničenje stope prodora odgovarajuća mjera kojom se smanjuje učinak financijske podrške BPF-a na prodaju vozila PSA-a. Međutim, Komisija je imala nedoumice oko stvarnog učinka te mjere zbog njezinih uvjeta primjene. Naime, PSA je predložio obvezu za sve europske zemlje u 2013. godini kojom se ne smije premašiti stopa H2 2012. i fleksibilnost +1, odnosno najveća stopa od 33,4 %. No, izgleda da je to ograničenje već obuhvatilo predviđeni porast tijekom 2013. godine, s obzirom na to da je stopa u 2012. bila 29,8 %. Osim toga, francuska nadležna tijela predložila su da se stopa prodora za 2014. i 2015. objedini za područje G10 BPF-a od prethodne godine te da se uskladi prema odstupanju stope prodora usporedivih banaka koje je naveo PSA (vlastite banke Renaulta, Forda, BMW-a, VW-a i Daimlera), uz utvrđivanje „najniže” stope. Ta bi promjena mogla donijeti PSA fleksibilnost koja bi mogla smanjiti obvezujući karakter pa tako i učinkovitost te mjere.
- (360) Ostala su pitanja oko identiteta usporedivih banaka koje je predložio PSA (trenutačno isključivo stope prodora vlastitih banaka Renaulta i Volkswagena, iako su ostali proizvođači poput Forda ili Fiata isto tako bliski konkurenti). Budući da je stopa prodora vrlo nejednolika od jedne do druge države, BPF bi mogao usmjeriti svoje kapacitete davanja zajmova na one segmente na kojima je najviše prisutan te na taj način razviti agresivnu tržišnu strategiju naspram svojih konkurenata.
- (361) Francuska nadležna tijela odgovorila su na argumente Komisije u primjedbama na odluku o pokretanju (vidi uvodnu izjavu 173.). Prije svega, prihvatila su proširiti područje usporedivih banaka koje su bile nedostupne vlastitim bankama Fiata i Forda. Što se tiče ostalog, podržala su načela mehanizma koji je predložen u prijavi. Prema njihovu mišljenju, po pitanju fragmentiranosti stope prodora, niti jedan proizvođač ne priopćava stope prodora po segmentu. S obzirom na fleksibilnost mehanizma, smatraju da je ona neophodna da se BPF-u omogući prilagodba očekivanom razvoju tržišta i svakom smanjenju učinkovitosti i obvezujućem karakteru te mjere. Komisija prima na znanje opasku francuskih nadležnih tijela o mogućoj fleksibilnosti uvedenoj korištenjem opće stope prodora za kompenzacijsku mjeru koja je nametnuta BPF-u: iz prethodno navedene uvodne izjave (177) proizlazi da se [...] % financiranja koje je dodijelila Komisija tiču segmenta B i C i pet sljedećih država: Francuske, Velike Britanije, Njemačke, Španjolske i Italije. U svjetlu navedenih statistika Komisija smatra da se može isključiti rizik od neučinkovitosti kompenzacijske mjere zbog prevelike fleksibilnosti koja je dopuštena korištenjem opće stope prodora.
- (362) Komisija najprije primjećuje da, prema francuskim nadležnim tijelima, kompenzacijska mjera koja se odnosi na stopu prodora predstavlja mjeru koja je „najbolje ciljana i kojom se najviše mogu otkloniti moguća narušavanja tržišnog natjecanja, izravno proizašla iz dodjele potpore u obliku jamstva u korist Banque PSA. Naime, takvom se mjerom na odgovarajući način omogućava predodžba o povezanosti između posljedica dodjele državnog jamstva na aktivnost Banque PSA i prodaje vozila ⁽⁴⁸⁾”.
- (363) Osim toga, Komisija primjećuje da su svi proizvođači u svojim opaskama potvrdili značajnu ulogu vlastite banke u financiranju automobilske prodaje. Toyota ističe da se vlastitom bankom omogućava poboljšanje privrženosti potrošača zaštitnom znaku za oko 15 % te da je stopa prodora viša u segmentima malih modela. Fiat smatra da vlastite banke proizvođača predstavljaju izrazito učinkovito sredstvo prodaje i marketinga. Pridružuje se komentarima Toyote o njihovoj ulozi u pridonošenju privrženosti kupca te dodaje da imaju i važnu ulogu u pružanju podrške prodajnom procesu, posebice zamijenivši „klasične” financijske ustanove koje su se povukle iz pružanja takve vrste zajmova. Fiat smatra da će državno jamstvo koje je dodijeljeno BPF-u imati stoga izravan, neposredan i izrazito negativan učinak na konkurente grupe PSA.
- (364) Suočena s jednoglasnošću zainteresiranih strana o središnjoj ulozi vlastite banke u financiranju prodaje proizvođača automobila te posebno negativnog karaktera na tržišno natjecanje koji izravno proizlazi iz dodjele jamstva u korist BPF-a, Komisija smatra da je potvrđena osnovanost mjere kojom se ograničava mogućnost da BPF koristi državno jamstvo kako bi nepropisno povećao svoje financijske kapacitete na štetu vlastitih banaka svojih konkurenata koji ne uživaju korist državne potpore.
- (365) Francuska su se nadležna tijela u pismu o preuzimanju obveza od 23. srpnja 2013. obvezala unijeti izmjene, koje su opisane u prethodno navedenom odjeljku 7.2., kako bi pružila kompenzaciju za narušavanje tržišnog natjecanja stvorenog državnim jamstvom BPF-u.

⁽⁴⁸⁾ Stavak 234. primjedaba

- (366) U cilju smanjivanja posljedica narušavanja tržišnog natjecanja koje bi jamstvo moglo izazvati, a da se pritom BPF-u pruži određena fleksibilnost kako bi odgovorio na moguće razvoje tržišta, predložena obveza poprima oblik dodatne naknade jamstva ovisne o stopi prodora BPF-a. Načelo je obveze sljedeće: predviđa se povećanje naknade jamstva kad BPF prekorači najnižu stopu prodora koja je utvrđena na [26–29]* % za agregat G10. Komisija s jedne strane primjećuje da se područje navedenog agregata (Njemačka, Austrija, Belgija, Italija, Španjolska, Nizozemska, Portugal, Švicarska, Francuska, Velika Britanija) čini, među dostupnim pokazateljima, najreprezentativnijim za europsko tržište ⁽⁴⁹⁾. K tome, čini se da je takav mehanizam prikladan kao odgovor za načelo kompenzacijskih mjera (koje su usmjerene k smanjenju svakog narušavanja tržišnog natjecanja), osiguravajući pritom ponovnu uspostavu održivosti. Naime, povezivanjem povećanja stope prodora s porastom naknade jamstva ograničit će se mogućnost da BPF, zahvaljujući jamstvu, ponudi osobito privlačne uvjete financiranja na ono što je neophodno za osiguranje održivosti, uz ograničavanje narušavanja tržišnog natjecanja. Grupa neće platiti naknadu iznad onoga što njihovo stanje u kapitalu može financijski podnijeti jer će imati mogućnost zadržavanja stope prodora na razini koja odgovara određenoj razini naknade. Naknada će rasti sa stopom prodora sve do 491 baznih bodova (procijenjena tržišna stopa). Grafički prikaz 2. u nastavku zorno prikazuje odnos između naknade jamstva i stope prodora PSA-a (za točne iznose vidi tablicu 17. u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 250.).

Grafički prikaz 2.

Odnos između naknade jamstva (u baznim bodovima) i stope prodora G10 (%)

[...]*

- (367) Analiza učinka te mjere treba, među ostalim, voditi računa i o teoretskoj stopi prodora koju bi PSA mogao postići u odsustvu potpore (dalje u tekstu „hipotetska stopa prodora“). Komisija naime podsjeća da bi, u nedostatku jamstva države, pogoršanje ocjene BPF-a i smanjenje njegovih financijskih kapaciteta prouzrokovalo uzajamno smanjenje izdavanja zajmova, što bi moglo dovesti do smanjenja prodaje automobilske sektora ⁽⁵⁰⁾ od [5–20]* %. Stoga bi promet automobilske odjela PSA koji je ostvaren zahvaljujući financiranju vlastite banke iznosio, prema francuskim nadležnim tijelima, [6 000–7 000]* milijuna EUR u nedostatku potpore te [35 000–40 000]* milijuna EUR uz potporu (uzevši u obzir očekivano smanjenje prodaje od oko [10–20] %). Ove brojke tako pokazuju da bi teoretska stopa prodora BPF-a bila oko [15–20]* %. Drugim riječima, da BPF nije dobio jamstvo države, njegov bi se financijski kapacitet toliko smanjio da bi izazvao značajno smanjenje stope prodora. Osim toga, ako se uzme u obzir središnja uloga vlastitih banaka u prodaji automobila, iz toga bi istovremeno proizašlo smanjenje prodanih količina. Prema francuskim nadležnim tijelima, takav pad ne bi omogućio ponovnu uspostavu održivosti te bi odveo PSA u začarani krug ponavljanja njegovih narušenih ocjena kao i ocjena BPF-a, stvarajući time dodatne gubitke za grupu.
- (368) Navedena hipotetska stopa prodora omogućava okvirno kvantificiranje donje granice koju treba uzeti u obzir prilikom kalibriranja kompenzacijske mjere. Navedena najmanja razina treba se nalaziti na razini koja je viša od teoretske stope procijenjene na [15–20]* %. Najniža stopa prodora trebala bi se jednako tako nalaziti na nižoj razini od trenutačne stope prodora ([29–31]* % za G10 u 2012.). Naime, cilj je svake kompenzacijske mjere svesti na najnižu razinu učinak državne potpore na konkurente korisničkog poduzeća. No, već sada se omogućava BPF-u da državnim jamstvom zadrži svoju trenutačnu razinu stope prodora (kao što pokazuje hipotetska stopa prodora). Stoga bi se svaka kompenzacijska mjera koja poprima oblik dodatne naknade trebala već sada primijeniti na trenutačnu stopu prodora.
- (369) Prema tome, uzevši u obzir stopu prodora od [29–31]* %, donju granicu od [15–20]* % kako je prethodno navedeno, vjerojatne razvoje prema porastu koje su navela francuska nadležna tijela te značaj uloge financiranja vlastitih banaka na djelatnost prodaje automobila, obveza povećanja naknade jamstva države od [26–29]* % ⁽⁵¹⁾ smatra se odgovarajućom mjerom kojom će se ograničiti narušavanje tržišnog natjecanja. Naime, u kontekstu trenutačne stope prodora, obveza znači da bi BPF već trebao povećati naknadu jamstva za oko [40–50]* baznih

⁽⁴⁹⁾ pokazatelj G5 koji je obuhvaćen pokazateljem G10, već sadržava, kao što je spomenuto u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 361., [...]* % financiranja koje je BPF odobrio.

⁽⁵⁰⁾ Obavijest francuskih nadležnih tijela od 7. prosinca 2012.: hipotetski razvoj događaja – početni učinci na grupu PSA

⁽⁵¹⁾ Treba primijetiti i da je ta stopa prodora od [26 – 29]* % značajno manja od one koju su prvobitno predložila francuska nadležna tijela u prvom nacrtu kompenzacijske mjere, odnosno 33,4 %, kao što je navedeno u tablici 7. prethodno navedene uvodne izjave (102).

bodova (što bi značilo da bi se državno jamstvo nadoknadilo s [300–310]* baznih bodova umjesto 260 baznih bodova predviđenih u početnom protokolu koji je zaključen s državom. Ako BPF želi povisiti tu stopu prodora, naknada će se povećati u razmjerima predviđenim u tablici 17. prethodno navedene uvodne izjave 250. ⁽⁵²⁾). Ako se stopa prodora smanji, dodatna će se naknada podjednako smanjiti ⁽⁵³⁾). Stoga, obvezom se potiče neposredni porast troška jamstva za BPF, koji će se povećavati kako PSA bude povećavao udjel automobila koje BPF financira u svojoj ukupnoj prodaji.

- (370) Shodno tome, Komisija procjenjuje da se navedenom mjerom osigurava kompenzacija za neopravdano narušavanje tržišnog natjecanja u smislu točaka 38. do 40. prethodno navedenih Smjernica „sanacija i restrukturiranje”.
- (371) Naposljetku, usprkos strukturalnoj prekapacitiranosti koju izgleda podnosi europski automobilski sektor, Komisija drži da dodatno smanjenje proizvodnih kapaciteta grupe PSA ne bi bilo najprikladnije rješenje u ovom slučaju:
- (a) s jedne strane, kao što je navedeno u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 49., poduzeće je već učinilo značajne strukturalne napore u proizvodnim pogonima u Aulnay i Rennes;
- (b) s druge strane, kao što je objašnjeno u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 315., ako u budućnosti budu bili potrebni novi naporu u restrukturiranju, čini se prikladnijim ostaviti PSA-u strateški manevarski prostor u odabiru načina koji će primijeniti u svrhu stabiliziranja svoje ekonomske situacije, s obzirom na to da je dodatno smanjenje kapaciteta samo jedan od mogućih načina da se to postigne.

8.5.3. OBVEZA O MARŽI FINANCIRANJA KOJA SE DODJELJUJE KONCESIONARIMA

- (372) Komisija jednako tako napominje da su se francuska nadležna tijela obvezala da PSA neće sniziti godišnju srednju trgovačku maržu financiranja koja se dodjeljuje njegovoj koncesionarskoj mreži ispod godišnje srednje trgovačke marže koja je 30. lipnja 2013. utvrđena tijekom posljednjih dvanaest mjeseci za čitavo trajanje provedbe plana restrukturiranja.
- (373) Komisija smatra da se tom obvezom onemogućuje slabljenje obvezujućeg karaktera ograničenja stope prodora BPF-a. Naime, održavanjem srednje trgovačke marže za koncesionare na razini koja je prevladavala u odsustvu potpore, BPF neće moći koristiti jamstvo za vođenje agresivne trgovačke politike prema svojim koncesionarima.

8.5.4. PRETVORBA SUBVENCIJA KOJE SU PRVOTNO PREDVIĐENE ZA OSTVARENJE PROJEKTA „50CO₂CARS” U POVRATNE PREDUJMOVE

- (374) Kako bi sredstva koja je javna vlast primjenjivala radi očuvanja tehnoloških kapaciteta proizvođača u teškoći ostala razmjerna, Komisija smatra nužnim da:
- (a) aktivnosti istraživanja i razvoja koje su ostvarene u okviru plana restrukturiranja nisu takvih dimenzija da bi se mogao pojaviti rizik od „istiskivanja”, koji Komisija navodi u uvodnoj izjavi 243. odluke o pokretanju,
- (b) u slučaju poboljšanja stanja, znatni dio javnih sredstava stavljenih na raspolaganje proizvođaču radi očuvanja razine kompetentnosti na „tehnološkoj granici” vraća se tijelu koje je odobrilo potporu u slučaju uspjeha projekta istraživanja i razvoja i ponovne uspostave održivosti.
- (375) U vezi s prvim pitanjem, Komisija treba u slučaju ostvarenja projekta „50CO₂Cars” provjeriti jesu li osjetno (ili potpuno) narušeni dinamički poticaji ostalih automobilskih proizvođača u daljnjim naporima istraživanja i razvoja po pitanju hibridizacije. No iz primjedaba GM-a proizlazi da, ako su iznosi javnih sredstava uloženi u ostvarenje projekta „50CO₂Cars” „nezanimarivi” za projekt istraživanja i razvoja sustava „umjerene hibridizacije”, to isto tako ne znači da su „značajni” s obzirom na troškove istraživanja i razvoja sektora u cjelini te su u svakom slučaju nedovoljni da se „konkurentski proizvođač onemogući u razvoju vlastita programa istraživanja i razvoja u tom istom području” (vidi prethodno navedenu uvodnu izjavu 184.). Fiat je u svoje ime potvrdio i da

⁽⁵²⁾ Primjerice, ako stopa prodora dosegne [30 – 40]* % (naspram današnjih [29 – 31]* %), doći će do povećanja troška jamstva od [70 – 80]* baznih bodova.

⁽⁵³⁾ Primjerice, ako stopa prodora dosegne [20 – 30]* % (naspram današnjih [29 – 31]* %), povećanje troška jamstva neće biti veće od [20 – 30]* baznih bodova.

tehnološko napredovanje omogućeno projektom „50CO₂Cars” ne predstavlja prepreku ulasku koja će obeshrabrati ostale proizvođače (vidi prethodno navedene uvodne izjave 190. i 232.). Na temelju navedenih navoda trećih stranaka Komisija može zaključiti da se rizik od učinka „istiskivanja” uslijed ostvarenja projekta „50CO₂Cars” može u ovom konkretnom slučaju isključiti.

- (376) Što se tiče drugog pitanja, Komisija upućuje na kompenzacijsku mjeru koju su predložila francuska nadležna tijela u prethodno navedenom odjeljku 7.5., čiji je cilj pretvorba subvencija koje su prvotno predviđene u visini od 24,5 milijuna EUR u obliku povratnih predujmova ADEME-a, tako da se, u slučaju poboljšanja stanja grupe PSA, državi nadoknadi ukupni iznos koji je dala u predujam za ostvarenje potpomognutih aktivnosti istraživanja i razvoja.
- (377) Na kraju, Komisija smatra da je ne samo malo vjerojatno da će državna potpora za ostvarenje projekta „50CO₂Cars” u okviru plana restrukturiranja predstavljati glavnu prijetnju poticajima drugih proizvođača u daljnjim naporima istraživanja i razvoja (bez učinka „istiskivanja”), nego je ona i razmjerna cilju za ponovnom uspostavom održivosti grupe PSA, s obzirom na činjenicu da su se francuska nadležna tijela obvezala da će, u slučaju poboljšanja stanja grupe, svote koje je javna vlast dala u predujam kao potporu ostvarenju navedenog projekta istraživanja i razvoja biti vraćene u ukupnom ažuriranom iznosu tijelu koje je osiguralo potporu (vidi prethodno navedenu uvodnu izjavu 256.).

8.5.5. OBVEZA SUZDRŽAVANJA OD POSTUPKA KUPNJE

- (378) Komisija naposljetku napominje da su se francuska nadležna tijela obvezala da će se PSA suzdržati od kupnje udjela u drugim poduzećima ili od stjecanja imovine poduzeća tijekom plana restrukturiranja, prema uvjetima koji su opisani u uvodnoj izjavi 251. i sljedećim uvodnim izjavama za iznose više od 100 milijuna EUR godišnje. Odstupanjem od općeg načela koje je određeno u prethodno navedenim uvodnim izjavama 251. i 252., Faurecia i njezine podružnice moći će pristupiti kupnjama koje će Komisija prethodno odobriti, kao što je utvrđeno u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 253. U svojoj će procjeni Komisija sigurno razmotriti kupnje koje i. izravno ili neizravno pridonose ponovnoj uspostavi održivosti grupe PSA imajući pozitivan učinak na očekivanu profitabilnost grupe PSA i koje ii. ne predstavljaju izbjegavanje obveze ograničavanja posljedica potpore na najmanju razinu koja je neophodna za postizanje ciljeva plana restrukturiranja grupe PSA.
- (379) Komisija smatra takvu mjeru neophodnom za ispravljanje posljedica narušavanja tržišnog natjecanja koje su potaknute dodjelom potpore.

8.5.6. NUŽNOST KOMPENZACIJSKE MJERE KOJA SE TIČE FMEA

- (380) Anonimna treća strana procjenjuje da bi PSA trebao prodati svoj udjel u FMEA-u. Komisija napominje da su primjedbe te treće strane u vezi s pritužbom koju Komisija razmatra te se ne tiču predmeta ovog postupka. Prema tome, nema razloga na to odgovoriti u okviru navedene odluke.

8.6. OGRANIČENJE POTPORE NA NAJMANJU RAZINU: STVARNI DOPRINOS, IZUZEV POTPORE

- (381) Kako bi se potpora mogla odobriti, uputno je da, primjenom točaka 43. do 45. prethodno navedenih Smjernica „sanacija i restrukturiranje”, iznos i intenzitet potpore budu ograničeni na najmanju razinu koja je neophodna kako bi se omogućilo restrukturiranje ovisno o financijskim sredstvima poduzeća, njegovih dioničara ili grupe kojoj pripada. Korisnici potpore trebaju značajno doprinijeti planu restrukturiranja iz vlastitih sredstava, uključujući prodaju imovine koja nije neophodna za opstanak poduzeća ili vanjskim financiranjem prema tržišnim uvjetima.
- (382) Kao što je navedeno u uvodnoj izjavi 246. i 247. odluke o pokretanju postupka, Komisija podsjeća da navedeni uvjet o usklađenosti nije bio razlogom posebnih sumnji. Troškovi restrukturiranja koji su opisani u prijavi francuskih nadležnih tijela iznose [1,3–1,8]* milijardi EUR. Grupa PSA je radi financiranja restrukturiranja provela program prodaje imovine koji je grupi osigurao iznos od 1,956 milijardi EUR slobodnog novčanog tijeka (2,050 milijardi u okviru neto financijske pozicije). Radi podsjećanja, iznos potpore odgovara 571,9 milijuna EUR.
- (383) Pored toga, Komisija smatra da se zahtjev za ograničenjem iznosa potpore na najmanju razinu koja je neophodna za provođenje restrukturiranja podjednako osigurava obvezom francuskih nadležnih tijela za suzdržavanjem od kupnji u uvjetima koji su opisani u uvodnoj izjavi 251. i sljedećim uvodnim izjavama. Komisija naime smatra da se tom obvezom može izbjeći da grupa PSA ne koristi financijska sredstva eventualno dostupna u druge svrhe od ponove uspostave dugotrajne održivosti.

- (384) Shodno tome, Komisija smatra da nema razloga za preispitivanjem ocjene dane u odluci o pokretanju koja se tiče uvažavanja kriterija navedenih u točkama 43. do 45. prethodno spomenutih Smjernica „sanacija i restrukturiranje”.

8.7. NAČELO JEDNOKRATNE DODJELE

- (385) U skladu s točkom 72. i sljedećim točkama prethodno navedenih Smjernica „sanacija i restrukturiranje”, potpora restrukturiranju može se isključivo dodijeliti jedanput u razdoblju od deset godina.
- (386) U prijavi od 12. ožujka 2013. francuska su nadležna tijela utvrdila da grupa PSA nije primila potporu za restrukturiranje tijekom posljednjih 10 godina.
- (387) Prema tome, načelo jednokratne dodjele koje je određeno u prethodno navedenim Smjernicama „sanacije i restrukturiranja” se poštovalo.

9. ZAKLJUČAK

- (388) Uzevši u obzir obveze koje su preuzela francuska nadležna tijela, potpora se može proglasiti usklađenom s unutarnjim tržištem,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Državna potpora koju Francuska namjerava provesti u korist grupe PSA Peugeot Citroën SA u obliku državnog jamstva koje obuhvaća izdavanje obveznica banke Banque PSA Finances do 31. prosinca 2016. u razini od 7 milijardi EUR (za bruto ekvivalent potpore od 486 milijuna EUR) s jedne strane i u obliku povratnih predujmova od 85,9 milijuna EUR za provedbu projekta istraživanja i razvoja „50CO₂Cars” s druge strane, odnosno ukupni iznos potpore od 571,9 milijuna EUR, usklađena je s unutarnjim tržištem.

Shodno tome, odobrava se uvođenje navedene državne potpore.

Članak 2.

Ova je Odluka upućena Francuskoj Republici.

Sastavljeno u Bruxellesu 29. srpnja 2013.

Za Komisiju
Joaquín ALMUNIA
Potpredsjednik

PRILOG

PROVEDBA I NEOVISNI STRUČNJAK

1. IMENOVANJE NEOVISNOG STRUČNJAKA

1. Francuska se tijela obvezuju da će grupa PSA opunomoćiti neovisnog stručnjaka koji će biti zadužen za detaljnu provjeru primjene obveza predviđenih u pismu o preuzimanju obveza od 23. srpnja 2013. („Neovisni stručnjak“) u trajanju plana restrukturiranja, odnosno do 31. prosinca 2015.
2. Neovisni stručnjak mora biti neovisan od grupe PSA. U pogledu svojih funkcija, primjerice kao investicijska banka, konzultant ili računovodstveni stručnjak, Neovisni stručnjak mora vladati tehničkim vještinama i znanjem neophodnim za provedbu svojeg mandata te ne smije ni u jednom trenutku biti podložan sukobu interesa. Grupa PSA mora platiti Neovisnog stručnjaka tako da time ni na jedan način ne utječe na učinkovito i neovisno obnašanje njegovih zadaća.
3. Francuske će nadležne vlasti podvrgnuti prethodnom odobrenju Europske komisije najmanje dvije osobe ili ustanove radi imenovanja Neovisnog stručnjaka, najkasnije četiri tjedna nakon dana prijave francuskim nadležnim tijelima o nadolazećoj odluci Komisije u predmetu SA.35611.
4. Prijedlozi francuskih nadležnih tijela trebaju biti dovoljno detaljni kako bi Europskoj komisiji pružili sigurnost da Neovisni stručnjak ispunjava uvjete u okviru ove obveze. Prijedlozi moraju posebno sadržavati sljedeće informacije:
 - (a) sastavljeni prijedlog mandata koji detaljno prikazuje sve uvjete koji Neovisnom stručnjaku omogućavaju ispunjavanje zadaća;
 - (b) prijedlog radnog plana koji detaljno prikazuje način na koji će Neovisni stručnjak predložiti provođenje zadaća.
5. Europska komisija može odobriti ili odbaciti prijedloge Neovisnog stručnjaka te može odobriti prijedlog mandata pod uvjetom izmjena koje će procijeniti korisnim za ispunjavanje zadaća Neovisnog stručnjaka. Ako Europska komisija odobri samo jedan prijedlog grupe PSA, potonja će imenovati predmetnu osobu ili ustanovu neovisnim stručnjakom ili će napraviti sve potrebno kako bi ta osoba ili ustanova bile imenovane u skladu s prijedlogom mandata koji je odobrila Europska komisija. Ako se odobri više imena, grupa PSA imat će slobodu u odabiru osobe ili ustanove koju želi imenovati Neovisnim stručnjakom. Neovisni stručnjak bit će imenovan u roku od tjedan dana od odobrenja Komisije i u skladu s prijedlogom mandata koji je odobrila Komisija.
6. Ako su svi prijedlozi francuskih nadležnih tijela odbijeni, francuska se nadležna tijela obvezuju da će grupa PSA predložiti Europskoj komisiji najmanje dvije druge osobe ili ustanove prema uvjetima i postupku koji su utvrđeni ovom obvezom i u roku od dva tjedna od Komunikacije koju je podnijela Europska komisija o odbijanju prvog prijedloga.
7. Ako Europska komisija odbaci nove prijedloge francuskih nadležnih tijela, Komisija će imenovati Neovisnog stručnjaka kojeg će grupa PSA morati opunomoćiti u skladu s prijedlogom mandata koji je odobrila Komisija.

2. ZADAĆE I OBVEZE NEOVISNOG STRUČNJAKA

8. Neovisni stručnjak treba i. pružiti pomoć Europskoj uniji u svrhu potvrde da se grupa PSA pridržava obveza koje joj pripadaju u skladu s pismom o preuzimanju obveza od 23. srpnja 2013. i ii. ispuniti svoju zadaću, koja je definirana u spomenutom pismu o preuzimanju obveza od 23. srpnja 2013. Neovisni stručnjak treba obnašati svoje zadaće u skladu s radnim planom koji je odobrila Europska komisija i uz eventualne izmjene u dogovoru s njom. Europska komisija može samoinicijativno ili na zahtjev Neovisnog stručnjaka ili grupe PSA davati upute Neovisnom stručnjaku. Grupa PSA ne može davati upute Neovisnom stručnjaku.
9. Zadaća je Neovisnog stručnjaka jamčiti pridržavanje i potpunu primjenu svih obveza koje su predstavljene u pismu o preuzimanju obveza od 23. srpnja 2013. kao i osigurati primjenu plana restrukturiranja grupe PSA koji je prijavljen 12. ožujka 2013. Europskoj komisiji.

10. Neovisni stručnjak:

- (c) treba u svojem prvom izvješću predložiti Europskoj komisiji detaljni radni plan kojim opisuje način na koji će ispitati uvažavanje pisma o preuzimanju obveza od 23. srpnja 2013.;
- (d) treba provjeriti da grupa PSA potpuno i ispravno provodi plan restrukturiranja te napose:
- da primjenjuje obveze na koje se odnosi pismo od 23. srpnja 2013. te kompenzacijske mjere opisane u pismu o preuzimanju obveza od 23. srpnja 2013.;
 - da primjenjuje mjere održivosti opisane u točki 6. pisma o preuzimanju obveza od 23. srpnja 2013.;
- (e) treba osigurati pridržavanje svih ostalih obveza opisanih u pismu od 23. srpnja 2013.;
- (f) treba ispunjavati sve ostale funkcije koje su mu dodijeljene u pismu o preuzimanju obveza od 23. srpnja 2013.;
- (g) treba predložiti PSA grupi mjere koje procjenjuje korisnima, uz uvažavanje obveza koje se odnose na pismo od 23. srpnja 2013.;
- (h) treba voditi računa o regulatornim promjenama koje mogu imati utjecaj na likvidnost i platežnu sposobnost, u cilju nadzora nad razvojem glavnih relevantnih financijskih pokazatelja s obzirom na predviđanja plana restrukturiranja grupe PSA;
- (i) treba predložiti Europskoj komisiji, francuskim nadležnim tijelima i grupi PSA nacrt izvješća u pisanom obliku u roku od 30 dana, za svako razdoblje od šest mjeseci. Europska komisija, francuska nadležna tijela i grupa PSA mogu predložiti izmjene u roku od pet radnih dana. U roku od pet radnih dana od primitka komentara Neovisni stručnjak treba prirediti završno izvješće uzevši u obzir, onoliko koliko je to moguće i prema vlastitom nahođenju, dobivene komentare. Neovisni stručnjak treba potom dostaviti svoje izvješće Europskoj komisiji i francuskim nadležnim tijelima. Zatim može poslati svoje izvješće grupi PSA. Ne može ni u kojem slučaju dostaviti svoje izvješće francuskim nadležnim tijelima ili grupi PSA prije nego što ga pošalje Europskoj komisiji. Ako završno izvješće Neovisnog stručnjaka sadržava povjerljive informacije u pogledu grupe PSA, Neovisni stručnjak mora im dostaviti verziju koja nije povjerljiva.

Izvješće posebno treba opisivati postupke koje je Neovisni stručnjak proveo u ispunjavanju svoje zadaće te pridržavanje obveza grupe PSA koje joj pripadaju u skladu s pismom o preuzimanju obveza. Treba pružiti Europskoj komisiji potvrdu da se grupom PSA upravlja u skladu s obvezama iz pisma o preuzimanju obveza od 23. srpnja 2013. Po potrebi, Europska komisija može preciznije navesti što želi da se obuhvati izvješćem.

Osim navedenih izvješća, Neovisni stručnjak treba pravovremeno i pisanim putem upozoriti Europsku komisiju o svakom neispunjavanju obveza opisanih u pismu od 23. srpnja 2013. na koje bi mogao posumnjati, dostavljajući istovremeno grupi PSA verziju pisma koja nije povjerljive prirode.

3. OBVEZE GRUPE PSA

11. Grupa PSA treba pružiti svojim savjetnicima i zahtijevati od njih da, uz uvažavanje pravila profesionalne tajne, pruže svaki oblik suradnje, pomoći ili informacije koju bi ih Stručnjak mogao opravdano zahtijevati u izvršenju svojih zadataka u skladu sa svojim mandatom. Neovisni stručnjak mora imati slobodan pristup svim informacijama, dokumentima ili arhivi kao i svim rukovoditeljima ili zaposlenicima grupe PSA koji su mu potrebni za izvršenje svojih zadaća. Grupa PSA treba u svojim prostorima osigurati ured za Neovisnog stručnjaka te se od svakog zaposlenika grupe PSA očekuje spremnost za susret s Neovisnim stručnjakom kao i za pružanje informacija potrebnih za izvršenje zadaća.
12. Pod uvjetom sporazuma grupe PSA (koji se ne može odbiti ili odgoditi bez razloga) i o njihovu trošku, Neovisni stručnjak može se osigurati savjetima koje želi, posebno pravnim ili o financiranju poduzeća, ako smatra da je to neophodno za izvršenje zadaća u skladu s pismom o preuzimanju obveza od 23. srpnja 2013. i pod uvjetom da su nastali troškovi i ostali izdaci opravdani. Ako grupa PSA odbije Neovisnog stručnjaku u njegovu zahtjevu da se osigura takvim savjetima, Komisija može odobriti njihovo imenovanje nakon saslušanja grupe PSA. Samo Neovisni stručnjak može dati upute navedenim savjetima.

4. ZAMJENA, RAZRJEŠENJE I IMENOVANJE NOVOG NEOVISNOG STRUČNJAKA

13. Ako Neovisni stručnjak prekine svoje funkcije koje su opisane u obvezama opisanim u pismu od 23. srpnja 2013. ili zbog nekog drugog razloga, kao što je pojavljivanje sukoba interesa koji se tiče Neovisnog stručnjaka:
 - (j) Komisija može, nakon saslušanja Neovisnog stručnjaka, naložiti grupi PSA da mu se nađe zamjena;
 - (k) grupa PSA može, u dogovoru s Komisijom, naći zamjenu Neovisnom stručnjaku.
 14. Ako je Neovisni stručnjak otpušten sa svoje dužnosti u skladu s odjeljkom 4. ovog Priloga, može mu se nametnuti obveza nastavka vršenja dužnosti sve do imenovanja novog Neovisnog stručnjaka kojemu će priopćiti sve relevantne informacije kojima raspolaže. Novi Neovisni stručnjak imenovat će se prema postupku koji je opisan u odjeljku 1. ovog Priloga.
 15. Uz iznimku točke 13. ovog Priloga, Neovisni stručnjak može prekinuti svoje funkcije tek nakon razrješenja Komisije, kad ispuni sve obveze koje mu pripadaju. Međutim, Komisija može u svakom trenutku zatražiti imenovanje novog Neovisnog stručnjaka ako bi se naknadno pokazalo da obveze koje su opisane u pismu od 23. srpnja 2013. nisu u cijelosti i potpunosti poštovane.
-

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2016/2069**od 1. listopada 2014.****o mjerama SA.14093 (C 76/2002) koje je poduzela Belgija u korist društava Brussels South Charleroi Airport i Ryanair***(priopćeno pod brojem dokumenta C(2014) 6849)***(Vjerodostojan je samo tekst na francuskom jeziku)****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak ⁽¹⁾,

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

nakon poziva zainteresiranim stranama da dostave svoje primjedbe u skladu s navedenim člancima ⁽²⁾ i uzimajući u obzir te primjedbe,

budući da:

1. POSTUPAK

- (1) Nakon što su se u srpnju 2001. u belgijskom tisku pojavile određene informacije i nakon što je zaprimila pritužbu u siječnju 2002., Komisija je obaviještena da je Belgija dodijelila mjere potpore u korist zračnom prijevozniku Ryanair Ltd (dalje u tekstu: „Ryanair”) za pružanje usluga zračnog prijevoza u Zračnoj luci Charleroi. Dopisima od 21. studenoga 2001., 13. lipnja i 4. srpnja 2002. te prilikom sastanka od 9. listopada 2002. Belgija je Komisiji dostavila informacije u tom pogledu.
- (2) Dopisom od 11. prosinca 2002. ⁽³⁾ (dalje u tekstu: „odlučka o pokretanju postupka”) Komisija je obavijestila Belgiju o svojoj odluci o pokretanju postupka iz članka 108. stavka 2. UFEU-a (dalje u tekstu: „formalni istražni postupak”) protiv tih mjera. Belgija je svoje primjedbe dostavila 14. veljače 2003.
- (3) Odluka o pokretanju postupka objavljena je u *Službenom listu Europske unije* ⁽⁴⁾. Komisija je pozvala zainteresirane osobe da u roku od jednog mjeseca od dana objave podnesu svoje primjedbe o predmetnim mjerama.
- (4) Komisija je zaprimila primjedbe zainteresiranih strana. Prosljedila je primjedbe Belgiji dopisima od 19. ožujka i 22. travnja 2003., pruživši joj mogućnost da ih komentira. Komisija je dopisima od 16. i 27. svibnja 2003. od Belgije zaprimila opaske.
- (5) Na zahtjev Komisije održala su se tri sastanka s belgijskim tijelima 24. lipnja te 23. i 25. srpnja 2003. Nakon tih sastanaka 27. kolovoza 2003. dostavljene su dodatne informacije koje je zatražila Komisija.
- (6) Belgija je 19. prosinca 2003. poslala Komisiji dopis s dodatnim informacijama. U tom su dopisu belgijska tijela zatražila novi sastanak s Komisijom. Taj se sastanak održao 16. siječnja 2004.

⁽¹⁾ S učinkom od 1. prosinca 2009., članci 87. i 88. Ugovora o EZ-u postali su članak 107. odnosno članak 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije („UFEU”). Navedena dva skupa odredaba u načelu su identična. Za potrebe ove Odluke upućivanja na članke 107. i 108. UFEU-a treba tumačiti, ako je potrebno, kao upućivanja na članke 87. i 88. Ugovora o EZ-u. U UFEU-u su uvedene i određene terminološke promjene, primjerice izraz „Zajednica” zamijenjen je izrazom „Unija”, izraz „zajedničko tržište” izrazom „unutarnje tržište”, a izraz „Prvostupanjski sud” izrazom „Opći sud”. U ovoj se Odluci rabi terminologija iz UFEU-a.

⁽²⁾ SL C 248, 17.8.2012., str. 1.

⁽³⁾ SG(2002) D/233141.

⁽⁴⁾ SL C 18, 25.1.2003., str. 3.

- (7) Komisija je 12. veljače 2004. ⁽⁵⁾ donijela djelomično negativnu konačnu odluku (dalje u tekstu: „Odluka iz 2004.“).
- (8) Ta je odluka poništena presudom Općeg suda od 17. prosinca 2008. ⁽⁶⁾ (dalje u tekstu: „presuda iz 2008.“), kojom je Komisiji naložena obveza donijeti novu konačnu odluku o predmetnim mjerama. Opći sud smatrao je da je Komisija počinila pogrešku koja se tiče prava jer nije ispitala sve mjere koje su Valonska regija (dalje u tekstu: „Regija“) i upravitelj Zračne luke Charleroi, dioničko društvo Brussels South Charleroi Airport (dalje u tekstu: „BSCA“), dodijelili u korist društva Ryanair i jer nije provjerila jesu li se ta dva društva, koja se razmatraju zajedno, ponijela kao razumni subjekti u tržišnom gospodarstvu. Učinak presude iz 2008. bio je ponovno otvaranje formalnog istražnog postupka koji je bio okončan konačnom odlukom iz 2004.
- (9) Dopisom od 23. srpnja 2010. Komisija je pružila mogućnost Belgiji i stranama koje su podnijele primjedbe u okviru formalnog istražnog postupka koji je pokrenut 11. prosinca 2002. da podnesu nove primjedbe u okviru formalnog istražnog postupka koji je ponovno pokrenut nakon donošenja presude iz 2008. Na zahtjev Komisije od 20. travnja 2011. belgijska su tijela dostavila dodatne informacije dopisima od 14. srpnja i 21. rujna 2011.
- (10) Dopisom od 21. ožujka 2012. Komisija je obavijestila Belgiju o svojoj odluci da formalni istražni postupak proširi na nove mjere (dalje u tekstu: „odluka o proširenju postupka iz 2012.“).
- (11) Odluka o proširenju postupka iz 2012. objavljena je u *Službenom listu Europske unije* ⁽⁷⁾. Komisija je pozvala zainteresirane osobe da podnesu svoje primjedbe o predmetnim mjerama.
- (12) Belgija je svoje primjedbe dostavila 22. svibnja 2012. Primjedbe od 22. svibnja nisu sadržavale sažetu tablicu navedenu u Prilogu I. odluci o proširenju postupka iz 2012. Ona je dostavljena 5. lipnja 2012.
- (13) Komisija je 9. kolovoza 2012. zatražila dodatne informacije, posebno o rashodima društva Société Wallonne des Aéroports (dalje u tekstu: „SOWAER“) zbog njegovih ulaganja u Zračnu luku Charleroi i njegovih zadataka u korist BSCA-a. Belgijska tijela dostavila su 3. rujna 2012. godišnje izvještaje SOWAER-a za godine od 2001. do 2004. te dodatne informacije 9. i 18. listopada 2012.
- (14) Komisija je 26. listopada 2012., nakon sastanka, zatražila dodatne informacije. Belgija je te informacije dostavila 9. studenoga 2012.
- (15) Komisija je zaprimila primjedbe od sljedećih zainteresiranih osoba:
- primjedbe zainteresirane strane C zaprimila je 14. rujna 2012.,
 - primjedbe odbora *Board of Airline Representatives* zaprimila je 17. rujna 2012. zajedno s primjedbama društva Air France, Udruge europskih zračnih prijevoznika (*Association of European Airlines*) i društva Brussels Airport Company,
 - primjedbe društva Brussels Airlines zaprimila je 18. rujna 2012.,
 - primjedbe BSCA-a zaprimila je 4. listopada 2012.,
 - Ryanair je svoje primjedbe dostavio 3. listopada 2012., pozivajući se na primjedbe dostavljene 30. rujna 2011. te 13. travnja i 4. srpnja 2012. Ryanair je 10. travnja i 20. prosinca 2013. te 17. i 31. siječnja 2014. dostavio dodatne informacije.
- (16) Komisija je 2. srpnja i 29. listopada 2012., 3. svibnja 2013. te 22. siječnja i 24. veljače 2014. te primjedbe prosljedila Belgiji pružajući joj mogućnost da ih komentira. Od Belgije je dopisima od 17. srpnja i 14. prosinca 2012. te 5. lipnja 2013. zaprimila primjedbe.

⁽⁵⁾ Odluka Komisije 2004/393/EZ od 12. veljače 2004. o prednostima koje su Valonska regija i Brussels South Charleroi Airport dale zračnom prijevozniku Ryanair tijekom uspostave njegova poslovnog nastana u Charleroiu (SL L 137, 30.4.2004., str. 1.).

⁽⁶⁾ Presuda od 17. prosinca 2008., Ryanair/Komisija, T-196/04, Zb. 2008, str. II – 03646, EU:T:2008:585.

⁽⁷⁾ Vidjeti bilješku 2.

- (17) Komisija je 14. siječnja 2014. od Belgije zatražila dodatne informacije, posebno radi primjene testa subjekta u tržišnom gospodarstvu na mjere u korist BSCA-a. Belgija je odgovorila dopisima od 7. i 24. veljače 2014. Međutim, budući da su ti odgovori bili nepotpuni, Komisija je 10. ožujka 2014. poslala Belgiji podsjetnik u kojem je navela koji su odgovori bili nepotpuni te je od nje zatražila da ih nadopuni. Belgija je dodatne elemente prosljedila 24. ožujka 2014.
- (18) Komisija je 7. veljače 2014. od Belgije zatražila dodatne informacije, posebno u pogledu mjera u korist društva Ryanair. Belgija je 18. i 24. ožujka 2014. dostavila dio odgovora na postavljena pitanja.
- (19) Predstavnici Valonske regije, SOWAER-a i BSCA-a, s jedne strane, i službi Komisije, s druge strane, održali su 7. veljače 2014. sastanak u Zračnoj luci Charleroi.
- (20) Komisija je 25. veljače i 11. ožujka 2014. od Belgije zatražila dodatne informacije i, posebno, pojašnjenja o elementima koje je Belgija dostavila 7. i 24. veljače 2014. u pogledu mjera Regije i SOWAER-a u korist BSCA-a. Belgija je odgovorila dopisima od 25. ožujka i 4. travnja 2014. (prilozi prosljeđeni 9. travnja).
- (21) Nakon što je donijela Smjernice o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima (dalje u tekstu: „Smjernice o zrakoplovstvu“) ⁽⁸⁾, Komisija je 17. i 19. ožujka 2014. pozvala Belgiju i zainteresirane strane da podnesu svoje primjedbe o primjeni Smjernica o zrakoplovstvu u ovom predmetu. Osim toga, 15. travnja 2014. objavljena je uputa kojom se države članice i zainteresirane strane poziva da dostave svoje opaske, pa tako i u ovom predmetu, u pogledu stupanja na snagu Smjernica EU-a o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima. Komisija je zaprimila primjedbe od društava Brussels Airport Company i Brussels Airlines, od odbora „Board of Airlines Representatives“, od društva Air France i od udruge „Transport et environnement“. Te je opaske 26. svibnja 2014. prosljedila Belgiji. Belgija je svoje primjedbe podnijela 26. lipnja 2014.
- (22) Novi sastanak održao se 11. travnja 2014. između službi Komisije, s jedne strane, te Belgije, BSCA-a i SOWAER-a, s druge strane. Nakon tog sastanka Belgija je dostavila dokumente i obavijest od 5. svibnja 2014. o zadacima javne usluge koji su povjereni BSCA-u.
- (23) Komisija je 5. svibnja 2014. Belgiji uputila novi zahtjev za informacije na koji je potonja odgovorila 13. svibnja 2014.
- (24) Belgija je dopisom od 7. svibnja 2014. potvrdila da joj u okviru ovog predmeta, s obzirom na obvezu koju su preuzele službe Komisije da joj što prije dostave prijevod odluke na nizozemski jezik, Komisija može iznimno priopćiti odluku na francuskom jeziku u skladu s člankom 297. UFEU-a. Belgija je pristala na to da bude vjerodostojna samo verzija na francuskom jeziku i da odluka stupi na snagu njezinim priopćenjem na francuskom jeziku.
- (25) Brussels Airlines je 2. srpnja 2014. dostavio ažuriranu verziju svojih opaski koje je dostavio 25. rujna 2013. nakon objave nacrtu Smjernica o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima. Te su opaske 4. srpnja 2014. prosljeđene Belgiji, koja je svoje primjedbe podnijela 18. srpnja 2014.

2. OKOLNOSTI U POGLEDU ISPITANIH MJERA

2.1. Osnivanje BSCA-a i SOWAER-a – Pregled obveza Valonske regije i SOWAER-a prema društvu Brussels South Charleroi Airport

2.1.1. Institucionalna reforma iz 1980.

- (26) Nakon donošenja Zakona o institucionalnoj reformi od 8. kolovoza 1980. belgijskim regijama povjerene su ovlasti potrebne za opremanje i upravljanje javnim aerodromima i zračnim lukama koje se nalaze na njihovu području, osim Zračne luke Bruxelles-National, nad kojom je belgijska savezna država zadržala predmetne ovlasti.

⁽⁸⁾ SL C 99, 4.4.2014., str. 3.

- (27) Prema mišljenju Belgije ⁽⁹⁾, valonska je vlada tako odlučila iskoristiti gospodarske mogućnosti takvih prijevoznih infrastruktura i postupno provoditi potrebna ulaganja. Valonska je vlada 2. svibnja 1989. podržala obavijest ministra prometa kojim je predviđeno sljedeće: „stoga je prvi cilj valonskog izvršnog tijela poduzeti sve kako bi valonske zračne luke i aerodromi brzo dosegli svoj prag profitabilnosti. Za ostvarivanje tog cilja potrebno je provoditi više koraka istodobno, posebno u području infrastrukture.”

2.1.2. Osnivanje BSCA-a te Ugovor između Regije i BSCA-a iz 1991.

- (28) Regija je 1991. osnovala BSCA-a radi upravljanja Zračnom lukom Charleroi Bruxelles Sud (dalje u tekstu: „Zračna luka Charleroi”).
- (29) Ugovorom od 9. srpnja 1991. (dalje u tekstu: „Ugovor između Regije i BSCA-a”) Regija je BSCA-u na 50 godina dodijelila:
- koncesiju za usluge komercijalnog upravljanja javnim područjem Zračne luke Charleroi,
 - koncesiju na javnom dobru koja se odnosi na trajnu i isključivu upotrebu područja zračne luke.
- (30) Ugovorom između Regije i BSCA-a, uključujući specifikaciju koja je priložena Ugovoru (dalje u tekstu: „specifikacija”), utvrđena je podjela rashoda između Valonske regije i BSCA-a:
- a) U pogledu koncesije za usluge, Ugovorom između Regije i BSCA-a ⁽¹⁰⁾ predviđeno je da BSCA „snosi troškove” obveza povezanih s tehničkim i komercijalnim upravljanjem područjem zračne luke. Međutim, u skladu s člankom 25. specifikacije, Regija preuzima „troškove usluga protupožarne zaštite ⁽¹¹⁾ i održavanja ⁽¹²⁾” do 1. siječnja 1997.
 - b) U pogledu koncesije na javnom dobru, Ugovorom je predviđeno da je Regija zadužena za uspostavljanje kao i sve radove uređenja, postavljanja i opremanja područja koje je pod koncesijom ⁽¹³⁾, dok je BSCA ostao odgovoran za čišćenje i održavanje tog područja (...) ⁽¹⁴⁾. Osim toga, specifikacijom ⁽¹⁵⁾ je predviđen godišnji ili višegodišnji program opremanja, koji je predložio BSCA, a donesen je u dogovoru s Regijom, za čije je financiranje zadužen koncedent.
- (31) U pogledu naknada Ugovorom ⁽¹⁶⁾ je predviđeno sljedeće:
- BSCA ovlašten je naplaćivati naknade povezane s prometom zračne luke i naknade koje odgovaraju uslugama koje on pruža,
 - u zamjenu za koncesiju BSCA Regiji plaća godišnju naknadu u visini od 35 % zrakoplovnih naknada koje je ostvario prethodne godine. Ta se naknada raspoređuje u fond za financijsko rješavanje problema s okolišem koji su uzrokovani djelatnošću Zračne luke.

2.1.3. Mjere koje se odnose na uplatu subvencije za „protupožarnu zaštitu i održavanje” koje je Regija isplaćivala BSCA-u do 1997. do 2002.

- (32) Izmjenom br. 2 specifikacije produljena je obveza Regije da snosi „troškove usluga protupožarne zaštite i održavanja” do 1. siječnja 2000.

⁽⁹⁾ Obavijest Belgije od 24. veljače 2014.

⁽¹⁰⁾ Članak 3.2. Ugovora između Regije i BSCA-a

⁽¹¹⁾ U skladu s člankom 12. specifikacije, usluge protupožarne zaštite utvrđene su upućivanjem na norme Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva.

⁽¹²⁾ U skladu s člancima 12. i 19. specifikacije, služba održavanja utvrđena je kao „tehnička služba održavanja zgrada, uzletno-sletnih staza, okoline, vozila itd.” i „održavanja zemljišta, zgrada te opreme i materijala zgrada koji su obuhvaćeni koncesijom ili su stavljani na raspolaganje tako da su uvijek pogodni za upotrebu za koju su namijenjeni”.

⁽¹³⁾ Članak 10.1. Ugovora između Regije i BSCA-a

⁽¹⁴⁾ U skladu s člankom 13.2. Ugovora između Regije i BSCA-a, BSCA je odgovoran za čišćenje i održavanje područja koje je pod koncesijom. Jednako tako mora osigurati sve male ili velike potrebne popravke. Međutim, izmjenom br. 1 Ugovora ograničena je odgovornost BSCA-a samo na velike popravke nastale nedostatkom hitnog održavanja.

⁽¹⁵⁾ Članak 22. specifikacije koji je priložen Ugovoru između Regije i BSCA-a

⁽¹⁶⁾ Članak 18. Ugovora između Regije i BSCA-a

- (33) Regija je preuzela i troškove usluga protupožarne zaštite i održavanja za 2000. ⁽¹⁷⁾ i 2001. ⁽¹⁸⁾
- (34) U pogledu 2002. godine, Belgija tvrdi da, iako je Regija i dalje imala u planu dodjeljivati naknadu za te troškove, produljenje te naknade kasnilo je zbog osnivanja SOWAER-a i uspostave novog pravnog okvira. Prema mišljenju Belgije, nastavak pokrivanja tih troškova potvrđen je dopisom od 5. srpnja 2001. koji je BSCA uputio valonskoj upravi za promet i opremanje u kojem su navedene glavne točke proračuna BSCA-a za 2002. koje obuhvaćaju troškove povezane s tim službama, nakon telefonskog razgovora u kojem je potvrđeno da će Regija snositi troškove tih usluga za 2002.

2.1.4. Temelji za plan ulaganja u Zračnu luku Charleroi od 1999. do 2000.

- (35) Krajem 1990-ih vanjski su savjetnici izradili nekoliko studija o mogućnostima razvoja Zračne luke Charleroi. Tako je Regija od društva Tractebel naručila izradu strateške studije razvoja Zračne luke Charleroi, koja je sastavljena u travnju 2000. ⁽¹⁹⁾ Istodobno se studija društva Roland Berger International Management Consultant iz srpnja 2000. odnosila na razvoj strategije zračnih luka Valonije ⁽²⁰⁾. Naposljetku, u kontekstu pregovora s Regijom od početka 2001. radi eventualnog ulaska u kapital BSCA-a, društvo Grands Travaux de Marseille naručilo je studiju o potencijalnom razvoju Zračne luke ⁽²¹⁾.
- (36) Prema mišljenju Belgije, čak i prije tih studija te zbog tehničkih uvjeta povezanih s postojećom infrastrukturom ⁽²²⁾, bilo je očito da je novi terminal potrebno izgraditi na sjevernom dijelu lokacije. Društvo Intercommunale Igretec, zaduženo za uspostavu zrakoplovnog središta, već je izvlástilo određena zemljišta. Regija je tijekom 90-ih godina sama provela izvlaštenje te joj je društvo Intercommunale 1999. vratilo zemljišta koja je ona već bila izvlástila. Na tim je zemljištima izgrađen novi putnički terminal u kojem se trenutačno posluje.
- (37) Na sastanku od 20. srpnja 2000. Valonska je regija odobrila smjernice Okvirnog ugovora o višegodišnjem programu ulaganja u Zračnu luku Charleroi, u kojima je posebno naveden „koncept novog putničkog terminala”, ukupnog proračuna od 113,74 milijuna EUR.

Tablica 1.

Ulaganja u infrastrukturu predviđena Okvirnim ugovorom od 20. srpnja 2000.

(u milijunima)

	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	Ukupno u BEF	Ukupno u EUR
Zemljište	145					38			183	4,54
Infrastruktura	340	613	601	1 044	412	100	923	372	4 405	109,20

⁽¹⁷⁾ U skladu s Odlukom od 16. prosinca 1999. o općem proračunu za rashode Valonske regije za proračunsku godinu 2000. i s Odlukom valonske vlade od 27. rujna 2000. o dodjeli subvencije za upravljanje društvu BSCA koja je namijenjena pokrivanju rashoda usluga protupožarne zaštite i održavanja Zračne luke Charleroi za 2000.

⁽¹⁸⁾ U skladu s Odlukom od 14. prosinca 2000. o općem proračunu za rashode Valonske regije za proračunsku godinu 2001. i s Odlukom valonske vlade od 4. listopada 2001. o dodjeli subvencije za upravljanje društvu BSCA koja je namijenjena pokrivanju rashoda usluga protupožarne zaštite i održavanja Zračne luke Charleroi za 2001.

⁽¹⁹⁾ Ta se studija odnosila na srednjoročni (5 godina) i dugoročni (20 godina) plan razvoja Zračne luke Charleroi – Bruxelles Sud. U njoj je bio naveden projekt novog sjevernog terminala te je sadržavala točan opis predloženih ulaganja.

⁽²⁰⁾ U toj su studiji iznesene mogućnosti Zračne luke Charleroi i, posebno, mogućnost niskotarifne baze, navodeći društvo Ryanair. Sadržavala je iznose ulaganja koje je potrebno provesti za razvoj Zračne luke: sustav uzletno-sletnih staza, izvlaštenja, odvodnja i različite mreže, nasipi/iskopi, novi terminal, parkiralište i privatni pristup Zračnoj luci, javni cestovni pristup itd. (gorivo, kontrolni toranj, željeznička vozila).

⁽²¹⁾ Tom je studijom potvrđen segment razvoja Zračne luke Charleroi, odnosno niskotarifni prijevoznici, regionalni prijevoznici i čarter-prijevoznici. Tom je studijom potvrđeno da je Ryanair predstavljao mogućnost za brz razvoj kratkoročnog prometa s pet zrakoplova s bazom u toj Zračnoj luci. U toj su studiji analizirani i tehnički uvjeti povezani s dolaskom zračnih prijevoznika Easyjet i Go te regionalnih i čarter-prijevoznika.

⁽²²⁾ Ti su tehnički uvjeti bili povezani s potrebom uspostave sustava ILS (*Instrument landing system*) kategorije III. kako bi se omogućila slijetanja u uvjetima loše vidljivosti, što je neophodno za prihvat zračnih prijevoznika sa zrakoplovima koji imaju bazu u toj zračnoj luci i zračnih prijevoznika s redovnim linijama. U to se doba prvotna verzija projekta gospodarske zone „Aéropôle” protezala znatno više na jug što bi onemogućilo razvoj infrastrukture zračne luke.

- (38) U okviru provedbe svoje Odluke od 20. srpnja 2000. Regija je 8. studenoga 2000. donijela Odluku kojom je izmijenila pretpostavke višegodišnjeg programa ulaganja i u kojoj je naveden ukupni trošak ulaganja od 121 milijuna EUR. Međutim, prema obavijesti priloženoj toj Odluci, „ulaganja u novi terminal i u njegovu popratnu infrastrukturu provest će se kako se budu razvijale određene potrebe. Pokrivanje tih ulaganja potrebno je ispitati s obzirom na razvoj djelatnosti.” U obavijesti je pojašnjena tadašnja procjena troškova novog terminala: „ako je zbog stvarnih potreba Zračne luke (...) nužna izgradnja novog terminala i popratne infrastrukture, moglo bi biti potrebno ulaganje u visini od 1 514 milijuna BEF”, odnosno oko 37,5 milijuna EUR, a da pritom nije pojašnjen raspored ulaganja tog iznosa (vidi tablicu 9.). Toga dana načini financiranja programa ulaganja u Zračnu luku Charleroi nisu još bili utvrđeni ⁽²³⁾.

Tablica 2.

Ulaganja u infrastrukturu predviđena obavijesti priloženoj Odluci od 8. studenoga 2000.

(u milijunima)

	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	Nakon 2004.	Ukupno u BEF	Ukupno u EUR
Ukupno A	93	160	15		38		306	7,59
Ukupno B	12	729	709	548	319	743	3 060	75,86
Terminal	0	0	1 514				1 514	37,53
Ukupno	105	889	2 238	548	357	743	4 880	120,97

A: izravno financiranje Regije; B: subvencije za ulaganje.

2.1.5. Osnivanje SOWEAR-a od 1. srpnja 2001.

- (39) Regija je 1. srpnja 2001. osnovala društvo pod svojom isključivom kontrolom, Soci t  Wallonne des A roports (dalje u tekstu: „SOWAER”), za razvoj infrastrukture zračnih luka Regije, za stavljanje tih infrastrukture na raspolaganje društvima upraviteljima predmetnih zračnih luka i za njihovo održavanje u funkcionalnom stanju poduzimanjem velikih održavanja i popravaka.
- (40) Prethodno je Regija u Odluci od 23. svibnja 2001.  iji je predmet „uspostava financijskog mehanizma i osnivanje specijaliziranih društava” odobrila statut i financijski plan SOWAER-a za godine od 2001. do 2004. ⁽²⁴⁾, a posebno ukupni iznos ulaganja u Zračnu luku Charleroi od 3 753 milijuna BEF, odnosno oko 93 milijuna EUR, od čega 28 milijuna EUR za novi terminal (vidi tablicu 3.).

Tablica 3.

Ulaganja u infrastrukturu predviđena financijskim planom SOWAER-a koji je Regija odobrila 23. svibnja 2001.

(u milijunima)

	2001.	2002.	2003.	2004.	Ukupno u BEF	Ukupno u EUR
Zemljište	253	15	0	38	306	7,59
Infrastruktura	741	709	548	319	2 317	57,44

⁽²³⁾ Tada je bila predviđena financijska intervencija društva Soci t  R gionale Wallonne du Transport (SRWT), od koje se konačno odustalo. U prethodno navedenoj obavijesti navedeno je i da je „potrebno prilagoditi postojeću dokumentaciju (ugovor o koncesiji te priloenu specifikaciju i protokole) ovisno o novoj formuli koja će se primijeniti na financiranje ulaganja”.

⁽²⁴⁾ Dostavljeno u prilogu 19. dopisu Belgije od 26. kolovoza 2003.

(u milijunima)

	2001.	2002.	2003.	2004.	Ukupno u BEF	Ukupno u EUR
Terminal	10	500	500	120	1 130	28,01
Ukupno	1 004	1 224	1 048	477	3 753	93,03

- (41) Detaljniji plan s posljednjim izmjenama programa ulaganja u Liègeu i Charleroiu bio je iznesen upravnom odboru SOWAER-a u ožujku 2002. ⁽²⁵⁾. Taj je plan kasnije ažuriran u redovnim vremenskim razmacima (otprilike jednom godišnje).
- (42) Jednako tako u skladu s financijskim planom SOWAER-a koji je odobren 23. svibnja 2001., utvrđena je gornja granica za doprinos fondu za okoliš na 75 milijuna BEF (1,86 milijuna EUR) za 2002. Tim je financijskim planom i preostali iznos fonda za okoliš prenesen u prihode SOWAER-a na temelju povjerenih zadataka.

2.1.6. Ugovor između SOWAER-a i BSCA-a od 15. travnja 2002. te izmjena br. 3 Ugovora između Regije i BSCA-a od 29. ožujka 2002.

- (43) SOWAER, koji je 29. ožujka 2002. preuzeo koncesiju na javnom dobru koja je 1991. dodijeljena BSCA-u, sklopio je 15. travnja 2002. Ugovor o potkoncesiji na javnom dobru s BSCA-om (dalje u tekstu: „Ugovor između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002.”) na temelju koje se:
- (a) BSCA do 2040. može na isključiv način služiti područjem Zračne luke za potrebe njezina upravljanja. Na tom području Zračne luke SOWAER se obvezuje da će provesti program ulaganja (dalje u tekstu: „program ulaganja”) koji je pojašnjen u Ugovoru između SOWAER-a i BSCA-a te je identičan programu iz prethodno navedene uvodne izjave 40. SOWAER se, osim toga, obvezuje da će provoditi velike popravke i održavanja povezane sa zemljištima, zgradama i infrastrukturom;
- (b) u zamjenu za stavljanje na raspolaganje područja Zračne luke te provedbu programa ulaganja i velikih održavanja, BSCA mora platiti naknadu za koncesiju koja se sastoji od:
- godišnjeg varijabilnog dijela u visini od 35 % zrakoplovnih naknada čija bi se gornja granica s vremenom trebala mijenjati (dalje u tekstu: „varijabilna naknada s gornjom granicom”),
 - godišnje paušalne naknade koja bi se jednako tako s vremenom trebala mijenjati (dalje u tekstu: „paušalna naknada”).
- (44) Gotovo istodobno, Regija i BSCA su 29. ožujka 2002. potpisali izmjenju Ugovora između Regije i BSCA-a. U skladu s tom izmjenom (izmjena br. 3 Ugovora između Regije i BSCA-a ⁽²⁶⁾), Regija se obvezala isplatiti BSCA-u:
- subvenciju koja mu omogućuje da pokrije troškove stavljanja na raspolaganje SOWEAR-u zemljišta, zgrada i infrastrukture Zračne luke. Ta je subvencija odgovarala paušalnoj naknadi navedenoj u uvodnoj izjavi 43., iako BSCA konačno nije pokrивao varijabilnu naknadu s gornjom granicom,
 - subvenciju kojom se nadoknađuju rashodi (troškovi i ulaganja) BSCA-a za usluge „protupožarne zaštite i održavanja”. Izmjenom br. 3 izmijenjen je i članak 25. specifikacije tako što je poslovnim računom kojim su obuhvaćeni troškovi usluga protupožarne zaštite i održavanja uključeni i troškovi ulaganja i/ili rashodi amortizacije ulaganja.

2.1.7. Revidiranje programa ulaganja od 3. travnja 2003.

- (45) Valonska je vlada 3. travnja 2003. revidirala program ulaganja. Tim je revidiranjem bila najprije predviđena izmjena kapaciteta novog terminala u odnosu na razinu koja je utvrđena u prvotnoj verziji programa ulaganja. Naime, umjesto kapaciteta od dva milijuna putnika, sada je bila predviđena izgradnja terminala kapaciteta od tri

⁽²⁵⁾ Dostavljeno u prilogu 2. dopisu Belgije od 24. veljače 2014.

⁽²⁶⁾ Članak 3.2.2. izmjene br. 3 Ugovora između Regije i BSCA-a od 29. ožujka 2002.

milijuna putnika te veće automobilsko parkiralište od prvotno predviđenog. To je revidiranje podrazumijevalo dodatna ulaganja u iznosu od 33 milijuna EUR.

2.1.8. *Ugovor između SOWAER-a i BSCA-a od 4. travnja 2006. te izmjena br. 5 Ugovora između Regije i BSCA-a od 10. ožujka 2006.*

- (46) Ugovor između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002. zamijenjen je 4. travnja 2006. novim Ugovorom (dalje u tekstu: „Ugovor između SOWAER-a i BSCA-a iz 2006.“). Potonjim je preuzeta većina odredaba Ugovora između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002., pri čemu je pojašnjen sadržaj određenih usluga koje SOWAER pruža BSCA-u uz usluge utvrđene Ugovorom između SOWAER-a i BSCA iz 2002. Usto, njime su izmijenjeni načini izračuna iznosa naknada za koncesiju koje BSCA treba platiti SOWAER-u.
- (47) Ugovor između Regije i BSCA-a istodobno je izmijenjen izmjenom br. 5 od 10. ožujka 2006. Člankom 3.2.2. Ugovora između Regije i BSCA-a otada je predviđeno da:
- Regija nadoknađuje troškove BSCA-a za usluge povezane s protupožarnom zaštitom te sigurnošću kopnenog prometa i područja zračne luke,
 - za tu je naknadu utvrđena gornja granica. Ta se gornja granica, koja je za 2006. utvrđena na 5 774 000 EUR, godišnje indeksira.
- (48) Izmjenom je pojašnjeno i da je iznos financijske naknade potrebno revidirati prije srpnja 2009.

2.1.9. *Izmjena br. 6 Ugovora između Regije i BSCA-a od 15. siječnja 2008.*

- (49) Ugovor između Regije i BSCA-a ponovno je izmijenjen 15. siječnja 2008. (izmjena br. 6). Tom je izmjenom utvrđeno sljedeće:
- osim pružanja usluga povezanih s protupožarnom zaštitom te sigurnosti kopnenog prometa i područja Zračne luke, Regija BSCA-u povjerava i pružanje usluga povezanih s praćenjem letova i prijavama putnika na letove, planiranjem predviđenih letova ⁽²⁷⁾, navođenjem zrakoplova ⁽²⁸⁾ i zaštitom ⁽²⁹⁾ (te je zadatke prije pružala izravno Regija ⁽³⁰⁾),
 - subvencijom Regije više nisu pokriveni samo troškovi BSCA-a povezani s protupožarnom zaštitom te sigurnosti kopnenog prometa i područja Zračne luke (s istom gornjom granicom), nego i troškovi povezani sa sigurnosti, praćenjem i prijavama putnika na letove, planiranjem predviđenih letova i navođenjem zrakoplova.

2.2. Razvoj Zračne luke Charleroi

- (50) Dotada gotovo bez stalnih korisnika, Zračna luka Charleroi primila je od 1. svibnja 1997. prijevoznika Ryanair koji je prvotno upravljao linijom Dublin – Charleroi. Ryanair je u travnju 2001. otvorio svoju prvu kontinentalnu bazu u Charleroiu gdje je najprije doveo dva zrakoplova te je uveo nova odredišta (Shannon, Glasgow, Pisa, Venecija i Carcassonne).
- (51) Promet se u Charleroiu od 2000. do 2013. povećao s 200 000 na 7 milijuna putnika.

⁽²⁷⁾ Tim su zadatkom obuhvaćeni i. prikupljanje svih informacija povezanih s kretanjima zrakoplova, ii. prikupljanje različitih dokumenata zrakoplova te iii. planiranje i upravljanje stajankama.

⁽²⁸⁾ Vođenje zrakoplova do stajanki.

⁽²⁹⁾ Usluge povezane sa zaštitom obuhvaćaju „pregled prtljage, videonadzor, ophodnje, nadzor pristupa i izdavanje posjetiteljskih iskaznica“. Zadatci zaštite povjereni su društvu BSCA Security koje je u 51-postotnom vlasništvu Valonske regije i 49-postotnom vlasništvu BSCA-a.

⁽³⁰⁾ Zadatci zaštite i sigurnosti u Zračnoj luci Charleroi povjereni su BSCA-u u skladu s Odlukom od 19. prosinca 2007. o izmjeni Odluke od 23. lipnja 1994. o osnivanju zračnih luka i aerodroma koji su u vlasništvu Valonske regije te o njihovom upravljanju. Jednako tako u skladu s tom Odlukom, BSCA je povjerio zadatke sigurnosti dioničkom društvu BSCA-Security koje je osnovano u tu svrhu, a koje je u 49-postotnom vlasništvu BSCA-a i 51-postotnom vlasništvu Regije.

Tablica 4.

Godišnje statistike prometa u Zračnoj luci Charleroi

Godina	Putnici	Godina	Putnici
2000.	255 317	2007.	2 458 980
2001.	773 431	2008.	2 957 026
2002.	1 271 596	2009.	3 937 187
2003.	1 804 287	2010.	5 195 372
2004.	2 034 140	2011.	5 901 007
2005.	1 873 651	2012.	6 156 427
2006.	2 166 915	2013.	6 786 979

- (52) Promet društva Ryanair oduvijek je predstavljao više od [70 – 80] (*) % prometa Zračne luke Charleroi.

2.3. Statut i sastav dioničkih udjela BSCA-a

- (53) Sastav dioničkih udjela BSCA-a bio je više je puta izmijenjen od 2001. Naime, BSCA je krajem 2000. bilo u 80-postotnom vlasništvu društva Sambrinvest ⁽³¹⁾, a preostali dio u vlasništvu društava Cockerill Sambre, Igretec ⁽³²⁾ i nekih drugih dioničara.
- (54) Do prve je izmjene došlo na temelju Odluke valonske vlade od 8. veljače 2001. Tom je Odlukom vlada zadužila društvo Sogepa ⁽³³⁾, koje kontrolira Regija, da otkupi 2 680 dionica BSCA-a (odnosno 43,79 % kapitala) koje su bile u vlasništvu društva Sambrinvest, dionice u vlasništvu BSCA-a i udjele koje su željeli prodati „privatni dioničari”. Osim toga, vlada je istim Ugovorom zadužila ministra nadležnog za upravljanje zračnim lukama da „sastavi dioničarski ugovor koji će obvezivati SOWAER, Sambrinvest i eventualno Igretec, a kojim će biti uređene njihove ovlasti unutar BSCA-a u glavnoj skupštini te u upravnom vijeću i u upravnom odboru”.
- (55) Regija se jednako tako odlučila obvezati na povećanje kapitala BSCA-a: ideja o takvoj dokapitalizaciji javila se u svibnju 2001. u Odluci valonske vlade ⁽³⁴⁾. To je povećanje kapitala, u ukupnom iznosu od 3 941 300 EUR, provedeno 3. prosinca 2002; SOWAER je u gotovini platio iznos od 3 808 660 EUR za 49,23 % udjela u kapitalu BSCA-a.

(*) Podatak zaštićen poslovnom tajnom.

⁽³¹⁾ Sambrinvest je ulagač u rizični kapital u regiji Charleroi-Thuin. Njegov je predmet poslovanja potpora i razvoj MSP-ova. Sambrinvest je do 2012. bio u 50-postotnom vlasništvu Valonske regije.

⁽³²⁾ Puno ime društva Igretec glasi Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Etudes Techniques et Economiques (Međuopćinsko društvo za upravljanje i provedbu tehničkih i gospodarskih studija). Igretec sudjeluje u razvoju i obnovi Charleroi-a putem razvoja Zračne luke, obližnjeg zrakoplovnog središta i uređenja industrijskih zona te obuhvaća 68 općina, uglavnom u pokrajini Hainaut. Njegov je direktor ministar-predsjednik Valonske regije.

⁽³³⁾ Société Wallonne de Gestion et de Participation (Sogepa) povlaštena je financijska poluga Valonske regije za potpomaganje poduzetnicima u postupku restrukturiranja. Putem zadataka koje joj povjeri vlada Sogepa intervenira u obliku zajmova ili dokapitalizacija te upravlja udjelima, obveznicama, predujmovima ili kamatama koje Valonska regija ili ona sama ima u tim društvima.

⁽³⁴⁾ Odluka od 23. svibnja 2001. pod naslovom „Razvoj zračnih luka, uspostava financijskog mehanizma i osnivanje specijaliziranog društva” Valonska je vlada tom Odlukom dala svoju suglasnost u pogledu statuta SOWAER-a, njegova financijskog plana, proračunskih predviđanja i strukture upravljanja. Pozvala je društvo Sogepa da osnuje SOWAER te je navela da će „SOWAER, u dogovoru s koncesionarskim društvima, ispitivati financiranje ekoloških mjera, ne uključujući izolacije”.

Tablica 5.

Razvoj sastava dioničkih udjela BSCA-a ⁽¹⁾

(u %)

Godina	BSCA	SOWAER	Sogepa	Sambrinvest	Igretec	Belgian airport	Ostali
2000.	6,21	—	0,00	82,84	2,29	0,00	8,66
2001.	0,00	—	55,07	39,05	2,29	0,00	3,59
2002.	0,00	49,23	27,01	19,16	2,32	0,00	2,28
2003.	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2004.	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2005.	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2006.	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2007.	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2008.	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2009.	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67
2010.	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67
2011.	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67
2012.	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67
2013.	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67

Brojke su važeće na dan 31. prosinca navedene godine.

⁽¹⁾ Dopisi belgijskih tijela od 21. rujna 2011. i od 6. veljače 2014.

- (56) SOWAER je od 2002. do 2008. upravljao s otprilike 49 % kapitala BSCA-a. Prema mišljenju belgijskih tijela, upravljao je za račun valonske vlade.
- (57) BSCA je 2009. otvorio svoj kapital privatnom partneru. Konzorcij Belgian Airports (dalje u tekstu: „Belgian Airports”), koji se sastoji od talijanske grupe SAVE i belgijskog društva Holding Communal S.A ⁽³⁵⁾, tako je stekao 27,65 % udjela u upravitelju zračne luke. Belgian Airports ima pravo veta na određeni broj važnih odluka, uključujući komercijalne ugovore s društvom Ryanair.

3. OPIS MJERA

- (58) Dvije su vrste mjera predmet ove Odluke:
- mjere Regije i SOWAER-a u korist BSCA-a (odjeljak 3.1.),
 - mjere Regije, SOWAER-a i BSCA-a u korist društva Ryanair (odjeljak 3.2.).

⁽³⁵⁾ To je društvo likvidirano 2011.

3.1. Mjere Regije i SOWAER-a u korist BSCA-a

(59) Mjere u korist BSCA-a na koje se odnosi postupak jesu sljedeće:

- u skladu s Ugovorom između SOWAER-a i BSCA-a te s odlukama o ulaganju, stavljanje na raspolaganje BSCA-u zemljišta i infrastrukture Zračne luke Charleroi te provedba programa ulaganja namijenjenih njihovoj modernizaciji i proširenju, kao i pružanje određenih usluga od strane SOWAER-a, uključujući velike popravke infrastrukture, u zamjenu za naknadu koju plaća BSCA (odjeljak 3.1.1.),
- u skladu s Ugovorom između Regije i BSCA-a, subvencije za određene usluge povezane s djelatnošću zračne luke koju je dodijelila Regija (vidi odjeljak 3.1.2.),
- upis povećanja temeljnog kapitala BSCA-a koji je 3. prosinca 2002. proveo SOWAER (odjeljak 3.1.3.).

3.1.1. *Stavljanje na raspolaganje zemljišta i infrastrukture Zračne luke Charleroi, uključujući infrastrukturu uspostavljenu programom ulaganja, te pružanje određenih usluga, posebno velikih popravaka, u zamjenu za naknadu za koncesiju*

3.1.1.1. *Stavljanje na raspolaganje zemljišta i infrastrukture Zračne luke Charleroi, uključujući infrastrukturu uspostavljenu programom ulaganja, te pružanje određenih usluga, posebno velikih popravaka*

(60) U skladu s Ugovorom između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002., SOWAER:

- dodjeljuje BSCA-u do 2040. potkoncesiju na javnom dobru koja se odnosi na trajnu i isključivu upotrebu područja zračne luke u cilju upravljanja njime,
- stavlja BSCA-u na raspolaganje nova ulaganja. Program ulaganja, koji se posebno odnosi na izgradnju novog terminala, produljenje uzletno-sletne staze, izgradnju staze za vožnju i stajanke za dodatne zrakoplove te oprema za pomoć pri navigaciji, obuhvaća iznos od 93 milijuna EUR ⁽³⁶⁾,

Tablica 6.

Program ulaganja priložen Ugovoru između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002.

(u milijunima)

	2001.	2002.	2003.	2004.	Ukupno u BEF	Ukupno u EUR
Zemljište	253	15	0	38	306	7,59
Infrastruktura	741	709	548	319	2 317	57,44
Terminal	10	500	500	120	1 130	28,01
Ukupno	1 004	1 224	1 048	477	3 753	93,03

⁽³⁶⁾ Taj je program identičan programu navedenom u uvodnoj izjavi 41.

- provodi velike popravke i održavanja povezana sa zemljištima, zgradama i infrastrukturom Zračne luke koji se nalaze na području koje je pod koncesijom.
- (61) Program ulaganja godišnje se revidirao. Ta su se revidiranja istodobno odnosila na ažuriranja povezana s dodatnim troškovima koji nisu bila predviđeni u travnju 2002. i na odluke o novim ulaganjima. Valonska je vlada 3. travnja 2003. revidirala program ulaganja koji je odobrilo upravno vijeće SOWAER-a. Tom je revizijom ⁽³⁷⁾ posebno predviđen novi terminal većeg kapaciteta nego što je prvotno bio predviđen (3 milijuna umjesto 2 milijuna putnika) i veće automobilsko parkiralište od prvotno predviđenog. Podrazumijevalo je dodatna ulaganja u iznosu od 33 milijuna EUR.
- (62) Program ulaganja godišnje se revidirao do 2009. ⁽³⁸⁾. Ukupan trošak programa ulaganja SOWAER-a u Zračnu luku Charleroi u razdoblju od 2002. do 2010., koji je revidiran tijekom posljednjeg ažuriranja koje je 2009. provelo upravno vijeće SOWAER-a, iznosi 219 103 435 EUR ⁽³⁹⁾. Iako je naslov tog programa ulaganja bio „program ulaganja za razdoblje od 2002. do 2010.“, rashodi su bili predviđeni do 2017.

Tablica 7.

Ukupni trošak programa ulaganja SOWAER-a u Zračnu luku Charleroi, koji je upravno vijeće SOWAER-a revidiralo 2009.

Vrsta ulaganja	(EUR)
Klasična ulaganja	[180 000 000 – 210 000 000]
od čega zemljišta	[4 000 000 – 5 000 000]
od čega stajanke	[36 000 000 – 40 000 000]
od čega novi terminal	[80 000 000 – 100 000 000]
od čega kontrolni toranj	[10 000 000 – 13 000 000]
Stare obveze	[1 000 000 – 2 000 000]
Ulaganja kojima se ostvaruju prihodi	[3 000 000 – 4 000 000]
Zaštita – sigurnost – okoliš	[8 000 000 – 11 000 000]
Izvanredna održavanja	[4 000 000 – 6 000 000]
Ukupno	219 103 435

Izvor: Prilog 7. dopisu belgijskih tijela od 21. rujna 2011.

⁽³⁷⁾ Prema obavijesti SOWAER-a Valonskoj vladi od 3. travnja 2003., u skladu s tom revizijom, program ulaganja povećao se s 93 milijuna EUR na 150,8 milijuna EUR, tj. povećao se za 57,8 milijuna EUR, od čega:

- (a) 33 milijuna EUR za proširenje putničkog terminala u odnosu na prvotno predviđeno;
- (b) 3 milijuna EUR za drugu fazu izgradnje kontrolnog tornja;
- (c) 2 milijuna EUR za program sigurnosti i zaštite;
- (d) 1,6 milijuna EUR SOWAER-u za preuzimanje preostalog iznosa proračunskih obveza;
- (e) 1,5 milijuna EUR za ažuriranje otkupa zemljišta oko Zračne luke;
- (f) 12 milijuna EUR za osiguravanje sredstava za podmirivanje računa i eventualna usklađivanja;
- (g) 4,8 milijuna EUR koji su kvalificirani kao „razlika“.

⁽³⁸⁾ Vidi obavijest Belgije od 6. veljače 2014.

⁽³⁹⁾ Taj iznos ne obuhvaća obvezni program dodatnih ulaganja (koji se ne ispituje u ovoj Odluci) ni ulaganja koja je financirao BSCA.

- (63) Osim za velike popravke i održavanja, u skladu s Ugovorom između SOWAER-a i BSCA-a iz 2006., SOWAER se obvezao da će pružati dodatne usluge za račun BSCA-a, među ostalim, savjetodavne usluge svih vrsta (pravne, ekološke, financijske, administrativne itd.), analizu i preporuke u pogledu buke povezane sa Zračnom lukom te utvrđivanje i ažuriranje geografskog informacijskog sustava (GIS).

3.1.1.2. *Naknada za koncesiju koju BSCA plaća SOWAER-u*

- (64) U zamjenu za elemente opisane u odjeljku 3.1.1.1. BSCA plaća SOWEAR-u naknadu za koncesiju.
- i. Ugovorne odredbe
- (a) Razdoblje od 15. travnja 2002. do 31. prosinca 2005.
- (65) U skladu s Ugovorom između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002., BSCA Valonskoj regiji plaća naknadu za koncesiju koja se sastoji od:
- godišnjeg varijabilnog iznosa (dalje u tekstu: „varijabilna naknada s gornjom granicom”), u visini od 35 % zrakoplovnih naknada naplaćenih tijekom tekuće godine, s gornjom granicom od 883 689 EUR u 2002. te uvećanom za 2 % godišnje od 2003. do 2006., ta je granica 2007. povećana na 2 650 000 EUR te se godišnje uvećavala za 2 %, a od 2015. je revidirana ⁽⁴⁰⁾. Ta se naknada isplaćuje u fond za financijsko rješavanje problema s okolišem koji su uzrokovani djelatnošću Zračne luke,
 - godišnjeg paušalnog iznosa (dalje u tekstu: „paušalna naknada”), koji je za 2002. utvrđen na 9 371 000 EUR te je naknadno indeksiran. Taj je iznos od 2010. povećan na 13 525 000 EUR te je indeksiran ⁽⁴¹⁾.
- (66) Međutim, u skladu s Ugovorom o koncesiji između Regije i BSCA-a, koji je izmijenjen 29. ožujka 2002., BSCA od Regije prima subvenciju koja bi mu trebala omogućiti da „preuzme zadatke javne usluge u okviru upravljanja Zračnom lukom Charleroi, odnosno troškove povezane s upotrebom zemljišta, zgrada i infrastrukture Zračne luke koje mu je na raspolaganje stavio SOWAER”. Ta je subvencija jednaka paušalnoj naknadi s gornjom granicom, tako da BSCA zapravo plaća samo varijabilnu naknadu s gornjom granicom. Usto, u skladu s Ugovorom između SOWAER-a i BSCA-a od 15. travnja 2002., BSCA je oslobođen plaćanja paušalne naknade u slučaju da mu Regija ne isplati subvenciju ⁽⁴²⁾.
- (b) Razdoblje od 1. siječnja 2006.
- (67) Ugovor između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002. revidiran je Ugovorom između SOWAER-a i BSCA-a iz 2006. koji se primjenjivao od 1. siječnja 2006. U skladu s tim Ugovorom ⁽⁴³⁾, BSCA je SOWEAR-u plaćao sljedeće:
- varijabilni godišnji iznos, utvrđen na 1,5 EUR po putniku i 8 EUR po toni tereta, koji je indeksiran na temelju indeksa potrošačkih cijena u Belgiji ⁽⁴⁴⁾. Za taj je varijabilni iznos ugovorno utvrđena gornja granica od 956 533 EUR ⁽⁴⁵⁾ za 2006., a zatim 2 651 067 EUR od 2007., pri čemu se taj iznos od 2008. uvećavao za 2 % godišnje,
 - godišnji paušalni iznos od 10 094 000 EUR, uvećan za 2 % godišnje.

⁽⁴⁰⁾ Članak 11. Ugovora između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002.

⁽⁴¹⁾ *Idem.*

⁽⁴²⁾ Člankom 11.3. Ugovora između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002. propisano je da će „BSCA biti oslobođen plaćanja paušalne naknade u visini subvencije ako je Valonska regija ne isplati ili više ne isplaćuje, iz razloga za koji nije on kriv ili na koji nije mogao utjecati”.

⁽⁴³⁾ Članak 12. Ugovora o uslugama između SOWAER-a i BSCA-a iz 2006.

⁽⁴⁴⁾ Indeksacija se provodila godišnje od 2007. Izračunavala se na temelju belgijskog indeksa potrošačkih cijena.

⁽⁴⁵⁾ Gornja granica od 956 533 EUR odgovara gornjoj granici od 883 689 EUR (koja je predviđena u Ugovoru između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002.) uvećanoj za 2 % godišnje.

- (68) Istodobno, Ugovorom o koncesiji za usluge između Regije i BSCA-a od 10. ožujka 2006. izmijenjeni su uvjeti subvencije Regije namijenjene pokrivanju fiksnog dijela naknada BSCA-a SOWEAR-u ⁽⁴⁶⁾ te je njime preuzeta klauzula o oslobođenju od plaćanja iz prethodno navedene uvodne izjave 66. ⁽⁴⁷⁾.
- (69) Naposljetku, izmjenom br. 1 od 27. svibnja 2009. Ugovora između SOWAER-a i BSCA-a iz 2006., BSCA i SOWEAR sporazumjeli su se da će BSCA od 2009. SOWAER-u plaćati dodatni godišnji iznos od [...] EUR po dodatnom kvadratnom metru ⁽⁴⁸⁾ kako bi SOWAER otkupio nova zemljišta i kako bi se u skladu s tim proširio opseg Ugovora o uslugama. Ti su dodatni iznosi 2010. iznosili 1 206 EUR, 2011. 1 230 EUR, 2012. 1 255 EUR, 2013. 1 280 EUR ⁽⁴⁹⁾.
- ii. Iznosi naknada koje BSCA plaća SOWAER-u
- (70) S obzirom na te elemente, iznosi naknada koje je BSCA stvarno plaćao SOWAER-u sažeti su u tablici 8., uzimajući u obzir naknade koje je Regija platila BSCA-u za prijenos na SOWAER.

Tablica 8.

Naknade koje je BSCA platila SOWAER-u ⁽¹⁾

(EUR)

Godina	Fiksni dio	Promjenjivi dio	Ukupne naknade	Neto naknade
2002.	9 371 000	883 689	10 254 689	883 689
2003.	9 558 420	901 363	10 459 783	901 363
2004.	9 749 588	919 390	10 668 978	919 390
2005.	9 944 580	937 778	10 882 358	937 778
2006.	10 094 000	956 532	11 050 532	956 532
2007.	10 262 000	2 651 067	12 913 067	2 651 067
2008.	10 478 000	2 704 088	13 182 088	2 704 088
2009.	10 150 000	2 758 170	12 908 761	2 758 761
2010.	10 150 000	2 813 333	12 964 539	2 814 539
2011.	10 353 000	2 869 600	13 223 830	2 870 830
2012.	10 353 000	2 926 992	13 281 247	2 928 247
2013.	10 353 000	2 985 532	13 339 812	2 986 812

Osим fiksnog i varijabilnog dijela, ukupne naknade od 2009. obuhvaćaju i dodatni iznos povezan s proširenjem opsega Ugovora o uslugama iz uvodne izjave 69. Neto naknadama uzima se u obzir subvencija Regije BSCA-u.

⁽¹⁾ Prilog 2. dopisu Belgije od 24. veljače 2014.

⁽⁴⁶⁾ U skladu s tom izmjenom, financijska naknada Regije BSCA-u više nije namijenjena samo „troškovima povezanima s upotrebom zemljišta, zgrada i infrastrukture Zračne luke koje je SOWEAR stavio na njegovo raspolaganje u okviru izvršavanja usluga povezanih s protupožarnom zaštitom te sigurnosti kopnenog prometa i područja Zračne luke”. Stoga su iznosi upisani u proračun Regije u okviru „subvencije u korist BSCA-a koja bi mu trebala omogućiti da preuzme zadatke javne usluge u okviru upravljanja zračnim lukama”.

⁽⁴⁷⁾ Člankom 12.3. Ugovora o uslugama od 4. travnja 2006. propisano je da će „BSCA biti oslobođen od plaćanja cijene usluga u visini financijske naknade Valonske regije ako mu je ona ne isplati ili više ne isplaćuje, iz razloga za koji nije on kriv ili na koji nije mogao utjecati”.

⁽⁴⁸⁾ Taj je iznos godišnje indeksiran po stopi od 2 %. Primjenjuje se na površine koje su naknadno stavljene u potkoncesiju od dana kada ih je otkupio SOWAER.

⁽⁴⁹⁾ Prilog 2. dopisu Belgije od 24. veljače 2014.

3.1.2. Subvencija koju Regija plaća za određene usluge povezane s djelatnošću Zračne luke

3.1.2.1. Ugovorne obveze

(a) Razdoblje od 29. ožujka 2002. do 31. prosinca 2005.

(71) Izmjenom br. 3 od 29. ožujka 2002. Ugovora o koncesiji između Regije i BSCA-a izmijenjen je članak 3.2. Ugovora između Regije i BSCA-a te je njome predviđeno da Valonska regija isplaćuje naknadu za rashode svojstvene uslugama protupožarne zaštite i održavanja:

— protupožarne usluge utvrđene su upućivanjem na norme Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva ⁽⁵⁰⁾,

— usluga održavanja utvrđena je kao „tehnička usluga održavanja zgrada, uzletno-sletnih staza, okoline, vozila itd.” ⁽⁵¹⁾ i „održavanje zemljišta, zgrada te opreme i materijala zgrada koji su obuhvaćeni koncesijom ili su stavljani na raspolaganje tako da su uvijek pogodni za upotrebu za koju su namijenjeni” ⁽⁵²⁾.

(72) Izmjenom br. 3 od 29. ožujka 2002. izmijenjen je i članak 25. specifikacije te je njome predviđeno da koncesionar podnosi koncedentu proračun povezan sa stavkama protupožarne zaštite i održavanja te da zasebno vodi račun poslovanja kako bi ga koncedent mogao u svakom trenutku analizirati i kontrolirati.

„Tom se računu poslovanja posebno pripisuje sljedeće:

— ukupan trošak osoblja zaduženog za protupožarnu zaštitu i održavanje područja Zračne luke te rukovođenje tim osobljem, uključujući davanja poslodavca i povezane doprinose (nove djelatnosti),

— troškovi raznih usluga i dobara (uključujući eventualne podugovaratelje),

— troškovi ulaganja i/ili rashodi amortizacije ulaganja ⁽⁵³⁾,

— eventualni troškovi podugovaranja u području održavanja i protupožarne zaštite.”

(b) Razdoblje od 10. ožujka 2006. do 31. prosinca 2007.

(73) Izmjenom br. 5 od 10. ožujka 2006. Ugovora o koncesiji između Regije i BSCA-a izmijenjen je članak 3.2.2. Ugovora između Regije i BSCA-a kako slijedi: „Sljedeće se stavke godišnje upisuju u proračun Valonske Regije: (...) financijski doprinos koji Valonska regija dodjeljuje BSCA-u za troškove pružanja usluga povezanih s protupožarnom zaštitom te sigurnosti kopnenog prometa i područja Zračne luke, podložno uvjetima iznesenima u članku 25. specifikacije priložene ovom Ugovoru.”

(74) Izmjenom br. 5 izmijenjen je i članak 25. specifikacije. Izmijenjenim člankom 25. predviđeno je da „usluge povezane sa sigurnosti kopnenog prometa i područja Zračne luke obuhvaćaju tekuće održavanje područja Zračne luke, tehničku uslugu održavanja zgrada, uzletno-sletnih staza, okoline i vozila, manje radove asfaltiranja, tekućeg održavanja i popravka uzletno-sletne staze i pristupa, tekuće i operativno održavanje rasvjete i osvjetljenja uzletno-sletne staze, radove košenja, degumiranje uzletno-sletne staze i njezine horizontalne oznake, uklanjanje snijega i sve druge usluge kojima se jamči sigurnosti kopnenog prometa i područja Zračne luke te infrastrukture, ne uključujući komercijalne prostore na području Zračne luke”.

(75) U skladu s člankom 25. specifikacije, gornja granica financijske naknade utvrđena je na 5 774 000 EUR za 2006. Ta se gornja granica godišnje indeksirala do 31. prosinca 2009. Iznos financijske naknade potrebno je revidirati najkasnije do druge polovine 2009.

⁽⁵⁰⁾ Članak 12. specifikacije

⁽⁵¹⁾ *Idem.*

⁽⁵²⁾ Članak 19. specifikacije

⁽⁵³⁾ Troškovi ulaganja i/ili rashodi amortizacije ulaganja nisu bili navedeni u prethodnim dokumentima.

(76) Usto, člankom 25.7. specifikacije, koji je uveden izmjenom br. 5 od 10. ožujka 2006., predviđeno je da iznos naknade ne smije biti veći od stvarnih troškova koje snosi BSCA i da će se svaka prekomjerna naknada troškova nadoknaditi iz proračuna za sljedeću godinu.

(c) Razdoblje od 1. siječnja 2008.

(77) Izmenom br. 6 od 15. siječnja 2008. Ugovora o koncesiji između Regije i BSCA-a izmijenjen je članak 25.1. specifikacije te je uslugama čije je izvršenje povjereno BSCA-u ⁽⁵⁴⁾ dodano praćenje letova i prijava putnika na letove, planiranje predviđenih letova, navođenje zrakoplova i zaštita.

(78) Praćenje letova i prijava putnika na letove obuhvaćaju popunjavanje baze podataka valonske uprave informacijama o letovima (broj putnika, oznaka leta, ime pilota, vrsta zrakoplova, vrsta leta, polazište, težina zrakoplova itd.). Planiranje letova odnosi se na komunikaciju, planove leta, slotove, radijske najave i upravljanje stajankama. Praćenje letova i prijavu putnika na letove te planiranje letova osigurava „ured za navigaciju”.

(79) Navođenje zrakoplova obuhvaća dva zadatka, odnosno navođenje zrakoplova s mjesta koje provode koordinatori područja tijekom svakog dolaska zrakoplova i vođenje zrakoplova automobilom s natpisom „follow me” koji se upotrebljava samo kada piloti nisu upoznati sa zračnom lukom (poslovno zrakoplovstvo) ili za širokotrupne zrakoplove referentnog koda D. U Zračnoj luci Charleroi broj tih radnji je ograničen (najviše 100 godišnje).

(80) Usluge zaštite utvrđene su izmijenjenim člankom 25.2. specifikacije, kao što je izmijenjen izmjenom br. 6 od 15. siječnja 2008.: „pregled prtljage, videonadzor, ophodnje, nadzor pristupa i izdavanje posjetiteljskih iskaznica”. BSCA povjerava pružanje usluga zaštite dioničkom društvu javnog prava BSCA Security. Zadatci društva BSCA Security utvrđeni su u skladu s Odlukom od 23. lipnja 1997. o osnivanju zračnih luka Valonske regije ⁽⁵⁵⁾. Valonska je regija vlasnik 51 % društva BSCA Security, a BSCA preostalih 49 %:

(81) Načini financijske naknade utvrđeni su člankom 25.1. izmijenjene specifikacije kako slijedi:

— kada je riječ o uslugama povezanim s protupožarnom zaštitom te sigurnosti kopnenog prometa i područja Zračne luke, Regija preuzima troškove povezane s njihovim izvršenjem u skladu s istim postupcima koji su utvrđeni izmjenom br. 5 (vidi uvodnu izjavu 75.) i to do 31. prosinca 2009., strane moraju ponovno procijeniti iznos naknade najkasnije tijekom druge polovine 2009.,

— kada je riječ o uslugama povezanim s praćenjem letova i prijavom putnika na letove, planiranjem predviđenih letova, navođenjem zrakoplova i zaštitom ⁽⁵⁶⁾, Regija preuzima troškove tih usluga za 2008. i 2009. Od 1. siječnja 2010. gornja granica preuzimanja troškova utvrđena je na indeksirani iznos naknade plaćene za prethodnu godinu.

(82) Izmenjen je članak 25.7. specifikacije te je njime predviđeno da iznos naknade ne smije biti veći od stvarnih troškova BSCA-a nakon odbijanja naknada koje su eventualno naplaćene korisnicima za potrebe pokrivanja tih usluga.

3.1.2.2. Iznos subvencije koju je isplatila Valonska regija

(83) U tablici 9. sažete su subvencije koje je Valonska regija platila društvima BSCA i BSCA Security, ne uključujući subvenciju „za javne zadatke” kojom se nadoknađuje godišnja paušalna naknada.

⁽⁵⁴⁾ Usluge povezane s protupožarnom zaštitom te sigurnosti kopnenog prometa i područja Zračne luke

⁽⁵⁵⁾ U prilogu 10. dopisu Belgije od 5. veljače 2014. naveden je statut društva BSCA Security.

⁽⁵⁶⁾ U predmetnom su stavku navedene i usluge povezane sa sigurnosti kopnenog prometa i područja Zračne luke.

Tablica 9.

Subvencije koje je Regija platila društvima BSCA i BSCA Security ⁽¹⁾ od 2001. do 2013. (ne uključujući subvenciju „za javne zadatke” kojom se nadoknađuje godišnja paušalna naknada)

	Protupožarna zaštita, sigurnost i održavanje	Sigurnost i zaštita	Ured za navigaciju, uključujući navođenje zrakoplova	Ukupno
2001.	2 892 612	—	—	2 892 612
2002.	3 201 000	—	—	3 201 000
2003.	4 184 964	—	—	4 184 964
2004.	5 182 000	—	—	5 182 000
2005.	5 525 000	—	—	5 525 000
2006.	5 774 000	—	—	5 774 000
2007.	5 774 000	—	—	5 774 000
2008.	5 993 000	9 233 984	317 000	15 544 054
2009.	6 148 000	13 512 788	417 324	20 078 112
2010.	6 148 000	13 596 515	419 909	20 164 424
2011.	6 148 000	13 703 323	533 323	20 384 646
2012.	6 148 000	14 013 621	454 381	20 616 002
2013.	6 148 000	14 013 621	454 381	20 616 002
Ukupno	69 266 576	78 073 852	2 596 388	149 936 816

Izvor: prilog 9. dopisu Belgije dostavljenom 6. veljače 2014., koji je izmijenjen za subvenciju Giro odgovorom Belgije koji je dostavljen 25. ožujka 2014.

(¹) Subvencija za sigurnost i zaštitu plaćena je društvu BSCA Security.

3.1.3. Povećanje kapitala koje je upisao SOWAER

- (84) U okviru svojih planova za razvoj, a posebno pregovora s društvom Ryanair o Ugovorima iz 2001., u strateškom dokumentu dostavljenom upravnom vijeću BSCA-a od 31. srpnja 2001. navedeno je da „bi BSCA trebao na kraju prethodne tri godine zabilježiti 164 milijuna gubitaka. Stoga je njegov vlasnički kapital 31. prosinca 2003. trebao biti smanjen na 23 milijuna BEF, odnosno na manje od 20 % trenutnog kapitala od 153 milijuna BEF. Zato je trebalo predvidjeti povećanje kapitala za 5 milijuna EUR kako bi se izbjegao nesiguran položaj.”
- (85) Usto, u svojoj Odluci od 23. svibnja 2001. o financijskom planu SOWAER-a Regija je već potvrdila uzastopne dokapitalizacije društava za upravljanje valonskim zračnim lukama ⁽⁵⁷⁾. Financijskim je planom SOWAER-a tada bilo predviđeno „stjecanje udjela u BSCA-u u iznosu od +/- 60 milijuna BEF [...] koji je zatim raspoređen na tri godine, u tri obroka od 30 milijuna (kapital od 600 milijuna i 25-postotni udio SOWAER-a, odnosno 150 milijuna)”, odnosno dokapitalizacija od 3,718 milijuna EUR raspoređena na tri godine.

⁽⁵⁷⁾ U financijskom je planu navedeno da „razvoj predviđen za BSCA i SAB zahtijevat će znatno povećanje vlasničkog kapitala (uz vanjsko financiranje) te će ga nadzirati SOWAER”.

- (86) Povećanje kapitala konačno je provedeno odjednom 3. prosinca 2002. Upisani kapital u potpunosti je plaćen. Stoga je SOWAER u gotovini platio iznos od 3,809 milijuna EUR za 49,23 % udjela u kapitalu BSCA-a ⁽⁵⁸⁾.

3.2. Mjere Regije i BSCA-a u korist društva Ryanair ⁽⁵⁹⁾

3.2.1. Ugovori iz 2001.

- (87) Pod pojmom „Ugovori iz 2001.” podrazumijeva se sljedeće:

- obveza valonske vlade od 6. studenoga 2001.,
- Ugovor između društava BSCA i Ryanair od 2. prosinca 2001. (dalje u tekstu: „Ugovor iz 2001.”),
- Ugovor s društvom Promocy od 12. prosinca 2001. te Ugovor između društava Promocy i Leading Verge od 31. siječnja 2002., o kojima je upravno vijeće BSCA-a donijelo Odluku od 31. srpnja 2001. ⁽⁶⁰⁾.

3.2.1.1. Obveza valonske vlade od 6. studenoga 2001.

- (88) Regija je 6. studenoga 2001. sklopila Ugovor s društvom Ryanair. Tim je Ugovorom bila predviđena naknada za slijetanje od 1 EUR po putniku u odlasku društva Ryanair, odnosno smanjenje od 50 % naknade za slijetanje u odnosu na iznos koji je utvrdila i objavila valonska vlada te koji je dobiven drugom metodom izračuna ⁽⁶¹⁾ (naime, u to su se doba naknade zračne luke koje su se obračunavale zračnim prijevoznicima određivale prema cjenovnom rasponu koji je donijela i objavila valonska vlada, a ne BSCA). Osim toga, Regija se obvezala da će društvu Ryanair nadoknaditi gubitke koje bi prijevoznik izravno pretrpio zbog eventualne izmjene u razini pristojbe zračne luke ili radnog vremena Zračne luke od 2001. do 2016., osim ako bi te izmjene izravno naložila Europska unija, savezna država, Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva ili ako bi se zahtijevale međunarodnim pravom.

3.2.1.2. Ugovor iz 2001., uključujući odredbe o društvu Promocy

- (89) U skladu s Ugovorom iz 2001. između društava BSCA i Ryanair, BSCA je za društvo Ryanair utvrdio cijenu za zemaljske usluge od 1 EUR po putniku ⁽⁶²⁾, odnosno 10 puta manje od cijene koju je BSCA utvrdio 2001. za druge korisnike.
- (90) BSCA se jednako tako obvezao da će financijski i putem raznih usluga pridonijeti pokrivanju rashoda povezanih s otvaranjem baze društva Ryanair u Charleroiu ⁽⁶³⁾. Taj je doprinos iznosio:
- 250 000 EUR za hotelske troškove i troškove prehrane osoblja društva Ryanair,
 - 160 000 EUR po novootvorenoj liniji, uz najviše tri linije po zrakoplovu s bazom u Zračnoj luci, odnosno najviše 1 920 000 EUR,
 - 768 000 EUR za sudjelovanje u troškovima zapošljavanja i obuke pilota te opreme namijenjene novim odredištima koje će opsluživati Zračna luka,
 - 4 000 EUR za kupnju uredske opreme.
- (91) BSCA je istodobno bio dužan besplatno staviti na raspolaganje društvu Ryanair 100 m² ureda i 100 m² skladišta za inženjersku opremu te jamčiti neisključivo pravo na pristup dvorani za obuku. BSCA je jednako tako ponudio svoje posredničke usluge kako bi Ryanair ostvario najmanji ili nikakav trošak upotrebe hangara namijenjenog održavanju zrakoplova.

⁽⁵⁸⁾ Druge udjele nastale povećanjem kapitala upisali su u ukupnom iznosu od oko 133 000 EUR sljedeći manjinski dioničari: društva SONACA, Carolo Parking i Igretec.

⁽⁵⁹⁾ BSCA je 6. srpnja 2012. sklopio novi ugovor s društvom Ryanair. Budući da taj Ugovor nije naveden u mjerama utvrđenima u odluci o otvaranju postupka iz 2002. ni u mjerama utvrđenima u odluci o proširenju postupka iz 2012., on se ne ispituje u ovoj Odluci.

⁽⁶⁰⁾ Informacija iznesena tijekom sastanka od 24. lipnja 2003. između Komisije i belgijskih tijela.

⁽⁶¹⁾ Iako se naknada za slijetanje izračunavala na temelju tonaže zrakoplova u okviru općeg sustava koji se primjenjuje na sve, izračunavala se na temelju osnovice koja je za Ryanair bila drukčija i koja se naplaćivala po putniku u odlasku.

⁽⁶²⁾ Točka 1.3. Ugovora između društava BSCA i Ryanair od 2. prosinca 2001.

⁽⁶³⁾ Točka 1.5. Ugovora između društava BSCA i Ryanair od 2. prosinca 2001.

- (92) Nadalje, u skladu s Ugovorom iz 2001., Ryanair i BSCA osnovali su zajedničko društvo za komercijalno oglašavanje pod nazivom Société de Promotion de Brussels South Charleroi Airport (dalje u tekstu: „Promocy”). Predmet poslovanja društva Promocy bio je razvoj Charleroi i njegove regije putem komercijalnog upravljanja Zračnom lukom ⁽⁶⁴⁾ (Promocy je, na primjer, financirao dio cijene promotivnih karata društva Ryanair). BSCA i Ryanair trebali su u jednakim omjerima pridonositi funkcioniranju društva Promocy ⁽⁶⁵⁾. Stoga su BSCA i Ryanair upisali temeljni kapital društva Promocy u jednakim udjelima, u ukupnom iznosu od 62 500 EUR. Osim toga, BSCA i Ryanair pojedinačno su plaćali doprinos od 4 EUR po putniku kojeg preveze Ryanair u odlasku iz Zračne luke Charleroi.
- (93) Naknade po putniku u odlasku primjenjive na letove društva Ryanair u skladu s Ugovorom iz 2001. kao i doprinosi financiranju društva Promocy sažeti su u tablici 10.

Tablica 10.

Naknade primjenjive na Ryanair u skladu s Ugovorom iz 2001. ⁽¹⁾

	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
Naknada za slijetanje	1	1	1,1	1,13	1,13	1,13	1,26	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Naknada po putniku	7	7	7,38	7,5	7,88	8	8	8	8	8	8	8
Zemaljske usluge	1	1	1,1	1,13	1,13	1,13	1,26	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Promocy	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4
Ukupan neto iznos koji je platio Ryanair	5	5	5,58	5,76	6,14	6,26	6,52	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6

Cijene iz Ugovora iz 2001., koje se mijenjaju 1. travnja, primjenjuju se razmjerno kako bi se mogle usporediti na godišnjoj osnovi (1. siječnja – 31. prosinca).

⁽¹⁾ Naknade po putniku u odlasku u skladu s podacima iz odgovora belgijskih tijela od 14. srpnja 2011. Naknade za godine od 2001. do 2003. jednake su onima za 2004.

- (94) U zamjenu se prijevoznik Ryanair obvezao BSCA-u da će određenom broju zrakoplova (između dva i četiri) matična luka biti Charleroi te da će dnevno upravljati najmanje trima povratnim letovima po zrakoplovu u odlasku iz Charleroi u razdoblju od 15 godina (2001. – 2016.) koje je obuhvaćeno Ugovorom. Tako je irski prijevoznik jamčio upravitelju Zračne luke prijevoz putnika od kojeg je mogao očekivati prihode od pristojbe zračne luke ili od nezrakoplovnih djelatnosti. U skladu s Ugovorom, ako Ryanair prestane poslovati u Charleroiu tijekom prvih pet godina trajanja Ugovora, prijevoznik je dužan vratiti BSCA-u iznos sudjelovanja u troškovima povezanim s otvaranjem baze društva Ryanair i doprinos za marketing. Od pete godine trajanja Ugovora iznos povrata utvrđuje se degresivno ⁽⁶⁶⁾.

3.2.2. Ministarska odluka od 11. lipnja 2004. i dopis BSCA-a od 24. lipnja 2004.

- (95) Prema mišljenju Belgije, u skladu s nacionalnim pravom, Odlukom iz 2004. proglašeni su *de facto* ništavnim Ugovori iz 2001. Jednako je tako Regija odlučila donijeti 11. lipnja 2004. Ministarsku odluku o promotivnom smanjenju naknada za slijetanje zrakoplova u Zračnoj luci Charleroi. Ta je Odluka retroaktivno stupila na snagu

⁽⁶⁴⁾ Točka 4. priloga C Ugovoru između društava BSCA i Ryanair od 2. prosinca 2001.

⁽⁶⁵⁾ Točka 1.6. priloga C Ugovoru između društava BSCA i Ryanair od 2. prosinca 2001.

⁽⁶⁶⁾ Članak 2. Ugovora iz 2001.

13. veljače 2004. Njom je za sve zračne prijevoznike samo promotivno bila predviđena naknada za slijetanje zrakoplova koji lete na redovnim linijama od 1 EUR po putniku (odnosno cijena koju je Ryanair plaćao u skladu s Ugovorima iz 2001.). To je opće smanjenje vrijedilo samo tijekom 36 mjeseci od stupanja na snagu Ministarske odluke.

- (96) Dopisom od 24. lipnja 2004. ⁽⁶⁷⁾ BSCA se obvezao društvu Ryanair da će do 31. ožujka 2006. nastaviti primjenjivati uvjete iz Ugovora iz 2001., posebno tako što će prijevozniku jamčiti ukupan trošak upotrebe usluga Zračne luke od 5 EUR po putniku u odlasku, što odgovara iznosu koji bi proizašao iz Ugovora iz 2001. da su se nastavili primjenjivati u 2005. i 2006. (vidi tablicu 10.). Taj je privremeni komercijalni okvir bio uvjetovan zabranom premašivanja gornje granice od 2 milijuna putnika godišnje za sve djelatnosti Zračne luke ⁽⁶⁸⁾. Ipak, unatoč blagom premašivanju te granice u 2004. ⁽⁶⁹⁾, uvjeti ponuđeni društvu Ryanair nisu se mijenjali 2004. i 2005.

3.2.3. Izmjena iz 2005.

- (97) Odlukom od 3. veljače 2005. Regija je povjerila upraviteljima zračnih luka, među kojima i BSCA-u ⁽⁷⁰⁾, ovlasti za određivanje cijena naknada zračne luke.
- (98) Od 1. travnja 2006. opća cijena naknada za slijetanje koju naplaćuje BSCA povećana je na 2 EUR po putniku u odlasku. Ta cijena od 2 EUR je indeksirana. Osim toga, sustav godišnjih popusta ovisno o broju putnika u odlasku uveden je u skladu s tablicom 11.

Tablica 11.

Popusti na naknade za slijetanje koji su se od 1. travnja 2006. ⁽¹⁾ primjenjivali na sve prijevoznike koji su poslovali u Zračnoj luci Charleroi

Godišnji popust		
Stopa popusta (%)	Od # putnika u odlasku	Do # putnika u odlasku
0	0	15 000
5	15 001	35 000
10	35 001	50 000
25	50 001	100 000
35	100 001	200 000
50	200 001	–

⁽¹⁾ Dopis belgijskih tijela od 14. srpnja 2011. i <http://www.charleroi-airport.com/b2b/redevances-aeroportuaires/vols-regulierscharters/index.html>

- (99) BSCA je 9. prosinca 2005. predložio društvu Ryanair novi komercijalni sporazum od 9. prosinca 2005. (dalje u tekstu: „izmjena iz 2005.”) za razdoblje od 1. travnja 2006. do 31. prosinca 2015. koji je Ryanair prihvatio.

⁽⁶⁷⁾ Pismo dostavljeno Komisiji u dopisu belgijskih tijela od 13. rujna 2004. To je pismo uslijedilo nakon što je 8. travnja 2004. zaključen „Memorandum of Intent” (MOI).

⁽⁶⁸⁾ Točka 3. podtočka (b) dopisa od 24. lipnja 2004.

⁽⁶⁹⁾ Ukupan broj putnika koji se 2004. služio Zračnom lukom iznosio je 2 034 140 (vidi tablicu 1.).

⁽⁷⁰⁾ Članci 35. i 36. Odluke od 3. veljače 2005. o gospodarskom oporavku i pojednostavnjenju administracije. Te su odredbe prenesene na Zračnu luku Charleroi izmjenom br. 4 Ugovora o koncesiji iz 1991. između Regije i BSCA-a u čijem je članku 1. predviđeno da „koncesionar određuje iznos naknade zračne luke za upotrebu zračne luke kojom upravlja te je naplaćuje korisnicima”.

(100) U skladu s izmjenom iz 2005.:

- naknade za slijetanje društva Ryanair izračunavaju se na temelju opće tarife kojom je predviđen popust od 50 % nakon premašivanja 200 000 putnika (vidi tablicu 11.),
- cijene zemaljskih usluga (opsluživanje zrakoplova na zemlji) primjenjive na poslovanje društva Ryanair određene su do 2015. u skladu s tablicom 12,
- Ryanair podliježe novoj naknadi pod nazivom „*infrastructure access fee*”,
- Ugovorom nije predviđena isplata BSCA-a društvu Promocy.

Tablica 12.

Naknade primjenjive na Ryanair u skladu s izmjenom iz 2005. ⁽¹⁾

	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
Naknada za slijetanje			[1 -1,- 2]	[1 -1,- 2]	[1 -1,- 2]	[1 -1,- 2]	[1 -1,- 2]	[1 -1,- 2]	[1 -1,- 2]	[1 -1,- 2]	[1 -1,- 2]	[1 -1,- 2]
Naknada po putniku			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zemaljske usluge			[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]
Pristup infrastrukturi			[0 -0,- 5]	[0 -0,- 5]	[0 -0,- 5]	[0 -0,- 5]	[0 -0,- 5]	[0 -0,- 5]	[0 -0,- 5]	[0 -0,- 5]	[0 -0,- 5]	[0 -0,- 5]
Ukupan neto iznos koji je platio Ryanair			[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]
Razlika u odnosu na Ugovor iz 2001.			[0 -0,- 5]	[0 -0,- 5]	[0 -0,- 5]	[0 -0,- 5]	[0 -0,- 5]	[0 -0,- 5]	[0 -0,- 5]	[0 -0,- 5]	[0 -0,- 5]	[0 -0,- 5]

Vrijednosti naknade za slijetanje temeljile su se na predviđanjima putnika društva Ryanair u trenutku potpisivanja izmjene iz 2005.

⁽¹⁾ Naknade po putniku u odlasku u skladu s podacima iz odgovora belgijskih tijela od 14. srpnja 2011.

(101) Komisija tvrdi da su iznosi po putniku koje je Ryanair plaćao u skladu s tablicom 12., osim za godinu [...], jednaki onima koji su bili predviđeni Ugovorom iz 2001. ⁽⁷¹⁾ (vidi tablicu 10.).

(102) Naposljetku, Ugovorom iz 2005. predviđeno je da u razdoblju od najmanje šest mjeseci nakon početka upotrebe novog terminala Ryanair za četiri zrakoplova odredi bazu u Charleroiu uz najmanje [25 – 32] dnevna povratna leta. U suprotnom je Ryanair morao platiti dodatnu naknadu od [10 – 25] %.

⁽⁷¹⁾ Regija u svojim predviđanjima nije uzela u obzir godišnju indeksaciju naknada za slijetanje ni povećanje broja putnika društva Ryanair iznad 1,75 milijuna. Te su dvije ispravke imale suprotan učinak na stvaran iznos naknada po putniku koje je plaćao Ryanair.

3.2.4. Izmjena iz 2010.

- (103) BSCA je 1. siječnja 2009. uveo dodatnu naknadu po putniku koju su plaćali svi zračni prijevoznici koji su poslovali u Zračnoj luci Charleroi u okviru naknade za osobe sa smanjenom pokretljivošću (dalje u tekstu: „naknada OSP”). Naime, izmjenom br. 7 Ugovora između Regije i BSCA-a potonji je ovlašten da odredi takvu naknadu, što je, prema mišljenju Belgije, u skladu s pravom Unije ⁽⁷²⁾. Naknada OSP određena je 2009. na 0,195 EUR po putniku u odlasku ⁽⁷³⁾.
- (104) Izmjena Ugovora između društava BSCA i Ryanair potpisana je 6. prosinca 2010. razmjenom dopisa između društava BSCA i Ryanair (dalje u tekstu: „izmjena iz 2010.”). Njome je predviđeno sljedeće:
- opće odstupanje od naknade OSP u skladu s kojim Ryanair mora od 1. veljače 2009. do 31. siječnja 2010. plaćati [0,1 – 0,3] EUR po putniku. Usto, načinima indeksacije naknade OSP predviđeno je smanjenje cijene razmjerno povećanju prometa društva Ryanair ⁽⁷⁴⁾,
 - smanjenje cijene zemaljskih usluga po putniku društva Ryanair za [0,1 – 0,5] EUR.

3.2.5. Prijenos udjela BSCA-a u društvu Promocy

- (105) BSCA je 31. ožujka 2010. prenio na društvo Ryanair svojih 50 % udjela u društvu Promocy ⁽⁷⁵⁾. BSCA je prodao svoje dionice po računovodstvenoj vrijednosti za ukupan iznos od 31 100 EUR (odnosno 100 EUR po dionici). Svi rizici i obveze preneseni su na jedinog dioničara, društvo Ryanair.
- (106) Prema mišljenju Belgije, u trenutku tog prijenosa novčani tok društva Promocy iznosio je 261 073 EUR (preostala imovina nakon odbitka kapitala i zakonske rezerve) ⁽⁷⁶⁾. Stoga je BSCA prenio polovinu kapitala društva Promocy po znatno nižoj cijeni od polovine vrijednosti novčanog toka.

4. PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH OSOBA

4.1. Primjedbe zainteresiranih osoba o mjerama u korist BSCA-a

4.1.1. Brussels Airport Company (dalje u tekstu: „BAC”)

- (a) Primjedbe primljene u rujnu 2012. nakon donošenja odluke o proširenju postupka iz 2012.
- (107) BAC smatra da sve mjere dodijeljene BSCA-u, poput onih opisanih u odluci o proširenju postupka iz 2012., predstavljaju državnu potporu koja se ne može smatrati spojivom s unutarnjim tržištem.
- (108) Prema mišljenju BAC-a, nijedno ulaganje opisano u odluci o proširenju postupka iz 2012. nije prije 12. prosinca 2000. bilo predmet pravno obvezujuće odluke.
- (109) BAS smatra da se nijedno ulaganje u infrastrukturu nije odnosilo na izvršavanje javne ovlasti jer su sva ulaganja ključna za gospodarske djelatnosti upravitelja, uključujući radove u svrhu unaprjeđenja rada zračne luke (poput sustava za slijetanje ili proširenja uzletno-sletne staze) ili pospješivanja njezina gospodarskog razvoja (automobilska parkirališta, pristupne ceste ili prostorije za održavanje).

⁽⁷²⁾ Uredba (EZ) br. 1107/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 5. srpnja 2006. o pravima osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti u zračnom prijevozu (SL L 204, 26.7.2006., str. 1.).

⁽⁷³⁾ Taj je iznos godišnje indeksiran, vidi <http://www.charleroi-airport.com/b2b/redevances-aeroportuaires/vols-regulierscharters/index.html>

⁽⁷⁴⁾ Naknada OSP godina $N + 1 = [0,1 - 0,3]$ EUR \times putnici društva Ryanair u 2009. / putnici društva Ryanair u godini N . Broj putnika društva Ryanair u 2009. iznosi 3 289 725.

⁽⁷⁵⁾ Promocy je bio zajednički pothvat između društava BSCA i Ryanair te je osnovan Ugovorima iz 2001.

⁽⁷⁶⁾ Odgovor Belgije dostavljen Komisiji 18. ožujka 2014. pod naslovom „odgovor na zahtjev za informacije Komisije od 7. veljače 2014.” (odgovor na pitanje 18.).

i. Iznos koji BSCA-a plaća za koncesiju i infrastrukturu

- (110) BAC tvrdi da nijedna od mjera dodijeljenih BSCA-u, koje su opisane u odluci o proširenju postupka iz 2012., nije u skladu s načelom ulagača u tržišnom gospodarstvu. S obzirom na prakse u sektoru, povrat ulaganja koji ostvaruju Regija i SOWAER znatno je manji od onog koji bi očekivao privatni ulagač ⁽⁷⁾.
- (111) Prema mišljenju društva BAC, nijedna potpora za ulaganje dodijeljena BSCA-u nije ograničena na nužni minimum. To je objašnjeno činjenicom da je iznos koji BSCA plaća za koncesiju i infrastrukturu ostao nepromijenjen od 2002. do 2010., osim povećanja iz 2007., dok se broj putnika i prihoda u istom razdoblju povećavao. Zato se prosječna neto vrijednost infrastrukture BSCA-a povećala, dok su se prosječna neto plaćanja smanjila

ii. Usluge koje je SOWAER pružao BSCA-u i usluge za koje je plaćala Regija

- (112) Kada je riječ o uslugama koje je SOWAER pružao BSCA-u i uslugama za koje je Regija plaćala BSCA-u, BAC tvrdi da, osim javnih usluga kao što su policija i carina, belgijska država ne intervenira u pogledu nijedne djelatnosti Zračne luke Bruxelles. BAC snosi troškove usluga protupožarne zaštite, sigurnosti i održavanja. Usluge povezane s praćenjem letova, prijavom putnika na letove te planiranjem predviđenih letova zračni prijevoznici koji se služe Zračnom lukom Bruxelles plaćaju izravno društvu Belgocontrol. U Zračnoj luci Charleroi zračni prijevoznici ne trebaju plaćati da bi se mogli služiti tim uslugama. Usluge za koje Valonska regija plaća BSCA-u nisu povezane s izvršavanjem javne ovlasti.
- (113) BAC smatra da te usluge ne predstavljaju usluge od općeg gospodarskog interesa jer su one svojstvene upravljanju zračnom lukom i ključnim aspektima gospodarskih djelatnosti zračne luke te ne ispunjavaju kriterije iz presude *Altmark*.
- (114) BAC tvrdi da plaćanja izvršena BSCA-u u cilju naknade za te usluge nisu u skladu s načelom ulagača u tržišnom gospodarstvu i da predstavljaju operativnu potporu. Budući da su plaćanja koja je BSCA izvršio Regiji za upotrebu infrastrukture niža od onog što bi privatni ulagač smatrao prihvatljivim, takav ulagač ne bi pristao na dodatna plaćanja usluga a da ne dobije odgovarajući prinos.
- (115) BAC ističe da se operativne potpore mogu smatrati spojivima samo u izuzetnim okolnostima i pod strogim uvjetima u nepriviligiranim regijama. U slučaju Zračne luke Charleroi nijedan od tih uvjeta nije ispunjen te se potpora ne može smatrati spojivom s unutarnjim tržištem.

iii. Sudjelovanje SOWAER-a u povećanju kapitala BSCA-a

- (116) BAC sumnja u to da je povećanje kapitala BSCA-a od 3. prosinca 2002. provedeno u skladu s načelom ulagača u tržišnom gospodarstvu. Osim toga, BAC ističe da pri procjeni bi li privatni ulagač proveo povećanje kapitala ne bi trebalo uzeti u obzir druge potpore koje je primio BSCA.

iv. Utjecaj na tržišno natjecanje

- (117) BAC tvrdi da je potporama Zračnoj luci Charleroi omogućeno da ojača svoj konkurentski položaj u odnosu na druge zračne luke i druga prijevozna sredstva, poput vlaka velikih brzina, jer je njima BSCA-u omogućeno da primjenjuje niske zrakoplovne naknade. Iz toga proizlazi odstupanje između naknada primijenjenih u Bruxellesu i naknada primijenjenih u Charleroiu, posebno zbog razlika između naknade po putniku i naknade povezane sa zaštitom. Zrakoplovne naknade koje naplaćuje BSCA niže su od tržišne cijene u odnosu na Zračnu luku Bruxelles i druge slične zračne luke koje se nalaze na prihvatnom području Zračne luke Charleroi (kao što su Eindhoven, Lille i Köln/Bonn).

⁽⁷⁾ BAC tvrdi da bi privatni ulagač računao na prinos od ulaganja od najmanje 14 milijuna EUR (5 %) na temelju iznosa od 281 milijuna EUR koji je SOWAER uložio u infrastrukturu BSCA-a. Međutim, SOWAER je 2009. ostvario prinos od samo 0,66 % nakon plaćanja poreza na dobit trgovačkih društava, pri čemu ni Valonska regija ni SOWAER od 2002. do 2007. nisu ostvarili druge prihode, npr. od dividendi. Od 2007. do 2009. isplaćena dividenda bila je niža od 400 000 EUR te je Valonska regija 2010. primila dividendu od 4,66 milijuna EUR. Osim toga, troškovi infrastrukture BSCA-a u odnosu na prihode činili su 2009. tek 6,7 %, dok bi inače trebali biti među najvećim troškovima zračne luke. Tako godišnji troškovi amortizacije BAC-a iznose 30 % godišnjih prihoda.

(118) Prema mišljenju BAC-a, ta je razlika dovela do gubitka od 2,5 milijuna putnika od 2004. do 2011. Za napredak Zračne luke Charleroi nije zaslužan samo dodatni promet koji Zračna luka Bruxelles nije ostvarila, kao što tome svjedoči činjenica da je prosječan godišnji rast referentnog uzorka europskih zračnih luka od 2005. do 2011. iznosio 20,5 %, dok je promet Zračne luke Bruxelles ostao isti. Osim toga, povećanje broja odredišta i letova u Charleroiu bilo je popraćeno ukidanjem ili smanjenjem broja letova u Bruxellesu na tim odredištima.

(b) Primjedbe zaprimljene u svibnju 2014. nakon objave Smjernica o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima

(119) BAC smatra da su i potpore za ulaganje i operativne potpore koje je primio BSCA državne potpore koje se ne mogu smatrati spojivima s unutarnjim tržištem. Taj je zaključak potkrijepljen stupanjem na snagu Smjernica o zrakoplovstvu.

i. Potpore za ulaganja

(120) BAC smatra da potpore za ulaganje koje je primio BSCA predstavljaju državne potpore koje je potrebno smatrati nespojivima s unutarnjim tržištem jer potonje nisu razmjerne cilju od općeg interesa (Zračna luka Bruxelles international nije bila zagušena) te nisu ograničene na nužni minimum.

ii. Operativne potpore

1. Postojanje državnih potpora u skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a

(121) Prema mišljenju BAC-a, u odluci o otvaranju postupka uglavnom je naglasak na razlici u postupanju prema financiranju tih djelatnosti između Charleroi-a i drugih poduzetnika unutar iste države članice te drugih zračnih luka kao što je Zračna luka Bruxelles-National. U tom pogledu BAC smatra da činjenica da je Valonska regija platila BSCA-u troškove tih usluga predstavlja državnu potporu te diskriminaciju između BAC-a i BSCA-a unutar belgijske države jer je BAC morao sam snositi te troškove.

2. Spojivost mjera državnih potpora u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a

(122) Točkom 137. Smjernica o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima ⁽⁷⁸⁾ (dalje u tekstu: „Smjernice o zrakoplovstvu”) utvrđeno je da mora biti ispunjen određeni broj kriterija kako bi se dodijeljene operativne potpore mogla smatrati spojivima s unutarnjim tržištem. Prema mišljenju BAC-a, operativne potpore koje je primio BSCA ne ispunjuju te kriterije.

(a) Potpora ne pridonosi jasno definiranom cilju od zajedničkog interesa

(123) Naime, iako Charleroi i Bruxelles međusobno konkuriraju na istom prihvatnom području, prema mišljenju BAC-a, potpore dodijeljene BSCA-u dovele su do udvostručavanja kapaciteta zračnih luka dostupnih u Belgiji. Tako su kapaciteti Zračne luke Charleroi povećani, iako oni Zračne luke Bruxelles nisu bili zasićeni. Stoga je zbroj putnika u Zračnim lukama Charleroi i Bruxelles 2012. iznosio 25,4 milijuna, odnosno manje i od najvećeg prihvatnog kapaciteta koji Zračna luka Bruxelles može ponuditi.

(b) Nepostojanje potrebe za intervencijom države

(124) BAC ističe da je godišnji promet u Charleroiu 2001. i 2002. bio veći od 1 milijun putnika, a 2008. i 2009. 3 milijuna putnika. U pogledu kategorija utvrđenih u Smjernicama o zrakoplovstvu, BSCA je trebao moći snositi većinu, odnosno sve troškove Zračne luke Charleroi tijekom razdoblja koje je obuhvaćeno istragom Komisije.

⁽⁷⁸⁾ Vidjeti bilješku 8.

(125) Prema mišljenju BAC-a, BSCA-u se od stupanja na snagu Smjernica o zrakoplovstvu nije trebala dodijeliti nikakva operativna potpora jer je godišnji promet putnika od 2009. uvelike premašivao prag od 3 milijuna putnika.

(c) Potpora nije primjerena te je njezin iznos nerazmjern

(126) Prema mišljenju BAC-a, mogli su biti primjereniji iznosi koje je BSCA platio za sljedeće usluge: iznos za stavljanje na raspolaganje infrastrukture zračne luke, za usluge koje je pružao SOWAER ili za određene usluge koje je plaćala Valonska regija. Prema mišljenju BAC-a, državne potpore koje su dodijeljene BSCA-u nisu bile ograničene na nužni minimum te su Valonskoj regiji i SOWAER-u bile na raspolaganju mjere koje bi manje utjecale na tržišno natjecanje.

(d) Potpora ima negativne učinke na tržišno natjecanje i trgovinu

(127) BAC najprije ističe da, suprotno onome što je propisano točkom 131. Smjernica o zrakoplovstvu, u poslovnom planu BSCA-a nije ispitan utjecaj razvoja njegovog poslovanja na promet Zračne luke Bruxelles.

(128) Usto, BAC skreće pozornost Komisije na činjenicu da se predmetni slučaj ne može usporediti s onim Zračne luke Groningen u kojem je Komisija smatrala da je operativna potpora spojiva s unutarnjim tržištem. Naime, Komisija je u tom slučaju potvrdila potrebu za rasterećivanjem Zračne luke Schiphol i činjenicu da su Zračne luke dovoljno udaljene. Ta dva elementa u ovom slučaju nisu relevantni.

(129) Te su potpore, koje su BSCA-u omogućile da umjetno smanji iznos naknada zračne luke, imale sljedeće negativne učinke na BAC: znatno smanjenje posjećenosti i smanjenje broja letova, odnosno ukidanje linija koje opslužuje i Zračna luka Charleroi.

(130) U pogledu smanjenja obujma putniku u Zračnoj luci Bruxelles-National, BAC ističe da je tome uglavnom uzrok što je njegove klijente preuzeo BSCA. Stoga, prema mišljenju BAC-a, iako je većina europskih zračnih luka od 2005. do 2013. bilježila veću posjećenost, posjećenost Zračne luke Bruxelles-National stagnirala je dok se istodobno obujam putnika u Charleroiu povećavao.

(131) Prema mišljenju BAC-a, odlazak njegove klijentele jednako tako objašnjava ukidanje linija u Zračnoj luci Bruxelles-National i smanjenje posjećenosti određenih letova. BAC je posebno utvrdio povezanost između letova koji su ukinuti u Zračnoj luci Bruxelles-National nakon uvođenja istih letova u Zračnoj luci Charleroi.

(132) BAC predlaže da Komisija u svojoj budućoj odluci o tim potporama utvrdi, u skladu s graničnim vrijednostima iz novih smjernica, i. da se od stupanja na snagu novih smjernica BSCA-u više ne može dodijeliti nijedna operativna potpora ni potpora za ulaganje te ii. da se za usluge zračne luke u Charleroiu zaračunavaju pristojbe koje su dovoljne za pokrivanje nastalih dodatnih troškova.

4.1.2. Brussels Airlines

(a) Postojanje potpore u korist BSCA-a

i. Gospodarska djelatnost

(133) Brussels Airlines tvrdi da usluge protupožarne zaštite, usluge održavanja, sigurnosti i zaštite kao i usluge povezane sa slijetanjem, uzlijetanjem i infrastrukturom nisu obuhvaćene zadatkom javne usluge, nego da su dio gospodarske djelatnosti upravljanja zračnom lukom te se ne smiju subvencionirati na diskriminirajući način. Te se usluge ne mogu smatrati uslugama od općeg gospodarskog interesa. Brussels Airlines napominje da drugi sektori u Valonskoj regiji financiraju vlastite usluge protupožarne zaštite i da je takav slučaj i u Zračnoj luci Bruxelles. Budući da Valonska regija pokriva troškove povezane sa sigurnosti Zračne luke Charleroi, BSCA ih ne naplaćuje zračnim prijevoznicima, dok Zračna luka Bruxelles u tu svrhu nije primila nikakvu naknadu. Putnicima u odlasku iz Zračne luke Bruxelles jednako se tako naplaćuje naknada Belgijskog tijela za civilno zrakoplovstvo (*Autorité belge de l'aviation civile*), što nije slučaj s putnicima u odlasku iz Zračne luke Charleroi.

ii. Prednost

- (134) Brussels Airlines ne smatra da su Regija i SOWAER postupali kao privatni subjekt u tržišnom gospodarstvu kada su pomogli BSCA-u. Čini se da je profitabilnost BSCA-a pospješena poticajima, subvencijama i kompenzacijskim mjerama, bez kojih bi njegova profitna marža bila stalno negativna. Brussels Airlines se pita odražava li zajednička profitabilnost BSCA-a i SOWAER-a i prakse usmjerene na tržište. Brussels Airlines tvrdi da Regija nije djelovala kao privatni ulagač jer takav ulagač ne bi uložio u strukturno deficitarno društvo.

iii. Narušavanje tržišnog natjecanja

- (135) Dok se od 2004. do 2012. utrostručila posjećenost Charleroi-a po putniku na letovima kratkog doleta, posjećenost Zračne luke Bruxelles stagnirala je s obzirom na to da je stopa posjećenosti 2012. ostala jednaka kao i 2004. Prijevoznik Brussels Airlines dodaje da se njegov broj putnika promijenio s [...] milijuna na [...] milijuna. S obzirom na te tvrdnje i na činjenicu da su se posjećenosti zračnih luka, ako se promatraju zajedno, povećale za 34 %, Brussels Airlines zaključuje da je povećanje ostvarila samo Zračna luka Charleroi. Brussels Airlines tvrdi da su druge zračne luke od 2004. do 2007. bilježile znatan rast (više od 20 %), ali rast Zračne luke Charleroi nije objašnjeno samo povećanjem prometa, nego i činjenicom da se veliki broj putnika koji je uobičajeno posjećivao Zračnu luku Bruxelles odlučio za Zračnu luku Charleroi. Brussels Airlines taj gubitak procjenjuje na [...] milijuna putnika godišnje u prilog Zračne luke Charleroi, odnosno gubitak prihoda procjenjuje na više od [...] milijuna EUR godišnje.

(b) Pravna osnova za procjenu spojivosti potpora u korist BSCA-a

- (136) Brussels Airlines tvrdi da Komisija nema pravnu osnovu za odobrenje operativne potpore i koja je dodijeljena prije stupanja na snagu Smjernica o zrakoplovstvu te ii. koja je u trenutku kada je dodijeljena bila nespojiva s unutarnjim tržištem. Retroaktivna primjena Smjernica o zrakoplovstvu suprotna je općim pravnim načelima i, posebno, kao što je ovdje slučaj, kada su uvjeti za odobravanje operativne potpore usporedivo manje strogi nego u prošlosti.
- (137) Najprije, načelima pravne sigurnosti i zabrane retroaktivnosti europskog zakonodavstva isključuje se mogućnost da propisi Unije stupe na snagu prije njihove objave, osim u izvanrednim okolnostima. U ovom slučaju, Brussels Airlines smatra da nema izvanrednih okolnosti.
- (138) Zatim, u Obavijesti Komisije o utvrđivanju pravila koja se primjenjuju na ocjenu nezakonitih potpora, navedeno je da Komisija mora uvijek ocjenjivati spojivost nezakonite potpore s unutarnjim tržištem s obzirom na kriterije pravnih instrumenata koji su bili na snazi u trenutku kada je potpora dodijeljena. Stoga Brussels Airlines smatra da Komisija ne može zanemariti vlastita pravila, a da ne prekrši opća pravna načela (jednako postupanje, legitimna očekivanja). Prema tome, Brussels Airlines smatra da ne postoji legitiman razlog za neprimjenjivanje te Obavijesti u ovom slučaju.
- (139) Naposljetku, operativne su potpore po svojoj prirodi nespojive s unutarnjim tržištem. Prema mišljenju društva Brussels Airlines, to je načelo jasno navedeno u Smjernicama iz 2005.
- (140) Brussels Airlines smatra da je pristup Komisije u ovom slučaju tim neprihvatljiviji jer:

— Komisija je prije zabranila predmetne mjere koje je Charleroi primio,

— Komisija je u svojoj odluci o proširenju postupka iz 2012. proširila opseg mjera koje se ispituju,

— mjere ispitane u skladu s odlukom o proširenju postupka izričito su nespojive s unutarnjim tržištem.

- (141) Prema tome, Brussels Airlines smatra da su Valonska regija i BSCA u potpunosti upoznati s propisima koji su na snazi u području državnih potpora. Stoga zabrana mjera ne bi bila protivna načelu legitimnih očekivanja. Naprotiv, bilo bi osobito nepošteno retroaktivno opravdavati njihovo nezakonito ponašanje na štetu trećih osoba, a posebno na štetu onih koji poštuju pravila. Za uspostavu ravnoteže između interesa u ovom slučaju jasno je potrebna zabrana predmetnih potpora.
- (142) Brussels Airlines smatra da je Komisija retroaktivnom primjenom Smjernica o zrakoplovstvu na očito nespojive operativne potpore implicitno potvrdila takvu nespojivost.
- (c) Spojivost potpore u korist BSCA-a na temelju novih Smjernica o zrakoplovstvu
- i. Cilj od općeg interesa
- (143) Brussels Airlines skreće pozornost Komisije na činjenicu da su neizvjesni očekivani pozitivni učinci politika javnih potpora, kao što su razvoj i pristup regijama.
- (144) Brussels Airlines smatra da pojava razgradnje prometa postojećih zračnih luka u korist regionalnih zračnih luka dovodi do više negativnih posljedica:
- kao prvo, budući da su stvoreni novi kapaciteti, dok drugi ostaju raspoloživi, riječ je o neučinkovitom dupliciranju infrastrukture. U prilog tom argumentu Brussels Airlines ističe da je tijekom predmetnog razdoblja (2000. – 2012.) kapacitet Zračne luke Bruxelles-National bio dovoljan za prihvat više putnika. Na primjer, prihvatni kapacitet Zračne luke Bruxelles iznosio je 2011. najviše 28 milijuna putnika, dok ju je posjetilo samo 18,8 milijuna putnika. Istodobno Charleroi je prihvatio 5,9 milijuna putnika dok je njegov prihvatni kapacitet iznosio 6 – 7 milijuna. Zbroj prihvatnih kapaciteta obaju Zračnih luka 2011. iznosio je 24,7 milijuna, odnosno manje od najvećeg kapaciteta Zračne luke Bruxelles,
 - kao drugo, Brussels Airlines ističe da je razvoj djelatnosti Zračne luke Charleroi na štetu djelatnosti Zračne luke Bruxelles-National i društva Brussels Airlines imao negativan socijalni i gospodarski utjecaj. Brussels Airlines uspoređuje izravnu i neizravnu dodanu vrijednost Zračnih luka Bruxelles i Charleroi od 2007. do 2009. Dodana vrijednost Zračne luke Charleroi iznosila je 38 milijuna EUR, dok je ona Zračne luke Bruxelles-National iznosila 358 milijuna EUR. Brussels Airlines poziva se i na broj izravnih i neizravnih radnih mjesta koja su stvorena u Zračnim lukama od 2007. do 2009. Dok su se radna mjesta u Zračnoj luci Charleroi u tom razdoblju povećala za 589 EPRV-a (ekvivalent punog radnog vremena), u Zračnoj luci Bruxelles smanjila su se za 1 057. Dok se, za razliku od Zračne luke Bruxelles-National, broj putnika u Zračnoj luci Charleroi znatno povećao od 2007. do 2009., broj izravnih i neizravnih radnih mjesta nije se povećao dovoljno da bi nadoknadio smanjenje radnih mjesta u Zračnoj luci Bruxelles,
 - naposljetku, Brussels Airlines smatra da je pojava razgradnje imala negativan utjecaj na profitabilnost tradicionalnih prijevoznika u korist niskotarifnih prijevoznika čija se profitabilnost uglavnom temelji na subvencijama. Brussels Airlines smatra da, iako je prosječna profitabilnost Udruge europskih zračnih prijevoznika (AEA, *Association of European Airlines*) bila niska, odnosno negativna tijekom cijelog predmetnog razdoblja (dobit prije oporezivanja i kamata 2000. iznosila je 0,9 milijardi EUR, a 2012. – 0,4 milijardi EUR), profitabilnost društva Ryanair bila je znatna (dobit prije kamata i oporezivanja 2000. iznosila je 84 milijuna EUR, a 2012. 617 milijuna EUR). Ipak, Brussels Airlines smatra da se ta profitabilnost povećala subvencijama primljenima u zračnim lukama. Brussels Airlines tvrdi da bi bez tih potpora (procijenjenih na 720 milijuna EUR u 2011.) profitabilnost društva Ryanair bila znatno manja, odnosno negativna.
- (145) Osim toga, Brussels Airlines ističe činjenicu da su operativne potpore dodijeljene Zračnoj luci Charleroi i. iako se ta Zračna luka nalazi na istom prihvatnom području kao Zračna luka Bruxelles-National i ii. iako je potonja imala još raspoloživih kapaciteta. Prema tome, Brussels Airlines smatra da je u poslovnom planu koji se temelji na predviđanjima teretnog i putničkog prometa trebalo utvrditi potencijalni utjecaj razvoja te Zračne luke na promet Zračne luke Bruxelles-National. Brussels Airlines ističe da ta procjena nije nikad bila provedena. U svakom slučaju, da je takva procjena bila provedena, njome bi se pokazalo da je povećanje prometa Zračne luke Charleroi štetilo prometu Zračne luke Bruxelles. Brussels Airlines smatra da bi taj rezultat odgovarao stvarnosti: povećanje tržišnih udjela Zračne luke Charleroi povezano s opadanjem tržišnih udjela Zračne luke Bruxelles-National i smanjenjem posjećenosti i/ili zatvaranjem više linija društva Brussels Airlines. Stoga Brussels

Airlines ponovno tvrdi da operativne potpore dodijeljene BSCA-u nisu pridonijele postizanju cilja od općeg interesa. Upravo suprotno, te su mjere dovele do loše primjene i prekomjernog trošenja sredstava.

ii. Potreba za potporom

- (146) Brussels Airlines podsjeća da je Smjernicama o zrakoplovstvu utvrđeno da godišnji promet zračne luke ne smije biti veći od 3 milijuna putnika kako bi dobila operativne potpore. Brussels Airlines ističe da je taj prag premašen od 2009. Usto, Brussels Airlines tvrdi da se operativne potpore koje je primio BSCA nisu mijenjale od 2002. do 2008., dok je u teoriji BSCA trebao biti u stanju pokriti sve veći dio operativnih troškova. Osim toga, Zračna luka Charleroi je od 2009. trebala biti u stanju pokriti svoje operativne troškove te nije bila prihvatljiva za primanje drugih operativnih potpora.

iii. Neprimjerenost potpore

- (147) Brussels Airlines smatra da, čak i da je bilo dokazano da su operativne potpore 2008. bile i dalje potrebne u Zračnoj luci Charleroi, svejedno je sigurno da je javno financiranje BSCA-a putem državnih potpora bila neprimjerena politika jer Zračna luka Charleroi nije bila profitabilna. Usto, Brussels Airlines ističe da su sve predmetne mjere neprimjerene jer Valonska regija, prema njegovu saznanju, nije *a priori* usporedila svoje mjere potpore s mjerama koje bi manje narušile tržišno natjecanje.

iv. Narušavanje tržišnog natjecanja

- (148) Brussels Airlines podsjeća da se Zračna luka Charleroi nalazi na istom prihvatnom području kao i Zračna luka Bruxelles te da je potonja tijekom ispitnog razdoblja raspolagala s još dostupnog kapaciteta. Usto, Brussels Airlines ističe da, dok se broj putnika u Zračnoj luci Charleroi povećao, onaj je u Zračnoj luci Bruxelles-National stagnirao, odnosno opadao tih posljednjih godina unatoč činjenici da se zračni promet globalno povećavao u svim europskim zemljama.

4.1.3. Udruga predstavnika zračnih prijevoznika (Board of Airlines Representatives, BAR)

(a) Primjedbe primljene nakon donošenja odluke o proširenju postupka iz 2012.

- (149) BAR tvrdi da u Zračnoj luci Bruxelles troškove terminalnih usluga (naknade), troškove povezane sa zaštitom te određene troškove u području sigurnosti i troškove usluga protupožarne zaštite snose korisnici, dok ih u regionalnim zračnim lukama pokrivaju tijela zračnih luka ili regionalna tijela. BAR smatra da je riječ o znatnoj prednosti u korist regionalnih zračnih luka.

(b) Primjedbe zaprimljene nakon objave Smjernica o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima.

i. U pogledu narušavanja tržišnog natjecanja koje su uzrokovale operativne potpore u korist društva Brussels South Charleroi Airport (BSCA)

- (150) BAR ukratko podsjeća na prirodu predmetnih potpora: operativne potpore koje je Valonska regija isplatila BSCA-u „vrlo su vjerojatno, barem djelomično, prenesene na društvo Ryanair”.
- (151) BAR tvrdi da je Komisija svojom izjavom da želi primijeniti načela iz Smjernica o zrakoplovstvu „na predmete koji se odnose na operativne potpore dodijeljene zračnim lukama, čak i ako je potpora dodijeljena prije 4. travnja 2014” prekršila načelo pravne sigurnosti te primijenila pristup koji se protivi onom koji je utvrdila 2002. u svojoj Obavijesti o utvrđivanju pravila koja se primjenjuju na ocjenu nezakonite državne potpore jer je, prema mišljenju BAR-a, u njima navedeno da je potpore potrebno ispitati „u skladu s važećim [odredbama] u vrijeme dodjeljivanja takve potpore”. Usto, BAR smatra da je tom promjenom politike Komisije prekršeno i načelo obrazlaganja jer Komisija nije objasnila zašto bi kretanja u zrakoplovnom sektoru imala utjecaj na ispitivanje prošlih operativnih potpora ni zašto se to odnosi samo na potpore, a ne i na dodijeljene početne potpore ili potpore za ulaganje. U tom pogledu BAR ističe da ako bi Komisija proglasila da je potpora dodijeljena u prošlosti spojiva s unutarnjim tržištem, dok je ranije ta potpora ocijenjena drukčije, to se ne bi protivilo samo

prethodno navedenim općim načelima, nego i načelima dobre uprave i legitimnih očekivanja.

(152) BAR smatra da predmetne mjere potpora, uključujući one koje su u prošlosti dodijeljene BSCA-u, nisu spojive s unutarnjim tržištem, čak ni ako ih se ispita s obzirom na odredbe Smjernica o zrakoplovstvu, iz sljedećih razloga:

- mjere potpore nisu potrebne: budući da je BSCA prihvatio 6 milijuna putnika, premašio je prag od 1 milijuna te stoga mora biti u stanju snositi svoje operativne troškove. U svakom slučaju, operativne se potpore ne mogu proglasiti spojivima jer je BSCA zabilježio 3 milijuna putnika ni potrebnima tijekom razdoblja koje je prethodilo jer je BSCA morao moći snositi i svoje operativne troškove,
- potpora jest i bila je protutržišna: BAR smatra da je, s obzirom na to da se BSCA nalazi na istom prihvatnom području Zračne luke Bruxelles-National koja je raspolagala rezervnim kapacitetima, Valonska regija to trebala uzeti u obzir pri dodjeli potpore, što nije bio slučaj.

ii. Dodatne napomene o ravnopravnim uvjetima tržišnog natjecanja

(153) Prema mišljenju BAR-a, ako BSCA smatra da je potrebno odobriti potpore namijenjene pružanju određenih javnih usluga zračne luke, potonje je potrebno usporediti s istim uslugama koje se pružaju u Zračnoj luci Bruxelles-National. Ipak, BAR ističe da se određene usluge koje se pružaju u BSCA-u smatraju javnim uslugama, ali ne i u Zračnoj luci Bruxelles-National.

(154) BAR ustraje na činjenici da se pri naplati naknada zračne luke ne bi trebali diskriminirati korisnici. BAR posebno upućuje na sniženja koja Ryanair ostvaruje na naknade zračne luke, a koja ne ostvaruju drugi prijevoznici koji posluju u toj Zračnoj luci, te na činjenicu da su te naknade u Zračnoj luci Bruxelles-National znatno veće.

(155) BAR podsjeća da, otkad je Zračna luka Bruxelles privatizirana, njezine se usluge više izričito ne smatraju javnima. Te usluge predstavljaju „regulirane djelatnosti” čije se naknade, koje plaćaju korisnici ili putnici Zračne luke, nadziru u skladu s formulom.

(156) Osim toga, BAR skreće pozornost Komisije na pretpostavku o unakrsnim subvencijama jer Ryanair svoju djelatnost istodobno obavlja u Charleroiu i u Zračnoj luci Bruxelles-National. Ako se ta pretpostavka pokaže istinitom, to bi bio jasan dokaz narušavanja tržišnog natjecanja.

4.1.4. Udruga europskih zračnih prijevoznika (AEA)

(a) Primjedbe primljene nakon donošenja odluke o proširenju postupka iz 2012.

(157) AEA tvrdi da su subvencije koje se dodjeljuju regionalnim zračnim lukama prihvatljive samo ako nediskriminirajuće pogoduju svim korisnicima zračne luke te ako ne pridonose narušavanju tržišnog natjecanja među zračnim lukama na istom prihvatnom području. AEA potvrđuje da zračne luke mogu prilagođavati svoju infrastrukturu kako bi udovoljile posebnim potrebama korisnika, dok god su poštovana načela transparentnosti, omjer cijene i troškova te načelo nediskriminacije.

4.1.5. Air France

(a) Primjedbe primljene nakon donošenja odluke o proširenju postupka iz 2012.

(158) Air France traži od Komisije da ne odobri ono što on smatra operativnim potporama kojima se narušava tržišno natjecanje između zračnih prijevoznika i zračnih luka. Air France smatra da je Komisija trebala provesti iscrpnu usporedbu naknada primijenjenih u Zračnoj luci Charleroi s onima koje su primijenjene u zračnim lukama na istom prihvatnom području, posebno u Zračnoj luci Bruxelles-National.

- (159) Usto, Air France osporava retroaktivnu primjenu Smjernica o zrakoplovstvu na predmete o operativnim potporama u korist zračnih luka, čak i kada su te potpore isplaćene prije njihove objave, iz više razloga:
- Air France smatra da je retroaktivna primjena Smjernica o zrakoplovstvu pogodovala nemoralnim dionicima, opravdavajući postupke koji nisu bili u skladu s pravilima koja su bila na snazi u trenutku provedbe tih potpora. U protivnom, tim se pristupom kažnjavaju dionici koji su djelovali u skladu s prethodnim Smjernicama tako što nisu primili javna sredstva,
 - retroaktivna primjena Smjernica o zrakoplovstvu na operativne potpore dodijeljene zračnim lukama protivna je općim pravnim načelima i europskoj sudskoj praksi.
- (160) Air France tvrdi da se novim smjernicama pogoduje novim upraviteljima na štetu prethodnih upravitelja. Naime, budući da se njima novim zračnim prijevoznicima omogućuje da plate samo inkrementalne troškove povezane sa svojom djelatnošću, smjernicama se diskriminiraju prethodni upravitelji zračne luke koji su snosili veće naknade.
- (161) Naposljetku, Air France podsjeća da, iako se može činiti da je teoretski lako ispuniti uvjet nediskriminirajućeg pristupa infrastrukturi zračne luke, u praksi je sasvim drukčije jer su određeni poslovni modeli namjerno stavljeni u nepovoljan položaj.

4.1.6. BSCA

(a) Primjedbe primljene nakon donošenja odluke o proširenju postupka iz 2012.

- (162) BSCA poziva Komisiju da prekine svoju istragu jer ni njemu ni njegovim poslovnim partnerima nije dodijeljena državna potpora.
- (163) Najprije BSCA smatra da su on i njegovi korisnici razvili legitimna očekivanja zbog vremena koje je prošlo od početka predmeta. BSCA podsjeća da je Komisija već bila obaviještena, tijekom njezine prve istrage koja je dovela do Odluke iz 2004., o mehanizmu koji su 1991. uspostavili Valonska regija i BSCA u okviru Ugovora o koncesiji i njegovih naknadnih izmjena. BSCA stoga osporava proširenje opsega mjera koje Komisija ispituje.
- (164) BSCA skreće pozornost Komisije na važnost regionalnih zračnih luka, uzimajući u obzir gospodarski i socijalni razvoj te pristup regiji i turizam. BSCA smatra da je liberalizacijom zračnog prijevoza nastala nova kategorija putnika usmjerenih na kratkotrajna turistička putovanja i putovanja iz obiteljskih razloga, te novi niskotarifni gospodarski modeli koji odgovaraju na tu novu potražnju. BSCA stoga smatra da je tek u vrlo slaboj konkurenciji sa Zračnom lukom Bruxelles-National. U tom pogledu BSCA naglašava više nego ograničeni utjecaj koji je u prošlosti imalo otvaranje linije između Dublina i Zračne luke Charleroi Bruxelles Sud na Zračnu luku Bruxelles-National. (⁷⁹) BSCA opravdava svoj uspjeh dinamičnom politikom koju su posljednjih godina uspostavila valonska tijela kao i fleksibilnom infrastrukturom i dinamičnim osobljem Zračne luke.
- (165) U pogledu usluga od općeg interesa, BSCA podsjeća da od 1991. prima naknadu za usluge od općeg interesa koje su utvrđene u članku 25. specifikacije koja je potpisana s valonskim javnim tijelima. BSCA osporava analizu koju je Komisija provela u svojoj Odluci od 21. ožujka 2012. i opovrgava da su te djelatnosti negospodarske. Upravitelj smatra da je, s jedne strane, riječ o promjeni stajališta Komisije u odnosu na njezinu postojeću praksu odlučivanja i, s druge strane, o nepoznavanju međunarodnih i europskih propisa u području sigurnosti i zaštite u području prijevoza. BSCA podsjeća Komisiju da je prijenos tih usluga od općeg interesa, koje je prethodno obavljala uprava, obrazložen željom za dobrom upravom i fleksibilnošću. Stoga je utvrđena gornja granica naknade koju plaćaju valonska tijela, koja je opravdana troškovima i BSCA-u ne donosi nikakvu dobit. Uspostavljen je sustav nadzora kako bi se izbjegla bilo kakva prekomjerna naknada.
- (166) U pogledu povećanja kapitala, BSCA podsjeća da Komisija nije izrazila nikakve sumnje tijekom prve istrage te smatra da je djelovao u skladu s načelom privatnog ulagača u tržišnom gospodarstvu. Upravitelj dodaje da je

(⁷⁹) Odluka Komisije 2004/393/EZ, uvodna izjava 300.

o tom povećanju odlučeno na temelju uvjerljivog i realističnog poslovnog plana te da je ono bilo opravdano njegovim potrebama u okviru znatnog razvoja njegovih djelatnosti. U tom pogledu BSCA ističe da je Komisija već 2004. napomenula da su poslovni rezultati očekivani za 2003. bili veći od onih koji su se očekivali na temelju poslovnog plana iz 2001. Usto, broj putnika koji je prošao kroz BSCA te prihod od upravljanja iz 2011. nadilaze procjene iz tog istog poslovnog plana. Naposljetku, zbog razvoja djelatnosti BSCA-a u suradnji s društvom Ryanair SOWAER bi, prema mišljenju BSCA-a, mogao imati koristi od dobrih poslovnih rezultata BSCA-a što bi dovelo do znatnog kapitalnog dobitka pri prodaji dijela njegovih dionica u 2009.

4.2. Primjedbe zainteresiranih osoba o mjerama u korist društva Ryanair

4.2.1. *Britannia*

(primjedbe primljene nakon donošenja odluke o otvaranju postupka iz 2002.)

- (167) Zračni prijevoznik Britannia smatra da je uobičajeno da zračne luke mogu nuditi marketinšku podršku i popuste ovisno o broju putnika koje prevezu prijevoznici, posebno ako je riječ o zračnim lukama koje još ne postoje. Međutim, te prednosti trebaju ostati razmjerne, realistične i vremenski ograničene. Britannia je zabrinuta zbog nejednakosti koja je u ovom slučaju nastala među konkurentnim zračnim prijevoznicima. Pristojbe zračne luke nejednake su i nerealistične, dok se niskotarifni prijevoznici jednako kao i drugi prijevoznici služe uzletno-sletnim stazama, terminalima ili sigurnosnim sustavima.

4.2.2. *Scandinavian Airlines*

(primjedbe primljene nakon donošenja odluke o otvaranju postupka iz 2002.)

- (168) SAS podsjeća da je neregularnost europskog neba dovela do povećane konkurencije među tradicionalnim zračnim prijevoznicima te je omogućila i osnivanje novih prijevoznika koji su razvili nove poduzetničke koncepte. Ključno je da ta konkurencija bude u skladu s propisima koji se primjenjuju transparentno i nediskriminirajuće.

4.2.3. *KLM Royal Dutch Airline*

(primjedbe primljene nakon donošenja odluke o otvaranju postupka iz 2002.)

- (169) KLM objašnjava da niskotarifni i tradicionalni prijevoznici nude različite proizvode te da svaki od njih postoji s razlogom, u poslovnom i operativnom pogledu. Niskotarifni prijevoznici većinom izbjegavaju velike zračne luke čija logistika može biti složena, a troškovi upotrebe visoki: oni se odlučuju za regionalna čvorišta koja im omogućuju da svoje brze povratne letove obavljaju po nižoj cijeni. Takav razvoj situacije ne bi trebalo dovoditi u pitanje, ali njime se ne mogu opravdati potpore. KLM smatra da prednosti koje je Ryanair primio u Charleroiu uvelike nadilaze ono što je dopušteno u okviru članka 107. stavka 1. UFEU-a, a činjenica da je Ryanair u zamjenu pristao bazirati određeni broj svojih zrakoplova u Zračnoj luci Charleroi nikako ne mijenja tu okolnost.

4.2.4. *Air France*

(primjedbe primljene nakon donošenja odluke o otvaranju postupka iz 2002.)

- (170) Air France smatra da sniženje naknada primjenjivih na društvo Ryanair te činjenica da su ih snosili Valonska regija i BSCA stavljaju u nepovoljan položaj konkurentne društva Ryanair koji svoje linije pružaju unutar tržišta Zajednice. Sniženje naknade za slijetanje omogućuje društvu Ryanair da smanji svoje operativne troškove ta ga zapravo čini kompetitivnijim od njegovih konkurenata, ne samo na letovima kojima upravlja s polazištem ili odredištem u Charleroiu, nego i u cijeloj mreži društva Ryanair. Naknada troškova na koju se Valonska regija obvezala jednako se tako smatra prednošću kojom se društvu Ryanair jamče stabilni uvjeti poslovanja dok „praksa upotrebe bilo koje platforme zračne luke ukazuje na to da se poslovna i regulatorna okolina stalno mijenja. Tako iznos pristojbi zračne luke može lako rasti ako se upravitelj obveže da će financirati posebne mjere, eventualno kako bi prihvatio druge prijevoznike koji bi željeli doći poslovati u Charleroi. Nadalje, jednako se tako promjenom ekoloških mjera mogu izmijeniti uvjeti upotrebe zračne luke.”

4.2.5. Austrian Airlines

(primjedbe primljene nakon donošenja odluke o otvaranju postupka iz 2002.)

- (171) Austrian Airlines smatra da je dolazak niskotarifnih prijevoznika doveo do utrke za poticaje između zračnih luka i regija koje žele da ih opslužuju ti prijevoznici. Tim se razmatranjima dovodi u pitanje načelo nadoknade za stavljanje na raspolaganje infrastrukture, iako je riječ o jednom od glavnih pravila iz svijeta civilnog zrakoplovstva. Dodijeljene potpore nisu degresivne, neovisne su o uspjehu društva Ryanair na linijama koje opslužuje i ne pogoduju nijednom drugom zračnom prijevozniku, što dovodi do diskriminacije. Austrian zaključuje da „suradnje”, poput one zabilježene između društva Ryanair i Valonske regije, dovode do bitnih narušavanja tržišnog natjecanja među zračnim prijevoznicima te su izrazito neusklađene s pravilnim funkcioniranjem unutarnjeg tržišta zrakoplovstva.

4.2.6. Udruga okolnih stanovnika i stanovnika općina u okolici Zračne luke Charleroi-Gosselies (*Association des riverains et habitants des communes proches de l'aéroport de Charleroi-Gosselies, ARACH*)

(primjedbe primljene nakon donošenja odluke o otvaranju postupka iz 2002.)

- (172) ARACH je zabrinut jer financijske potpore dodijeljene društvu Ryanair dovode do „nekontroliranog razvoja Zračne luke” u urbanoj sredini i jer „smo kao građani i porezni obveznici zabrinuti zbog spornih javnih potpora dodijeljenih privatnom društvu zato što je riječ o zloupotrebi proračunskih sredstava Valonske regije”.

4.2.7. Zainteresirana strana A

(primjedbe primljene nakon donošenja odluke o otvaranju postupka iz 2002.)

- (173) Zainteresirana strana A izrazila je da je „vrlo zabrinuta” zbog subvencija koje su dodijelila javna tijela, a koje utječu na uvjete tržišnog natjecanja među različitim prijevoznim sredstvima: „Tako prijevoznik Ryanair prima osobito javne poticaje za liniju Charleroi – London, dok ih Eurostar, kojim zajedno upravljaju SNCB, britanske željeznice i SNCF, ne prima. Međutim, oba su prijevozna sredstva u izravnoj konkurenciji na liniji Bruxelles – London. Samo su željeznički prijevoznici dužni sami oglašavati svoju liniju, kupiti opremu i vuču, platiti pristojbe za infrastrukturu i tunel itd. Zato je narušeno jednako postupanje među konkurentima.”

4.2.8. Zainteresirana strana B

(primjedbe primljene nakon donošenja odluke o otvaranju postupka iz 2002.)

- (174) Zainteresirana strana B tvrdi da je Ryanair dodijeljenim prednostima rasteretio svoju strukturu troškova i da zato može primjenjivati niže cijene. Te prakse utječu na uvjete tržišnog natjecanja, neovisno o tome posluju li ti prijevoznici iz Charleroi-a ili Zračne luke Bruxelles-National te bez obzira na opsluživane linije. Tržišno natjecanje među tzv. niskotarifnim prijevoznicima ne treba analizirati samo prema linijama. Mnogim su putnicima odredišta Venecija i Barcelona zamjenjiva. Stoga se tržišno natjecanje odvija na svim linijama.
- (175) Taj poduzetnik objašnjava da izravni troškovi po putniku u odlasku iz Bruxellesa iznose 32,14 EUR u odnosu na 5 EUR po putniku u odlasku iz Charleroi-a ⁽⁸⁰⁾.
- (176) Čak i da su zemaljske usluge ograničenije u slučaju društva Ryanair, nego u slučaju drugih zračnih prijevoznika, ta zainteresirana strana napominje da brojne zemaljske usluge ipak trebaju svi prijevoznici. Činjenica da je tržište zemaljskih usluga otvoreno tržišnom natjecanju u Zračnoj luci Bruxelles-National znači da trošak zemaljskih usluga uobičajeno ne bi trebao biti znatno veći u Zračnoj luci Bruxelles-National u odnosu na Zračnu luku

⁽⁸⁰⁾ Izravni troškovi po zrakoplovu i povratnom letu s polazištem iz Zračne luke Bruxelles-National obuhvaćaju naknadu za slijetanje, naknadu po putniku te druge naknade i troškove zemaljskih usluga). Na temelju predviđenog broja putnika od 1 700 000 putnika u 2003., razlika u troškovima iznosi 23 milijuna EUR.

Charleroi. U načelu su troškovi zemaljskih usluga viši u malim zračnim lukama nego u velikima jer poduzetnici uglavnom ne uspijevaju ostvariti kritičnu masu za poslovanje u ekonomiji razmjera. Ta zainteresirana strana procjenjuje da je Ryanair 2003. uštedio 17 milijuna EUR na stvarnom trošku zemaljskih usluga i naknadi za slijetanje. Jednako se tako pokazalo da BSCA nije uzeo u obzir učinke Direktive Vijeća 96/67/EZ ⁽⁸¹⁾: Zračna je luka trebala prilično brzo doseći dva milijuna putnika godišnje te je BSCA trebao primijeniti Direktivu pri dostizanju tog praga i otvoriti tržište zemaljskih usluga drugim operatorima.

- (177) BSCA je djelovao kao privatni ulagač u tržišnom gospodarstvu samo iz političkih i socijalnih razloga, na prijedlog Valonske regije. BSCA vjerojatno na temelju 15-godišnjeg ugovora ne bi uspio uspostaviti profitabilno poslovanje te bi nastavio imati poteškoće s upravljanjem. Izgleda za povrat ulaganja moglo je narušiti povlačenje društva Ryanair ⁽⁸²⁾.
- (178) BSCA je dobio doprinose Valonske regije, neovisno o tome je li riječ o prihodu od pristojbe zračne luke u visini od 65 % ili o besplatnom stavljanju na raspolaganje infrastrukture, dok Valonska regija plaća doprinos SOWAER-u. U načelu svaka isplata Valonske regije mora biti ograničena na naknadu troškova povezanih s obvezama javne usluge koje snosi BSCA. U tom je pogledu situacija prilično nejasna.
- (179) Taj poduzetnik, koji priznaje da je jednako tako nekoliko puta primio „marketinške” poticaje za uvođenje novih odredišta, ali nikad popuste na pristojbe zračne luke ili troškove zemaljskih usluga, smatra da prednosti koje su dodijeljene društvu Ryanair u Charleroiu znatno nadilaze prakse koje su na snazi. Ipak, smatra da je preuzeo veliki poslovni rizik kada je počeo poslovati u Zračnoj luci Bruxelles-National u vrijeme kada je prijevoznik Sabena bio iznimno konkurentan.
- (180) Činjenica da određeni upravitelji zračnih luka dodjeljuju prednosti društvu Ryanair nije dovoljna za dokazivanje da se Zračna luka Charleroi ponijela kao privatni ulagač u tržišnom gospodarstvu. Poduzetnik se poziva na presudu *Steinike & Weiling* ⁽⁸³⁾.

4.2.9. Brussels International Airport Company, koji je postao Brussels Airport Company (dalje u tekstu: „BAC”)

(primjedbe primljene nakon donošenja odluke o otvaranju postupka iz 2002.)

- (181) BAC smatra da se BSCA nije ponio kao privatni ulagač jer se dodijeljene prednosti razlikuju po obujmu od onih koje su dodijelile druge zračne luke ⁽⁸⁴⁾. U svakom slučaju nije relevantna činjenica da Ryanair prima prednosti od drugih zračnih luka jer se te prednosti mogu sastojati od državnih potpora.
- (182) Zainteresirana osoba skreće pozornost Komisije na više čimbenika koje je potrebno uzeti u obzir pri analizi potencijalnog povrata ulaganja BSCA-a, a iz kojih se čini da su isključene srednjoročne dobiti:
- (183) Valonska regija dokapitalizirala je BSCA u prosincu 2002. s 4 milijuna EUR.

— BSCA je „u razdoblju od 2001. do 2006. bio oslobođen plaćanja polovine iznosa naknade koju je dugovao Valonskoj regiji. Ta prednost obuhvaća 1 milijun EUR godišnje koju će BSCA ipak trebati vratiti od 2007.”,

⁽⁸¹⁾ Direktiva Vijeća 96/67/EZ od 15. listopada 1996. o pristupu tržištu zemaljskih usluga u zračnim lukama Zajednice (SL L 272, 25.10.1996., str. 36.). Direktiva kako je zadnje izmijenjena Uredbom (EZ) br. 1882/2003 Europskoga parlamenta i Vijeća od 29. rujna 2003. o prilagodbi odredbi u vezi s odborima koji pomažu Komisiji u obavljanju njezinih provedbenih ovlasti predviđenih aktima koji podliježu postupku iz članka 251. Ugovora o EZ-u, s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ (SL L 284, 31.10.2003., str. 1.).

⁽⁸²⁾ Poduzetnik navodi primjer Zračne luke Shannon u Irskoj. Shannon je određeno vrijeme dodjeljivao prednosti društvu Ryanair, ali ih nije nastavio dodjeljivati. Ryanair je odlučio prenijeti svoje djelatnosti u drugu zračnu luku te je Shannon ostao bez razumnog očekivanog povrata ulaganja.

⁽⁸³⁾ Presuda Suda od 22. ožujka 1977. u predmetu 78/76, *Steinike & Weiling/Njemačka*; Zb., str. 595., EU:C:1977:52 „Činjenicu da je država članica eventualno prekršila obvezu koju ima na temelju Ugovora, u skladu sa zabranom iz članka 92., nije moguće opravdati time da su i druge države članice prekršile tu obvezu. Učinak više narušavanja tržišnog natjecanja na trgovinu među državama članicama međusobno se ne poništavaju, nego se, upravo suprotno, kumuliraju, čime se povećavaju štetne posljedice na zajedničko tržište” (točka 24.).

⁽⁸⁴⁾ U Zračnim lukama Frankfurt-Hahn i London Stansted cijene su više, a sniženja manja, iako Ryanair iz Londona upravlja linijama prema 49 odredišta, a iz Zračne luke Frankfurt-Hahn prema 15 odredišta, u odnosu na 9 iz Charleroi.

- Komisija bi trebala uzeti u obzir iznos troškova povezanih s radovima proširenja Zračne luke Charleroi, koji su procijenjeni na 95 milijuna EUR, i s uvjetima financiranja. Ako te radove nije snosio BSCA, potrebno je provjeriti uvjete po kojima je Valonska regija stavila BSCA-u na raspolaganje tu infrastrukturu. Ta zainteresirana strana sumnja u to da bi Zračna luka s infrastrukturom u sadašnjem stanju mogla prihvatiti dovoljno putnika da osigura financijsku ravnotežu BSCA-a,
- Valonska regija stavlja BSCA-u besplatno na raspolaganje opremu i osoblje potrebno za provedbu svih djelatnosti zaštite u Zračnoj luci Charleroi, odnosno kontrolu putnika i njihove prtljage prije ukrcavanja, iako „u pravilu, troškove zaštite snose korisnici zračne luke putem naknada za zaštitu koju plaćaju upravitelju zračne luke odnosno putem pristojbe u slučaju kada te usluge pružaju javne vlasti”.

4.2.10. Zainteresirana strana C

(primjedbe primljene nakon donošenja odluke o proširenju postupka iz 2012.)

- (184) Zainteresirana strana C smatra da je prednostima koje je Valonska regija dodijelila BSCA-u narušeno tržišno natjecanje te da Zračne luke Charleroi i Bruxelles-National posluju na istom tržištu.
- (185) Zainteresirana strana C kritizira odnos između Valonske regije, BSCA-a i društva Ryanair te razlike koje iz njega proizlaze u pogledu naknada koje plaćaju zračni prijevoznici u Bruxellesu i Charleroiu. Konkretnije, i. naknade za održavanje ne snose korisnici, nego ih kompenzira Valonska regija, ii. naknade za slijetanje pogoduju društvu Ryanair, [...].
- (186) Zainteresirana strana C tvrdi i da Ryanair ne plaća za usluge uobičajenog upravljanja zračnom lukom, kao što su usluge protupožarne zaštite, proširenje i izgradnja infrastrukture te naknade po putniku.

4.2.11. Brussels Airlines

(a) Postojanje potpore

i. Selektivna prednost

- (187) Brussels Airlines smatra da je Ryanair primio selektivnu prednost u odnosu na druge zračne prijevoznike.
- (188) Naime, potporama koje su Regija i SOWAER dodijelili u korist BSCA-a smanjeni su troškovi njegova poslovanja te mu omogućuju da zračnim prijevoznicima, među kojima i društvu Ryanair, naplaćuje niže naknade i tako smanji troškove poslovanja tog prijevoznika. Posebno, budući da Valonska regija pokriva troškove povezane sa sigurnosti Zračne luke Charleroi, BSCA ih ne naplaćuje zračnim prijevoznicima, dok Zračna luka Bruxelles-National u tu svrhu nije primila nikakvu naknadu. Brussels Airlines smatra da je cijeli program financijske potpore Regije u korist BSCA-a potrebno uzeti u obzir pri ocjenjivanju poslovnog odnosa između društava BSCA i Ryanair.
- (189) Ryanair je primio i izravne financijske mjere, poput početne potpore i doprinosa marketinškim djelatnostima. Brussels Airlines preispituje usklađenost tih potpora s uvjetima iz Smjernica iz 2005. i poštovanje načela razmjernosti i transparentnosti.
- (190) Brussels Airlines smatra da zbog kumulativnosti svih mjera nije moguće smatrati da se BSCA ponaša kao privatni ulagač te poziva Komisiju da ne ispituje mjere zasebno nego sveukupno.

1. Benchmarking

- (191) Brussels Airlines smatra da su naknade koje je BSCA naplaćivao društvu Ryanair tijekom predmetnog razdoblja bile niže od onih koje su plaćali drugi zračni prijevoznici u sličnim zračnim lukama.

- (192) Brussels Airlines pri usporedbi uzima u obzir zrakoplovne naknade niza drugih zračnih luka koje se nalaze na prihvatnom području Charleroi (Eindhoven, Lille i Köln) ili koje su slične veličine (Marseille, Porto i Bologna) te zaključuje da naknade zračne luke primijenjene u Zračnoj luci Charleroi nisu u skladu s naknadama koje bi primijenio privatni ulagač u tržišnom gospodarstvu.
- (193) Brussels Airlines smatra i da je Zračna luka Bruxelles referentna za procjenjivanje jesu li naknade zračne luke diskriminirajuće: naime, obje se zračne luke nalaze na istom prihvatnom području te se nalaze u istom gospodarskom okružju. Osim toga, Zračna luka Bruxelles može svoje fiksne troškove pokriti s većim brojem zračnih prijevoznika, čime je osporen argument da su naknade primijenjene u Zračnoj luci Bruxelles nužno više zbog njezine veličine. Usporedba je pokazala veliku razliku između iznosa naknada zračne luke u Bruxellesu i u Charleroiu, čak i kada se uzme u obzir da se u Zračnoj luci Bruxelles-National pružaju dodatne usluge zbog razlika između gospodarskih modela prijevoznika.

2. Pokrivanje troškova

- (194) Brussels Airlines smatra da BSCA nije dokazao da bi, kada je odlučivano o predmetnim ugovorima (iz 2001. te o izmjenama koje su uslijedile), BSCA mogao pokrivati troškove nastale tim ugovorima tijekom čitava njihovog trajanja, i pritom ostvariti razumnu kratkoročnu dobit. Stoga se BSCA nije ponio kao privatni ulagač u tržišnom gospodarstvu.
- (195) Brussels Airlines tvrdi da je profitna marža BSCA-a bila znatno niža od onih drugih zračnih luka Unije. Od 2006. do 2007. prosječna profitna marža više zračnih luka Unije iznosila je od 7 % do 9 %. Profitne marže BSCA-a i SOWAER-a, usklađene s obzirom na subvencije, izrazito su negativne te stoga ne odgovaraju prethodno navedenim maržama, što upućuje na to da prakse nisu usmjerene na tržišne.
- (196) Brussels Airlines pita može li se sniženje tih naknada od 50 % koje je dodijeljeno društvu Ryanair opravdati ekonomijom razmjera. Pokazalo se da naknade po putniku, po osobi smanjene pokretljivosti i naknade za zemaljske usluge ne postoje ili da su izrazito niske, iako su to troškovi koje inače snose zračni prijevoznici.
- (197) Brussels Airlines smatra da je troškove ulaganja i operativne troškove koje nije snosio BSCA potrebno uzeti u obzir pri ocjeni potpore u korist društva Ryanair.
- (198) Brussels Airlines preispituje je li BSCA dovoljno predvidio procijenjene prihode i troškove zračne luke za cijelo trajanje ugovora sklopljenih s društvom Ryanair.
- (199) U zamjenu za sniženja naknada, Ryanair nije mogao BSCA-u jamčiti promet koji bi doveo do prihoda koji su jednakovrijedni i razmjerni troškovima prednosti dodijeljenih društvu Ryanair.
- (200) Stoga Brussels Airlines smatra da predmetne mjere nisu u skladu s načelom privatnog ulagača u tržišnom gospodarstvu, da jesu državne potpore i da se njima dodjeljuje selektivna prednost društvu Ryanair.

ii. Narušavanje tržišnog natjecanja

- (201) Brussels Airlines tvrdi da potpore negativno utječu na zračne prijevoznike koji posluju iz Zračne luke Bruxelles-National. Potpore omogućuju BSCA-u da primjenjuje niže naknade te da tako smanji troškove prijevoznika koji posluju iz Zračne luke Charleroi. Ti prijevoznici mogu spustiti cijene svojih konkurenata koji posluju iz drugih zračnih luka. Prema tome, europsko tržište izravnih linija s polaskom iz Belgije premješteno je u Charleroi. U tom se segmentu povećao samo promet Charleroi. Broj putnika u Zračnoj luci Bruxelles-National stagnirao je posljednjih godina, iako se svugdje u Europi promet povećavao. Drugim riječima, Brussels Airlines smatra da je lokalni promet povećan samo u Charleroiu.
- (202) Brussels Airlines podsjeća da on posluje u Zračnoj luci Bruxelles-National čije se prihvatno područje gotovo u potpunosti preklapa s onim Charleroi. Stoga je Brussels Airlines u izravnoj konkurenciji s društvom Ryanair:

posluju na istom prihvatnom području i privlače jednaku klijentelu. Na tržištu Unije Brussels Airlines i Ryanair nude istu vrstu usluge (izravni letovi) te opslužuju ista odredišta. Šezdeset odredišta koja opslužuje Brussels Airlines preklapaju se s onima koje opslužuje Ryanair. Od 46 odredišta, Brussels Airlines u konkurenciji je s društvom Ryanair na 16 odredišta u istoj zračnoj luci i na 12 u zračnoj luci koja se nalazi na istom prihvatnom području.

- (203) To je dovelo do toga da je Brussels Airlines morao zatvoriti određene linije koje je opsluživao i Ryanair (sedam od 2007.) i smanjiti broj letova na određenim linijama (na 14 odredišta). Od 2004. do 2012. tržišni udio društva Brussels Airlines smanjio se s [...] % na [...] %. Njegovi se tržišni udjeli nastavljaju smanjivati u korist Charleroi, čiji su se tržišni udjeli povećali s [...] % na [...] %.

(b) Nespojivost s unutarnjim tržištem.

- (204) Brussels Airlines smatra da većina potpora dodijeljenih društvu Ryanair ne pridonosi ostvarenju cilja od općeg interesa. Usto, potpore su primijenjene tako da dovode do narušavanja tržišnog natjecanja koje je protivno zajedničkom interesu. Stoga Brussels Airlines smatra da su potpore dodijeljene društvu Ryanair nespojive s unutarnjim tržištem.

4.2.12. BSCA

(primjedbe primljene nakon donošenja odluke o proširenju postupka iz 2012.)

- (205) BSCA smatra da poslovni okvir s društvom Ryanair nikako ne predstavlja potporu u korist društva Ryanair. Naime, rezultati ostvaren tim partnerstvom ukazuju na profitabilnost tog gospodarskog modela. Usto, BSCA ističe da on sasvim samostalno upravlja svojim djelatnostima bez izravnih ili neizravnih intervencija valonske vlade, pogotovo u pogledu pregovora o poslovnim ugovorima sa zračnim prijevoznicima.

4.2.13. Ryanair

- (206) Ryanair tvrdi da ugovori sklopljeni između njega, BSCA-a i Valonske regije ne sadržavaju element državne potpore zbog tri sljedeća razloga: primijenjeno je načelo privatnog ulagača u tržišnom gospodarstvu, ne postoji selektivnost i ugovorima se ne narušava tržišno natjecanje.

4.2.14. TBI

- (207) TBI smatra da su ugovori sklopljeni sa Zračnom lukom Charleroi slični dogovorima koje je TBI postigao s društvom Ryanair i drugim niskotarifnim prijevoznicima, posebno u Zračnoj luci Stockholm Skavsta. Dodjela sniženja na naknade za slijetanje i na troškove zemaljskih usluga ustaljena je poslovna praksa za privlačenje prijevoznika koji bi mogli dovesti velik broj putnika. Doprinosi u obliku pokrivanja hotelskih troškova, troškova obuke osoblja i marketinških troškova potrebno je usporediti s ulaganjem i rizikom koji preuzima prijevoznik. Doprinosi za marketing pogoduju zračnoj luci čiji ugled raste zajedno s brojem putnika. TBI tu vrstu doprinosa nudi pogotovo ako subjekt uvodi novu uslugu ili ako povećava broj letova na određenoj liniji.

4.2.15. HRL Morrison and Co

- (208) HRL Morrison smatra da bi privatni ulagač mogao primijeniti pristup koji je usvojila Zračna luka Charleroi. Svoju bi ponudu temeljio na određenim odlučujućim čimbenicima: broju putnika koji prijevoznik može dovesti u Zračnu luku, njegovoj želji da se dugoročno obveže putem ugovora, posebnim potrebama prijevoznika, rasporedu letova zrakoplova i usklađenosti s djelatnošću zračne luke (postojeći promet), potrebama u pogledu sredstava terminala i zemaljskih usluga. Izračunao bi ukupnu dobit koja se očekuje od ugovora s društvom Ryanair (a ne samo različite zasebne elemente). Dobit od takve transakcije trebalo bi predvidjeti za razdoblje od

oko 20 godina, s rastom djelatnosti nakon tri do pet godina. Kada je riječ o ugovoru na 15 godina, dioničari društva Morrison smatraju da može biti poslovno prihvatljiv ako do povrata ulaganja dođe oko pet godina nakon potpisivanja ugovora.

5. OPASKE BELGIJE

5.1. Opaske Belgije o mjerama u korist BSCA-a

5.1.1. Nepostojanje državnih potpora u korist BSCA-a

5.1.1.1. Primjedbe Belgije nakon donošenja odluke o proširenju postupka iz 2012.

(a) Stavljanje infrastrukture na raspolaganje SOWAER-u

i. Glavni argument koji je Belgija iznijela: Valonska je vlada odobrila program ulaganja prije 12. prosinca 2000.

(209) Belgija smatra da je Valonska vlada u srpnju 2000. odlučila o programu ulaganja te ga je potvrdila u studenome 2000., odnosno nakon donošenja presude *Aéroports de Paris* ⁽⁸⁵⁾ (dalje u tekstu: „presuda ADP”). Od donošenja te presude pravila iz UFEU-a o državnim potporama primjenjuju se na financiranje zračnih luka.

(210) Okvirni ugovor od 20. srpnja 2000., kojim su utvrđeni uvjeti razvoja regionalnih zračnih luka te povezane ekološke mjere, predstavlja dogovor valonske vlade kojim se Regija obvezala dodijeliti dio svojeg proračuna za razvoj vlastite infrastrukture Zračne luke Bruxelles-Sud Charleroi. Odlukom od 8. studenoga 2000. izvršena je Odluka od 20. srpnja 2000., čime je prethodno utvrđen okvirni ugovor prenesen u višegodišnji program ulaganja. Stoga je te dvije odluke potrebno zajedno uzeti u obzir, s obzirom na to da je drugom odlukom dopunjena i pojašnjena prva odluka u pogledu određenog rasporeda provedbe donesenih financijskih mjera.

1. Pobijanje određenih elemenata koje je Komisija iznijela u odluci o proširenju postupka iz 2012.

(a) Nepostojanje obveze prema trećoj osobi

(211) U okviru tih odluka nije navedena nikakva treća osoba korisnik jer Regija u njima utvrđuje svoja ulaganja. Belgija smatra da su te dvije odluke stoga sastavljene na manje formalan način, nego odluka o dodjeli potpore u korist treće osobe. U svrhu dodjele potpore u korist treće osobe Regija bi jednako donijela načelo i iznose ulaganja, bez dodatnog postupka, no, ne bi poslala dopis s obavijesti o vladinoj odluci, koja je u tom slučaju nepotrebna.

(212) Ipak, Belgija smatra da taj manjak službenosti ne podrazumijeva da te odluke nisu obvezujuće. Iako je Regija adresat tih odluka, financijske se mjere, neovisno o njihovim adresatima, uvijek donose jednostranim upravnim aktom tijela koje ih odobrava, a to tijelo ostaje nadležno za provedbu, izmjenu ili ukidanje tog akta.

(213) Prema tome, nikakav službeni dopis o dodjeli potpore nije sastavljen u korist poduzetnika korisnika, dok se, u skladu s presudom *Fleuren Compost* ⁽⁸⁶⁾, upravo taj akt treba smatrati pravno obvezujućim aktom kojim se nadležno tijelo obvezuje na dodjelu potpore i koji, prema tome, podrazumijeva datum dodjele potpore. U nedostatku sličnog dokumenta jedino se može uzeti u obzir datum donošenja odluka vlade o dodjeli ulaganja (načelo, iznosi i raspored).

⁽⁸⁵⁾ Presuda od 12. prosinca 2000. u predmetu T-128/98, *Aéroports de Paris/Komisija*, Zb. 2000, str. II-3929., EU:C:2000:290.

⁽⁸⁶⁾ Presuda od 14. siječnja 2004., *Fleuren Compost BV/Komisija*, T-109/01, Zb., str. II-00127., EU:T:2004:4, točka 18.

- (b) Neopozivost, postojanost i konačnost Odluka iz 2000.
- (214) Belgija navodi da, prema mišljenju Komisije, Odluke od 20. srpnja i 8. studenoga 2000. nisu neopozive, postojane i konačne jer su se kasnije znatno mijenjale.
- (215) Belgija smatra da je u tom pogledu potrebno razlikovati odluke kojima su predviđena nova ulaganja, koja predstavljaju nove projekte, od odluka kojima se putem različitih izmjena konkretno izvršavaju ili provode ulaganja o kojima je ranije odlučeno.
- (216) U ovom slučaju Belgija potvrđuje da su Odluke iz srpnja i studenoga 2000. obvezujuće i neopozive jer nakon njih nije donesena nikakva nova odluka o financiranju. Jedine odluke koje su nakon toga donijeli Valonija pa SOWAER odnosile su se na primjenu i provedbu mjera financiranja u skladu s Odlukama vlade iz srpnja i studenoga 2000.
- (217) Stoga naknadne izmjene iznosa utvrđenih ulaganja ne predstavljaju nove odluke o ulaganjima, nego potrebne prilagodbe, ovisno o općem razvoju situacije, onoga što je već odobreno u srpnju i studenome 2000. Naime, određene je iznose predviđene okvirnim ugovorom i programe financiranja trebalo nakon toga ponovno procijeniti posebno zbog povećanja troškova sirovina, preciznog navođenja potrebnih ulaganja putem tehničkih studija, tehničkih zahtjeva povezanih s dobivenim dozvolama ili ishodom organiziranih javnih natječaja. Belgija smatra da se te proračunske ili tehničke izmjene ne mogu smatrati ključnima.
- (218) Jednako tako, svjesna ograničenja procjene takvih ulaganja, Vlada je najprije predvidjela da se mogu ponovno procijeniti određene stavke (među kojima i izgradnja novog terminala) „ovisno o stvarnoj djelatnosti zračne luke” ili ako „su uvjetovane stvarnim potrebama zračne luke”. Budući da se djelatnost i stvarne potrebe zračne luke u okviru ugovora i višegodišnjeg programa ulaganja nužno mijenjaju, Belgija smatra da je Vlada utvrdila iznose određenih stavaka podložno stalnim promjenama tih čimbenika.
- (219) Zapravo, Belgija smatra da je od donošenja Okvirnog ugovora od 20. srpnja 2000. i programa ulaganja od 8. studenoga 2000. Vlada željela utvrditi i brojčano iskazati svoje obveze, čak i pod uvjetom naknadnih preciznih navođenja., i Usklađenja do kojih je došlo nakon tih odluka ne mogu dovesti u pitanje činjenicu da je obveza koju je na taj datum Vlada preuzela obvezujuća.
- (220) Podredno, ako su određene izmjene u tom pogledu trebale biti znatne da bi se činilo da je zapravo riječ o novim ulaganjima, a ne više o naknadnoj prilagodbi već odobrenog ulaganja, *quod non*, stoga se moglo smatrati da je samo to ulaganje, promatrano zasebno, uslijedilo nakon Odluka od 20. srpnja i 8. studenoga 2000.
- (221) Belgija smatra da, kako bi se ponovnom procjenom to ulaganje ponovno kvalificiralo kao novo ulaganje, provedena izmjena mora se odnositi, ne samo na obujam, već i na vrstu utvrđenog ulaganja. Ta izmjena treba biti takva da se može potvrditi da se projekt predviđen u trenutku donošenja Odluka iz srpnja i studenoga 2000. nije nikako mogao odnositi na projekt koji je bio kasnije stvarno financiran i proveden, neovisno o legitimnom razvoju opće situacije. Tako, na primjer, „dodatak” ulaganju, koji nije opravdan naknadnom prilagodbom stvarnim potrebama zračne luke, nego je o njemu odlučeno u svrhu opremanja dodatnih infrastrukturna uz one koje su bile prvotno predviđene u srpnju i studenome 2000., mogao bi se smatrati, ako se promatra zasebno, kao novo ulaganje o kojem je odlučeno izvan okvirnog ugovora i fizičkog programa ulaganja iz 2000.
- (222) U ovom slučaju, iako se pokazalo da su određene stavke podcijenjene ili neprovedive u određenom roku, sva su provedena ulaganja bila predviđena u Odlukama iz srpnja i studenoga 2000. Iako su iznosi bili naknadno izmijenjeni, to je bilo uvjetovano novim elementima predmeta koji u trenutku donošenja Odluka nisu mogli biti predviđeni ili su se teško mogli predvidjeti.

2. Argumenti Belgije utemeljeni na analizi Odluka iz 2000.

(223) Belgija smatra da je analizom Odluka od 20. srpnja i 8. studenoga 2000. potvrđeno da su njima obuhvaćene obveze pravno obvezujuće.

(a) Odluka valonske vlade od 20. srpnja 2000. o odobrenju okvirnog ugovora

(224) Okvirni ugovor i program ulaganja odgovaraju stvarnim odlukama te su obvezujuće za vladu. Uostalom, okolnost da je riječ o aktu pod nazivom „okvirni ugovor” nije spriječila Komisiju u prethodnoj odluci da smatra da je riječ o pravno obvezujućem aktu te da utvrdi datum potpisivanja navedenog akta kao datum dodjele potpore ⁽⁸⁷⁾.

(225) Belgija smatra da Okvirni ugovor iz srpnja 2000. znatno nadilazi načelni sporazum, no njime je konkretno predviđeno pripisivanje ulaganja. Stavke dodjele sredstava već su utvrđene, a i troškovi ulaganja su procijenjeni tako da rashodi mogu odmah teretiti proračun.

(226) Usto, vlada je željela pojasniti da je potrebno uspostaviti „*ad hoc* mehanizam financiranja”. To dokazuje da je Vlada već predviđala uvođenje novog javnog subjekta zaduženog za infrastrukture zračne luke.

(227) Potvrdivši da je SOWAER izvršio Odluke vlade iz srpnja i studenoga 2000., financijski plan SOWAER-a koji je vlada odobrila 23. svibnja 2001. upućuje na Okvirni ugovor od 20. srpnja 2000., čime je uklonjena svaka sumnja u obveze koje preuzela Valonija.

(228) Belgija smatra da taj način funkcioniranja, uostalom, nije bitan u odnosu na načelo odobravanja programa ulaganja koje je ključno pitanje u ovom slučaju. Naime, osnivanje SOWAER-a samo je izvršna mjera Odluka iz srpnja i studenoga 2000., pri čemu je SOWAER samo financijski instrument Valonije. Iako je konkretni financijski mehanizam provedbe ulaganja o kojima je odlučila Regija tek trebalo utvrditi nakon donošenja Odluka iz srpnja i studenoga 2000., obveze Valonskih tijela bile su stvarne te su se nametale financijskom mehanizmu koji će biti uspostavljen.

(b) Odluka od 8. studenoga 2000. valonske vlade o izvršenju Okvirnog ugovora od 20. srpnja 2000. i o odobrenju višegodišnjeg programa ulaganja u Zračnu luku Bruxelles-Sud Charleroi

(229) Valonska je vlada 8. studenoga 2000. donijela Odluku o izvršenju svoje Odluke od 20. srpnja 2000. Tom je prilikom odobrila „fizički višegodišnji program ulaganja za razdoblje od 2000. do 2004. u Zračnu luku Bruxelles-Sud Charleroi i povezani financijski plan”. Procijenjeno je svako ulaganje opisano u obavijesti koju je odobrila vlada te je njegov trošak točno utvrđen.

(230) Zaključno, Belgija smatra da je program ulaganja za razdoblje od 2001. do 2010. u Zračnu luku Bruxelles-Sud Charleroi donesen prije 12. prosinca 2000., kada je donesena presuda *Aéroports de Paris*.

ii. Argument koji je Belgija iznijela podredno: financiranje infrastrukture u skladu je s načelom privatnog ulagača

(231) U svakom slučaju, Belgija smatra da je financiranje infrastrukture Zračne luke Charleroi u skladu s načelom privatnog ulagača.

(232) Kako bi to dokazala, Belgija je podnijela tablicu novčanih tokova povezanih s ulaganjima u novi terminal i automobilsko parkiralište od 2002. do 2036. ⁽⁸⁸⁾. Od tih je iznosa ulaganja Belgija uzela u obzir samo 89,7 % ulaganja u parkiralište i 28,1 % ulaganja u novi terminal, uzimajući u obzir da su druga ulaganja bila provedena

⁽⁸⁷⁾ Odluka Komisije 2008/948/EZ od 23. srpnja 2008. o potporama koje je Njemačka dodijelila društvu DHL i Zračnoj luci Leipzig-Halle C48/06 (ex N 227/06) (SL L 346, 23.12.2008., str. 1.), uvodna izjava 291.

⁽⁸⁸⁾ Vidi prilog 3. primjedbama Belgije od 23. svibnja 2012.

u negospodarske djelatnosti. Nadalje, Belgija je pretpostavila da je javno financiranje usluga od općeg gospodarskog interesa i, samim time, u infrastrukturu namijenjenu tim djelatnostima odobreno europskim propisima o državnim potporama. Belgija iz toga zaključuje da je, osim naknade koju je Regija dodijelila BSCA-u u svrhu djelomičnog pokrivanja naknada povezanih s infrastrukturom koja je namijenjena uslugama od općeg interesa, stopa profitabilnosti financiranja te infrastrukture iznosi gotovo 2 %. Stoga se stavljanje infrastrukture na raspolaganje ne provodi po cijeni nižoj od njezine vrijednosti.

(b) Usluge SOWAER-a u korist BSCA-a

(233) Belgija ističe da je znatan dio troškova velikih održavanja i popravaka bio povezan s infrastrukturom namijenjenom negospodarskim djelatnostima.

(c) Djelomično financiranje troškova usluga od općeg interesa od strane Regije

(234) Načelo računovodstvenog odvajanja radi utvrđivanja troškova koji su pokriveni naknadom obuhvaćeno je člankom 25. specifikacije od 1991.

i. Najprije: financiranje negospodarskih djelatnosti

1. Usluga protupožarne zaštite

(235) Belgija smatra da usluge protupožarne zaštite predstavljaju negospodarske djelatnosti jer je riječ o djelatnostima javne ovlasti.

2. Usluge povezane sa sigurnosti kopnenog prometa

(236) Belgija smatra da su i usluge povezane sa sigurnošću kopnenog prometa zadatci javne ovlasti.

(237) Naime, Belgija smatra da je Komisija pri donošenju Odluke od 23. srpnja 2008. o Zračnoj luci Leipzig-Halle sama potvrdila da su usluge povezane s operativnom sigurnosti bile negospodarske djelatnosti ⁽⁸⁹⁾. Međutim, iz popisa infrastruktura povezanih s operativnom sigurnošću, koji su dostavila njemačka tijela i koji je preuzet u tablici u uvodnoj izjavi 58. te Odluke, proizlazi da je ta infrastruktura postala neophodna za sigurnost kopnenog prometa, odnosno: neprekidno napajanje električnom energijom stajanki, trafostanica, rasvjete uzletno-sletne staze, rasvjete stajanki itd. Kao što je navedeno, to stajalište Komisije potvrdio je Opći sud u presudi *Freistaat Sachsen/Komisija* ⁽⁹⁰⁾ u pogledu tužbe za poništenje koja je podnesena protiv prethodno navedene Odluke Komisije.

(238) Međutim, iz opisa usluga povezanih sa sigurnosti kopnenog prometa i područja zračne luke iz izmjene br. 5 Ugovora o koncesiji od 9. srpnja 1991. i specifikacije, koja je potpisana 10. ožujka 2006., proizlazi da su predviđeni troškovi, odnosno troškovi tekućeg održavanja područja zračne luke u svrhu sigurnosti, tehničkog održavanja zgrada, uzletno-sletnih staza, okoline i vozila, manjih radova asfaltiranja, tekućeg održavanja i popravka uzletno-sletne staze i pristupa, tekućeg i operativnog održavanja rasvjete i osvjetljenja uzletno-sletne staze, radova košenja, degumiranja uzletno-sletne staze i njezine horizontalne oznake te uklanjanja snijega, odgovaraju uslugama povezanim s operativnom sigurnošću za koje je Komisija u svojoj Odluci o Zračnoj luci Leipzig-Halle potvrdila da su negospodarske.

3. Usluge povezane sa zaštitom

(239) Belgija smatra da su djelatnosti povezane sa zaštitom obuhvaćene javnom ovlasti jer je riječ o zadatcima koje tradicionalno obavlja država. U prilog svojoj tvrdnji Belgija navodi europske propise i Odluku Komisije o Zračnoj luci Leipzig ⁽⁹¹⁾.

⁽⁸⁹⁾ Odluka 2008/948/EZ, uvodna izjava 182.

⁽⁹⁰⁾ Presuda od 24. ožujka 2011., *Freistaat Sachsen/Komisija*, T-443/08 i T-455/08, Zb. 2011, str. II-01311., točka 225.

⁽⁹¹⁾ Vidjeti bilješku 89.

4. Usluge praćenja letova i prijave putnika na letove, planiranja predviđenih letova i navođenja zrakoplova

- (240) Belgija smatra da su zadatci praćenja letova i prijave putnika na letove, planiranja predviđenih letova i navođenja zrakoplova ključni elementi sigurnosti civilnog zrakoplovstva i da stoga odgovaraju zadacima javne vlasti jer su temeljne sastavnice sigurnosti zračne luke.

5. Zaključci o financiranju usluga od općeg interesa koje pruža BSCA na zahtjev Valonije

- (241) Iz prethodno navedenog proizlazi da Belgija smatra da sve usluge od općeg interesa, koje su utvrđene u članku 25. specifikacije i za koje Regija BSCA-u daje naknadu, predstavljaju negospodarske djelatnosti koje nisu obuhvaćene područjem primjene članka 107. stavka 1. UFEU-a, u skladu s praksom odlučivanja Komisije i europskom sudskom praksom.
- (242) Belgija ističe da je te usluge prije pružala valonska uprava, tj. prije 1991. pružala je usluge „protupožarne zaštite i održavanja”, a prije 2008. usluge zaštite, praćenja letova i prijave putnika na letove, planiranja predviđenih letova i navođenja zrakoplova.
- (243) BSCA pružanjem tih usluga samo preuzima obveze koje imaju javne vlasti na temelju međunarodnih obveza koje proizlaze iz normi Organizacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva ili u skladu s europskim propisima.

ii. Podredno: financiranje gospodarskih djelatnosti od općeg interesa u skladu s presudom *Altmark*

- (244) Prema mišljenju Belgije, kada bi Komisija smatrala da određene prethodno navedene djelatnosti predstavljaju gospodarske djelatnosti, morala bi utvrditi da financiranja tih djelatnosti predstavljaju naknade koje nisu potpore na temelju kriterija navedenih u presudi *Altmark* ⁽⁹²⁾. Naime, tim su se naknadama poštovali kriteriji utvrđeni u sudskoj praksi predmeta *Altmark* zbog čega je moguće isključiti postojanje državne potpore.

1. Postojanje jasno utvrđenih obveza javne usluge

- (245) Belgija smatra da su ispitane djelatnosti, koje su povezane sa zaštitom i sigurnošću civilnog zrakoplovstva i djelatnosti zračne luke, od općeg interesa. Člankom 25. specifikacije priložene Ugovoru o koncesiji od 9. srpnja 1991. utvrđene su obveze koje ima BSCA u okviru zadataka povezanih sa zaštitom i sigurnošću. Tom je odredbom pojašnjeno da te usluge „izvršava koncesionar u svrhu općeg interesa”. Iz te odredbe proizlazi da je Valonija koncesionaru povjerila izvršenje tih usluga te da ga je stoga ovlastila.

2. Objektivno i transparentno utvrđeni parametri naknade

- (246) Parametri naknade utvrđeni su objektivno i transparentno u članku 25. specifikacije kojim je predviđeno da BSCA vodi odvojeni račun poslovanja za djelatnosti iz tog članka.
- (247) Za troškove koji nisu u potpunosti pripisivi usluzi od općeg interesa, primjenjuje se raspodjela razmjernim pripisivanjem na temelju postotka zaposlenika raspoređenih u službu od općeg interesa u pogledu osoblja, ovisno o postotku površina namijenjenih tim službama ili ovisno o drugim objektivnim kriterijima koje mora odobriti Regija.
- (248) Od 2006. za radna mjesta povezana s uslugama protupožarne zaštite i održavanja, a od 2010. za usluge povezane sa zaštitom, uredom za navigaciju i navođenja zrakoplova, utvrđena je gornja granica naknade u članku 25. specifikacije pod uvjetom primjene indeksacije. U svakom slučaju, iznos naknade ne može biti veći od troškova koje je BSCA stvarno snosio za te usluge.

⁽⁹²⁾ Presuda od 24. srpnja 2003., *Altmark Trans*, C-280/00, Zb. 2003, EU:C:2003:415, str. I-7447.

(249) Stoga su parametri naknade bili prethodno utvrđeni i dovoljno detaljno čime je ispunjen drugi kriterij iz presude *Altmark*.

3. Ograničenje naknade na nastale troškove

(250) Belgija smatra da se različitim mehanizmima može izbjeći prekomjerna naknada:

- prije utvrđivanja gornje granice naknade, točnom definicijom troškova koje snosi Valonija i načelom razdvajanja računa omogućeno je izbjegavanje bilo kakve prekomjerne naknade. Nadalje, bio je predviđen nadzorni mehanizam radi provjere, s jedne strane, proračuna BSCA-a i, s druge strane, nepostojanja prekomjerne naknade nakon njezine isplate,
- od 2006. iznos naplaćene intervencije za usluge protupožarne zaštite te sigurnosti kopnenog prometa i područja zračne luke ne može biti veći od 5 774 000 EUR, koji se godišnje indeksira,
- gornja granica naknade dodijeljene službama povezanim sa zaštitom, uredom za navigaciju i navođenje zrakoplova bila je od 2010. utvrđena na iznos koji odgovara troškovima tih usluga iz 2009. i koji se godišnje indeksira.

(251) Osim toga, člankom 25. određeno je da u svakom slučaju primljeni iznos ne može biti veći od stvarno podnesenih troškova i da se, ako dođe do prekomjerne naknade, automatski primjenjuje mehanizam naknade iz proračuna za sljedeću godinu. Kao što je navedeno, BSCA unaprijed utvrđuje proračun te ga valonska uprava nadzire. Ona ga provjerava na licu mjesta svake godine kako bi se uvjerila da BSCA poštuje članak 25. specifikacije.

4. Usporedba sa sličnim dobro upravljanim i opremljenim poduzetnikom

(252) U pogledu BSCA-u, Belgija smatra da nije potrebna nikakva usporedba s dobro upravljanim i opremljenim poduzetnikom jer je očito riječ o dobro upravljanom i opremljenom poduzetniku.

(253) BSCA poštuje međunarodne računovodstvene norme na snazi te svi omjeri navedeni u Komunikaciji Komisije od 20. prosinca 2011. o primjeni pravila Europske unije u području državnih potpora na naknade dodijeljene za pružanje usluga od gospodarskog interesa upućuju na to da se tim društvom učinkovito upravlja. Uostalom, time je uspio privući privatne ulagače 2009. u okviru djelomične privatizacije BSCA-a.

(254) Činjenica da se BSCA-om dobro upravlja i da je odgovarajuće je opremljen poduzetnik najprije se može provjeriti stalnim rastom njegovih financijskih rezultata od 2000. Naime, dok je BSCA 2000. ostvario promet od 7 578 000 EUR, taj je promet 2010. iznosio 81 387 000 EUR. Nadalje, očito je da, kada se BSCA-om ne bi bio dobro upravljalo i ne bi bio dobro opremljen poduzetnik, Zračna luka Charleroi ne bi ostvarila izuzetan rast broja putnika od 1997. do 2011. (s 211 065 putnika na 5 901 007 putnika).

(255) Naposljetku, iz uspostavljenog mehanizma financiranja proizlazi da je, po definiciji, naknada plaćena BSCA-u niža od tržišne cijene svih usluga koje su mu povjerene jer je od 2006. utvrđena gornja granica te naknade za usluge protupožarne zaštite te sigurnosti kopnenog prometa i područja zračne luke, a od 2010. za usluge zaštite.

(d) Povećanje kapitala BSCA-a od strane SOWAER-a u 2002.

(256) Belgija smatra da Komisija nije nikada, do odluke o proširenju postupka iz 2012., izrazila zadržku u pogledu povećanja kapitala BSCA-a. Naprotiv, izričito je potvrdila da je bila riječ o transakciji provedenoj u skladu s načelom privatnog ulagača (vidi uvodnu izjavu 132. Odluke iz 2004.).

(257) Najnovije brojke pokazuju da je BSCA ostvario dobit koja mu je samo za 2010. omogućila da svojim javnim i privatnim dioničarima isplati 6 505 595 EUR. Rezultat poslovanja posljednjih pet godina iznesen je u sljedećoj tablici:

RAČUNI DOBITI I GUBITAKA (u milijunima EUR)	2011.	2010.	2009.	2008.	2007.
	Prodaja i usluge	53 618	48 533	35 434	27 002
Dobit tekuće godine	11 310	9 994	4 445	1 915	1 968
Povrat kapitala	6 815	6 506	387	387	387

- (258) Povećanje kapitala koje je proveo SOWAER imalo je unutarnju stopu povrata od 26,09 %, koja je slična procjeni društva Deloitte & Touche iz 2003., čime je potvrđena vjerodostojnost te analize. S obzirom na prethodno navedeno, potrebno je utvrditi da bi to ulaganje nedvojbeno proveo privatni ulagač.
- (259) Osim toga, Komisija je pri ocjeni povećanja kapitala, u kojoj stoji da su „te sumnje potkrijepljene tvrdnjom da BSCA nije snosio trošak infrastruktura koje su mu stavljene na raspolaganje ni raznih usluga koje mu je pružao SOWAER”, počinila pogrešku koja se tiče prava. Komisija naime mora na svaku vrstu intervencije pojedinačno primijeniti kriterije potrebne za ocjenjivanje njihove ispravnosti te za svaku od tih intervencija ocijeniti postoji li potpora i, ako postoji, je li ta potpora spojiva s unutarnjim tržištem. Naime, filozofija povećanja kapitala BSCA-a u tadašnjem se kontekstu još više razlikuje od cilja stavljanja na raspolaganje infrastruktura zračne luke. Komisija stoga ne može zajedno razmatrati obje vrste intervencije da bi provjerila njihovu ukupnu profitabilnost.

5.1.1.2. *Opaske Belgije nakon primjedbi trećih osoba u pogledu nepostojanja potpore BSCA-u koje su primljene nakon odluke o proširenju odluke iz 2012.*

(a) Naknada za koncesiju koju plaća BSCA

- (260) U odgovoru na napomene BAC-a o naknadama koje je BSCA platio za upotrebu infrastrukture, Belgija navodi da određene naknade koje je spomenuo BAC nisu relevantne za Charleroi, a navedene su u nastavku:
- „slot coordination fee” u nedostatku zagušenja prometa u Zračnoj luci Charleroi,
 - „terminal navigation charge” koja se ne naplaćuje u regionalnim zračnim lukama koje ostvaruju manje od 50 000 komercijalnih letova.
- (261) Nadalje, Belgija smatra, suprotno tvrdnjama BAC-a, da je BSCA kao upravitelj infrastrukture predvidio naknadu za centralizirane infrastrukture društvima za pružanje zemaljskih usluga, uključujući BSCA-u kao opslužitelju zrakoplova na zemlji. Takva je naknada uključena u ugovor koji je BSCA sklopio s društvom Ryanair.
- (262) Za naknadu koju naplaćuje savezna uprava u visini od 0,18 EUR po putniku u odlasku nadležna je savezna država, a ne BSCA.
- (263) Naknada OSP utvrđivala se na temelju stvarnih troškova koje je snosio BSCA-a. U tom pogledu, Belgija smatra da je dovoljno usporediti veličinu infrastrukture Zračne luke Charleroi s onom Zračne luke Bruxelles da bi se zaključilo da upravljanje tom uslugom namijenjenom osobama smanjene pokretljivosti podrazumijeva manje troškove u Charleroiu nego u Bruxellesu, barem zbog kilometara koje je potrebno prijeći do zrakoplova ili za izlazak iz terminala.
- (264) Osim toga, Belgija potvrđuje da je točno da BSCA trenutačno ne naplaćuje nikakvu naknadu povezanu sa zaštitom. Valonija isplaćuje naknadu za taj zadatak obuhvaćen ovlastima javnih tijela, no u ugovoru o koncesiji između BSCA-a i Valonije utvrđena je gornja granica te naknade, a troškove koji nadilaze tu gornju granicu snosi BSCA. Međutim, BSCA nije ni na koji način obavezan te troškove naplatiti putnicima putem naknade.

(265) U pogledu naknade za parkiranje zrakoplova, Belgija smatra da je podatak iz tablice koju je dostavio BAC netočan jer se njime upućuje na to da ne postoje naknade za parkiranje zrakoplova u Zračnoj luci Charleroi, što je pogrešno jer cijene objavljene na web-mjestu BSCA-a jasno upućuju na postojanje tih naknada u iznosu od 1,98 EUR po danu (24 sata) i po toni.

(b) Financiranje usluga od općeg interesa

(266) Više trećih osoba koje su iznijele primjedbe, a najprije Brussels Airlines i BAC, komentirale su financiranje usluga od općeg interesa koje je BSCA pružao Valoniji te osporavaju da određene usluge koje je pružao BSCA, odnosno sigurnost, zaštita, protupožarna zaštita te usluge povezane sa sigurnošću kopnenog prometa i područja zračne luke, mogu predstavljati djelatnosti koje su isključene iz područja primjene članka 107. stavka 1. UFEU-a.

i. Napomena u pogledu usporedbe između Zračne luke Charleroi i BAC-a

(267) Brussels Airlines i BAC tvrde da troškove koje Brussels Airport ima u pogledu tih različitih usluga ne pokrivaju nadležne javne vlasti, u ovom slučaju savezna država, te se čini da iz toga zaključuju da postoji državna potpora u korist Zračne luke Charleroi.

(268) U tom je pogledu potrebno pojasniti da u Belgiji nije za sve zračne luke nadležno isto javno tijelo, tako je za regionalne zračne luke nadležna regija u kojoj se nalaze, a za Brussels Airport odgovorna je savezna država ⁽⁹³⁾. Odgovornost svakog tijela za zračne luke koje su mu povjerene jasno je potvrđena od uvođenja regionalnog upravljanja zračnim lukama (ne uključujući Brussels Airport) Sporazumom o suradnji između belgijske države, koja djeluje u ime društva Société nationale des voies aériennes (S.N.V.A.) ⁽⁹⁴⁾ i regija ⁽⁹⁵⁾, u kojem je nedvosmisleno navedeno da su „regije od datuma stupanja na snagu navedenog Zakona u potpunosti odgovorne za nadležnosti koje su na njih prenesene. One su od tog datuma ovlaštene poduzimati sve potrebne mjere, za koje će snositi svu odgovornost”.

(269) Stoga Zračna luka Charleroi podliježe propisima Valonije, a Zračna luka Bruxelles propisima savezne države. U ovom se slučaju Valonska regija odlučila, u okviru svojih regulatornih ovlasti, financirati dio troškova određenih usluga. Međutim, okolnost da iste usluge u jednom slučaju snosi javno tijelo, a u drugom slučaju upravitelj ni na koji način ne utječe na njihovu kvalifikaciju kao gospodarskih ili negospodarskih djelatnosti.

(270) Uostalom, u Flamanskoj regiji određene usluge koje su ispitane u ovoj Odluci pruža izravno regionalna uprava te ih stoga snosi izravno Flamanska regija. To je posebno slučaj sa svim troškovima povezanim sa zaštitom i sigurnosti Zračnih luka Antwerpen i Oostende, neovisno o obujmu djelatnosti tih Zračnih luka.

ii. Usluge protupožarne zaštite

(271) Konkretnije, u pogledu usluga protupožarne zaštite, Brussels Airlines tvrdi da drugi poduzetnici koji se nalaze u Valoniji i na koje se primjenjuje Direktiva Seveso ⁽⁹⁶⁾ moraju snositi trošak svojih usluga protupožarne zaštite, kao što je to, na primjer, slučaj s prijevoznikom Total u Zračnim lukama Feluy i Brussels Airport čije usluge ne financira Flamanska regija / savezna država.

(272) Belgija smatra da je ta usporedba s poduzetnicima koji su obvezani Direktivom Seveso nerelevantna jer proizlazi iz odredbe te Direktive kojom se od država članica zahtijeva da naredbe poduzetnicima koji su obuhvaćeni njezinim područjem primjene ⁽⁹⁷⁾ da sami poduzimaju mjere za sprečavanje požara. Naprotiv, obveza organiziranja usluga protupožarne zaštite u zračnoj luci propisana je međunarodnim sporazumom koji je donijela Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva te je snose izravno države članice.

⁽⁹³⁾ Članak 6., § 1., X, 7^o Zakona o institucionalnoj reformi, M.S. 15. kolovoza 1980., str. 9434.

⁽⁹⁴⁾ Danas Belgocontrol.

⁽⁹⁵⁾ M.S., 9.3.1990., str. 4439.

⁽⁹⁶⁾ Direktiva Vijeća 96/82/EZ. od 9. prosinca 1996. o kontroli opasnosti od teških nesreća koje uključuju opasne tvari (SL L 10, 14.1.1997., str. 13.), tzv. Direktiva Seveso.

⁽⁹⁷⁾ To nije slučaj sa zračnim lukama.

- (273) Nadalje, Europska komisija i Opći sud potvrdili su da usluge protupožarne zaštite predstavljaju djelatnosti javne ovlasti koje je moguće isključiti iz područja primjene članka 107. stavka 1. UFEU-a.

iii. Usluge povezane sa sigurnosti kopnenog prometa i područja Zračne luke

- (274) Brussels Airlines osporava i kvalifikaciju usluga održavanja kao negospodarskih djelatnosti, koje u ovom slučaju odgovaraju sigurnosti kopnenog prometa i područja zračne luke. U tom pogledu Brussels Airlines samo ističe da takvim uslugama upravlja zračna luka te su one stoga gospodarske.

- (275) Trenutačno je uvriježeno da djelatnost upravljanja zračnom lukom predstavlja gospodarsku djelatnost. Ipak, određene su djelatnosti isključene iz područja primjene članka 107. stavka 1. UFEU-a jer su obuhvaćene ovlastima javnog tijela ili jer su po svojoj prirodi negospodarske, i to čak i ako su, kao što to ističe Brussels Airlines, neophodne za upravljanje zračnom lukom. Stoga, iako je, na primjer, očito da upravljanje zračnom lukom (gospodarska djelatnost) podrazumijeva carinske usluge u svrhu provjere identiteta putnika, ipak je potrebno utvrditi da je takva usluga dio ovlasti koje tradicionalno pridržava država te da je riječ o negospodarskoj djelatnosti. Prema tome, okolnost da su usluge povezane sa sigurnošću kopnenog prometa i područja zračne luke bitne za upravljanje zračnom lukom nije dovoljna da im se oduzme kvalifikacija negospodarske djelatnosti.

- (276) Međutim, kao što je Komisija istaknula u svojoj prethodno navedenoj Odluci o Zračnoj luci Leipzig-Halle: „određeni troškovi u ovom slučaju ovise o zadatcima javne ovlasti. Riječ je o troškovima povezanim s poslovima sigurnosti i policije, mjerama protupožarne zaštite i mjerama javne sigurnosti, sigurnosti upravljanja meteorološkim uslugama i uslugama kontrole zračnog prometa”⁽⁹⁸⁾. Belgija je u svojim primjedbama nakon odluke o proširenju formalnog istražnog postupka iz 2012. podsjetila da iz te iste odluke proizlazi da „djelatnosti operativne sigurnosti” obuhvaćaju sve što je potrebno za sigurnost kopnenog prometa i područja zračne luke, odnosno napajanje električnom energijom, rasvjetu uzletno-sletne staze, rasvjetu stajanki itd. Međutim, u ovom je slučaju riječ isključivo o održavanju tih različitih djelatnosti.

iv. Usluge općenito povezane sa zaštitom i sigurnosti

- (277) Naposljetku, Brussels Airlines općenito osporava kvalifikaciju usluga sigurnosti i zaštite kao „negospodarskih”. U ovom se slučaju čini da Brussels Airlines među usluge povezane sa sigurnošću ubraja i one povezane s praćenjem letova, prijavom putnika na letove i planiranjem letova te s navođenjem zrakoplova.

- (278) Brussels Airlines konkretnije osporava da su usluge povezane s praćenjem letova i prijavom putnika na letove, s planiranjem letova i navođenjem zrakoplova obuhvaćene Uredbom (EZ) br. 2320/2002 Europskog parlamenta i Vijeća⁽⁹⁹⁾, koja odgovara „nizu mjera te osoblja i opreme namijenjenih zaštiti civilnog zrakoplovstva od nezakonitih radnji”.

- (279) Ipak, valonska tijela nisu nikada smatrala da su djelatnosti praćenja letova i prijave putnika na letove, planiranja letova i navođenja zrakoplova povezane sa sigurnošću zračne luke. Naprotiv, smatraju su da su te djelatnosti ključne za zaštitu zračne luke te u tom pogledu upućuju na objašnjenja koja su već iznijela u svojem odgovoru na odluku o pokretanju formalnog istražnog postupka.

- (280) U pogledu napomene BAC-a o činjenici da zračni prijevoznici koji posluju iz Bruxellesa moraju plaćati naknadu za usluge praćenja letova, prijave putnika na letove i planiranja letova koje pruža Belgocontrol, ponovno je riječ o argumentu koji se temelji na izvoru financiranja usluge, a koji nije dovoljan da bi se navedena usluga kvalificirala kao negospodarska.

- (281) Belgija nadalje napominje da je prethodno navedenim Sporazumom o suradnji iz 1989., kojim je određeno da „regije mogu besplatno dobiti pomoć središnjih službi [S.N.V.A.] pri primjeni međunarodnih normi i preporuka

⁽⁹⁸⁾ Uvodna izjava 182.

⁽⁹⁹⁾ Uredba (EZ) br. 2320/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. prosinca 2002. o uspostavi zajedničkih pravila u području sigurnosti civilnog zrakoplovstva (SL L 355, 30.12.2002., str. 1.).

u području civilnog zrakoplovstva”⁽¹⁰⁰⁾, odlučeno da su određene usluge koje Belgocontrol pruža u regionalnim zračnim lukama besplatne. Za to besplatno pružanje usluga utvrđena je gornja granica na razini djelatnosti valonskih zračnih luka iz 1989., pri čemu je Valonija snosila troškove svih usluga koje su nadilazile tu razinu djelatnosti.

- (282) Iz Smjernica iz 2005. i iz propisa Unije o uslugama zračnog prometa proizlazi da su te usluge negospodarske djelatnosti i stoga nisu obuhvaćene područjem primjene članka 107. stavka 1. UFEU-a. Naime, riječ je o jednom od načina regionalizacije upravljanja zračnim lukama, ne uključujući Brussels Airport.
- (283) Belgija smatra da iz prethodno navedenog proizlazi da se nijednom od napomena koje su iznijeli Brussels Airlines i BAC ne može dovesti u pitanje činjenica da zadatci protupožarne zaštite, zadatci povezani sa sigurnošću kopnenog prometa i područja zračne luke, sa zaštitom, praćenjem letova, prijavom putnika na letove, planiranjem letova i navođenjem zrakoplova predstavljaju negospodarske djelatnosti.

5.1.1.3. *Opaske Belgije nakon primjedaba trećih osoba primljenih nakon objave novih Smjernica o zrakoplovstvu*

- (284) Belgija je nakon primjedaba trećih osoba primljenih nakon objave novih Smjernica o zrakoplovstvu posebno iznijela opaske o utjecaju mjera u korist BSCA-a na tržišno natjecanje.
- (285) Treće osobe (BAC i Brussels Airlines) smatraju da su potpore omogućile BSCA-u da primjenjuje „umjetno niske” naknade te da je zato postojala znatna razlika između naknada BSCA-a i drugih zračnih luka. Ta je praksa dovela do smanjenja broja putnika u Zračnoj luci Bruxelles-National.
- (286) Belgija osporava određene brojčane podatke koje je dostavio Brussels Airlines. Na primjer, u pogledu usporedbe cijena između BAC-a i BSCA-a, Belgija ističe da je „Brussels Airlines uključio cijene koje se ne odnose na zračne prijevoznike, nego na zemaljske usluge”. Tablicom koju je dostavio Brussels Airlines nisu bili obuhvaćeni slični troškovi koje je naplaćivao BSCA. Isto vrijedi i za druge troškove koje naplaćuje savezna država.
- (287) Belgija smatra da je potrebno s istom predostrožnosti pristupiti tablici u kojoj su uspoređene različite zračne luke. Stoga je u stupcu „passenger charges or fee” za Zračnu luku Marseille Provence Brussels Airlines naveo cijenu od 13,47 EUR, što zapravo, prema mišljenju Belgije, odgovara „pristojbi za sigurnost koju naplaćuje država, a ne naknadi koju snose putnici u smislu naknade zračne luke”.
- (288) Kada je riječ o nepostojanju utjecaja na trgovinu, Belgija upućuje Komisiju na svoje primjedbe od 23. svibnja 2012. i na svoju obavijest od 12. prosinca 2012. u pogledu razlike između Zračnih luka Bruxelles-National i Charleroi.
- (289) U pogledu negativnog utjecaja na zračne prijevoznike koji posluju u Zračnoj luci Bruxelles-National, Belgija ističe određeni broj elemenata:
- Brussels Airlines prestao je opsluživati određena odredišta kao što su Palermo, Krakov i Sevilla. Ta je činjenica točna, ali njome nisu uzeta u obzir odredišta koja su naknadno ponovno otvorena od 2014.,
 - iako BAC ističe da su letovi iz Zračne luke Bruxelles-National prema Nadoru i Tangeru (Maroko) smanjeni zbog prijevoznika Jetairfly koji ta isti odredišta opslužuje iz Charleroi, Belgija podsjeća da i prijevoznik Air Arabia leti prema tim odredištima iz Zračne luke Bruxelles-National,
 - u pogledu letova prema Istanbulu, Belgija ističe da se u Zračnoj luci Bruxelles-National povećao broj letova prema tom odredištu nakon što se zračni prijevoznik Pegasus, koji opslužuje Tursku, premjestio u Charleroi,
 - naposljetku, Belgija ističe da se u Zračnoj luci Charleroi jednako tako smanjio broj određenih letova ili su određena odredišta ukinuta jer su određeni letovi prijevoznika preneseni u Zračnu luku Bruxelles-National. Tako je na primjer Charleroi izgubio tri leta tjedno prema Casablanci u korist Zračne luke Bruxelles-National jer je prijevoznik Air Arabia te letove prenio u Bruxelles.

⁽¹⁰⁰⁾ Članak 5.1.

- (290) Belgija podsjeća da je Ryanair nedavno počeo poslovati u Zračnoj luci Bruxelles-National, čime je dokazano da visoka razina naknada nije spriječila Ryanair u tom novom pothvatu. Ipak, Belgija ponovno tvrdi da je tržišno natjecanje između Zračnih luka Charleroi i Bruxelles-National ograničeno, i to na konkretne segmente čarter i niskotarifnih letova.
- (291) Usto, Belgija tvrdi da se smatra da se uspjeh Zračne luke Charleroi objašnjava jedino poslovnom strategijom BSCA-a u pogledu naknada. Tom je tvrdnjom zanemarena stvarnost jer se pojavilo sasvim novo tržište niskotarifnih letova koje odgovara na novu potražnju. U tom pogledu Valonija podsjeća da je prije nekoliko godina 40 % putnika u Charleroiu prvi put letjelo zrakoplovom, što dokazuje da ti putnici nisu bili „preoteti” Zračnoj luci Bruxelles-National.

5.1.2. *Spojivost potpora u korist BSCA-a*

5.1.2.1. *Primjedbe Belgije o spojivosti mjera u korist BSCA-a koje su ocijenjene na temelju Smjernica o zrakoplovstvu*

- (292) Prema mišljenju Belgije ⁽¹⁰¹⁾, kada bi Komisija, iako je to nemoguće, smatrala da je BSCA primio potpore, te bi potpore trebalo ocijeniti kao operativne potpore koje je moguće odobriti na temelju Smjernica o zrakoplovstvu. Naime, uvjeti koje je potrebno ispuniti za odobrenje takvih potpora, a koji su predviđeni točkom 137. Smjernica o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima, jesu doprinos utvrđenom cilju od zajedničkog interesa, potreba za potporom, primjerenost mjere državne potpore kao političkog instrumenta, postojanje učinka poticaja, razmjernost potpore i nepostojanje negativnog učinka na tržišno natjecanje.

(a) *Doprinos cilju od zajedničkog interesa*

- (293) Razvoj zračnih luka Valonske regije dio je globalne strategije gospodarskog i socijalnog razvoja predmetnih regija koja se provodi od 1989. Valonija je dostavila razne dokumente i studije kojima se potvrđuje ostvarivanje tog cilja.
- (294) Osim toga, kao što na to upućuju studije koje su od 2000. do 2001. naručili Valonska regija i BSCA, Zračna luka Bruxelles-National u to je doba bila na granici zasićenja te se Zračna luka Charleroi stoga mogla uklopiti u nastojanja s ciljem suzbijanja zagušenja.
- (295) Nadalje, iz različitih studija izrađenih na zahtjev Valonske regije i BSCA-a proizlazi da je u Zračnoj luci postojala stvarna potražnja u segmentu niskotarifnih letova. Ta je potražnja u stvarnosti potvrđena njezinim uspjehom te je stoga bilo opravdano osigurati razvoj Zračne luke Charleroi s obzirom na izrazito gusto naseljeno prihvatno područje koje se nalazi u središtu Europe.
- (296) Razvoj Zračne luke Charleroi pokazao je da nije bila riječ o financiranju neprofitabilnih djelatnosti jer je Zračna luka uspjela doseći profitabilnost od 2004. Poslovnim planom BSCA-a iz 2001. predviđena je ponovna uspostava profitabilnosti u 2005., odnosno godinu dana kasnije, što potvrđuje da je taj plan bio oprezan i razuman.
- (297) Belgija smatra da se, ako se promatra istodobni razvoj prometa putnika u Zračnim lukama Bruxelles-National i Charleroi, može zaključiti da je eventualni utjecaj Charleroi na Bruxelles-National bio graničan. Razvoj Zračne luke Bruxelles-National zakočen je stečajem društva Sabena u studenome 2001., a ne istodobnim razvojem Zračne luke Charleroi. Kao što je navedeno, studijom koju je 2010. izradio BSCA utvrđeno je da je 40 % tih putnika prvi put letjelo zrakoplovom, što dokazuje da posljedičan broj putnika nije bio „preotet” Zračnoj luci Bruxelles-National. Osim toga, drugi se znatan dio putnika sastojao od putnika koji su se odlučili na kratkotrajna turistička putovanja na koje ne bi otišli u nedostatku atraktivnih cjenovnih uvjeta. Zračna luka Bruxelles-National donedavno nije razvila segment niskotarifnih letova ili je on bio slabo razvijen. Stoga je easyJet 2007. uveo svoja prva odredišta u Zračnu luku Bruxelles-National.

⁽¹⁰¹⁾ Odgovor 15. iz dopisa Belgije od 24. veljače 2014.

(b) Potreba za potporom

- (298) Eventualne potpore koje bi Komisija utvrdila bile su zasigurno potrebne za ostvarivanje tog cilja gospodarskog i regionalnog razvoja.

(c) Primjerenost mjere potpore

- (299) Financijsko preuzimanje troškova povezanih sa zadacima od općeg interesa koje je Regija povjerila BSCA-u bilo je najprimjerenije sredstvo za ostvarivanje tog prethodno navedenog cilja od općeg interesa. Ne postoje drugi politički instrumenti ili instrumenti potpora kojima bi se mogao postići taj cilj.

(d) Učinak poticaja

- (300) Nadalje, učinak poticaja postignut je jer, u nedostatku tog financiranja, ne bi bilo moguće osigurati razvoj djelatnosti zračne luke niti ostvariti taj intenzitet prometa koji je omogućio poboljšanje mobilnosti europskih građana te gospodarski i regionalni razvoj zahvaljujući djelatnostima zračne luke. Belgija upućuje Komisiju na broj putnika koji je BSCA primio u razdoblju koje treba uzeti u obzir. Kao što je prethodno navedeno, Zračna luka Charleroi u tom je razdoblju bila zračna luka kategorije D, te je malo vjerojatno da bi mogla narušiti tržišno natjecanje. Osim toga, u skladu je s ciljevima Smjernica o zrakoplovstvu, kojima se nastoji osigurati dugoročna profitabilnost regionalnih zračnih luka.

(e) Razmjernost potpore

- (301) Naposljetku, potpora je razmjerna. Kao što je prethodno navedeno, naknada koja se dodjeljuje za zadatke od općeg interesa, koja je predviđena u članku 25. potpisane specifikacije u prilogu Ugovoru o uslugama između Valonske regije i BSCA-a, utvrđena je tako da u slučaju da je veća od gornje granice, što je slučaj s dijelom naknade namijenjene protupožarnoj zaštiti te sigurnosti kopnenog prometa, troškove mora financirati BSCA. Eventualna potpora u okviru usluga koje pruža SOWAER odnosi se na granični iznos.
- (302) S obzirom na ograničeni iznos dijela potpore u okviru tih naknada za usluge od općeg interesa koje Komisija može dovesti u pitanje i na cilj tih usluga, potrebno je smatrati da je taj uvjet razmjernosti ispunjen.

(f) Nepostojanje negativnog učinka na tržišno natjecanje

- (303) Kada je riječ o nepostojanju ili izbjegavanju negativnog učinka na tržišno natjecanje, Komisija će se trebati vratiti u trenutak dodjele javnog financiranja kako bi ocijenila taj uvjet. Nije moguće smatrati da je u trenutku te dodjele postojao nedopušten utjecaj na tržišno natjecanje. Kao što je to dokazano Europskoj komisiji, Zračna luka Charleroi nije se razvijala na štetu drugih zračnih luka. Te djelatnosti proizlaze iz nastanka novog tržišta u posebnom segmentu koji nije bio razvijen u Zračnoj luci Bruxelles ili je bio vrlo slabo razvijen.
- (304) Kao što je prethodno navedeno, dvjema je studijama koje su izradili neovisni stručnjaci, Roland Berger International Management Consultant i GTM, utvrđeno zasićenje Zračne luke Bruxelles-National do kojeg bi uskoro došlo i nepostojanje preklapanja u pogledu klijentele između dvaju zračnih luka. Prijevoznici koji su poslovali u Zračnoj luci Bruxelles nisu tada bili zainteresirani za Zračnu luku Charleroi, dok Ryanair, glavni korisnik Zračne luke Charleroi, u to doba nije imao nikakvu strategiju za poslovanje u glavnim zračnim lukama.
- (305) Uostalom, Okvirnim ugovorom Valonske regije od 20. srpnja 2000., koji je proširen Odlukom od 8. studenoga 2000., obuhvaćen je cilj „provođenja politike koja će omogućiti učinkovitu suradnju s upraviteljima Zračne luke Bruxelles National” ⁽¹⁰²⁾.
- (306) Osim toga, Zračna luka Charleroi bila je u nepovoljnom položaju zbog zakonskih zahtjeva kojima je uređeno obvezujuće radno vrijeme. Zračna je luka 2000. bila otvorena od 7 sati ujutro do 22 sata navečer. To je radno vrijeme neznatno prilagođeno od 6.30 do 23 sata kako bi Zračna luka mogla prihvatiti zrakoplove koji ondje imaju bazu.

⁽¹⁰²⁾ Obavijesti koju je valonska vlada odobrila 8. studenoga 2000., str. 2.

- (307) Nadalje, Zračnoj luci Charleroi u 2000. uvelike je manjkao ugled, kao što to potvrđuju studije društava GTM i Roland Berger. Infrastruktura je bila skućena, ograničena i neposjećena. Zračna je luka nudila samo jednu redovnu liniju i neke čarter letove ljeti. Nije moguće smatrati da je Zračna luka Charleroi u to doba mogla konkurirati Zračnoj luci Bruxelles-National.
- (308) Naposljetku, Zračna luka Bruxelles-National bila je u povlaštenom položaju u pogledu infrastrukture (više terminala, više uzletno-sletnih staza itd.) i pristupačnosti jer se nalazila blizu glavnog grada i jer je bila povezana željeznicom, što Zračna luka Charleroi nije.

5.1.2.2. *Primjedbe Belgije o spojivosti stavljanja na raspolaganje infrastrukture, koja je ocijenjena na temelju članka 106. stavka 2. UFEU-a*

- (309) Te su se primjedbe odnosile na spojivost:

- stavljanja na raspolaganje infrastrukture, koja je ocijenjena na temelju Smjernica iz 2005. (potonje su zamijenjene Smjernicama o zrakoplovstvu iz 2014.),
- financiranja dijela troškova usluga od općeg interesa, koja je ocijenjena na temelju članka 106. stavka 2. UFEU-a.

- (310) Kada je riječ o spojivosti financiranja dijela troškova usluga od općeg interesa koja je procijenjena na temelju članka 106. stavka 2. UFEU-a, Belgija tvrdi da je to financiranje u skladu s:

- člankom 106. stavkom 2. UFEU-a u razdoblju do 19. prosinca 2005.,
- Odlukom Komisije od 28. studenoga 2005., u razdoblju od 19. prosinca 2005. do 31. siječnja 2012.,
- okvirom od 20. prosinca 2011. u razdoblju od 31. siječnja 2012.

- (311) Belgija smatra da, kada bi Komisija smatrala da nisu ispunjeni svi uvjeti iz presude *Altmark*, trebalo bi odobriti naknadu za usluge od općeg interesa na temelju Odluke od 28. studenoga 2005. ⁽¹⁰³⁾.

- (312) U pogledu mjera dodijeljenih prije 19. prosinca 2005., odnosno prije stupanja na snagu Odluke od 28. studenoga 2005., njihova se spojivost temelji izravno na članku 106. stavku 2. UFEU-a. Iz prakse odlučivanja Europske komisije ⁽¹⁰⁴⁾ proizlazi da su uvjeti iz članka 106. stavka 2. UFEU-a povezani s uvjetima iz Odluke od 28. studenoga 2005. o primjeni odredaba članka 106. stavka 2. UFEU-a na državne potpore u obliku naknade za pružanje javnih usluga koje se dodjeljuju određenim poduzetnicima kojima je povjereno obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa ⁽¹⁰⁵⁾. Stoga se spojivost mjera dodijeljenih prije 19. prosinca 2005. može analizirati zajedno s mjerama koje su kasnije dodijeljene u skladu s člankom 106. stavkom 2. UFEU-a s obzirom na iste temeljne kriterije koji su navedeni u Odluci od 28. studenoga 2005.

- (313) U pogledu mjera dodijeljenih od 19. prosinca 2005., one su obuhvaćene područjem primjene Odluke od 28. studenoga 2005. ako odgovaraju naknadama za pružanje javnih usluga koje se dodjeljuju poduzetnicima čiji prosječni godišnji promet bez poreza ne doseže 100 000 000 EUR tijekom dviju poslovnih godina koje prethode dodjeli navedene usluge, pod uvjetom da godišnji iznos naknade nije veći od 30 000 000 EUR ⁽¹⁰⁶⁾. Međutim, BSCA ni u jednom trenutku nije ostvario godišnji promet veći od 100 000 000 EUR. Osim toga, Belgija smatra

⁽¹⁰³⁾ Odluka Komisije 2005/842/EZ od 28. studenoga 2005. o primjeni odredaba članka 86. stavka 2. Ugovora o EZ-u na državne potpore u obliku naknade za pružanje javnih usluga koje se dodjeljuju određenim poduzetnicima kojima je povjereno obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa (SL L 312, 29.11.2005., str. 67.).

⁽¹⁰⁴⁾ Odluka Komisije od 28. listopada 2009. o financiranju javnih bolnica iz mreže Iris u Regiji glavnoga grada Bruxellesa, NN 54/2009, web-mjesto *Europa*.

⁽¹⁰⁵⁾ Vidjeti bilješku 103.

⁽¹⁰⁶⁾ Radni dokument službi Komisije, često postavljana pitanja o Odluci Komisije 2005/842/EZ od 28. studenoga 2005. o primjeni članka 86. stavka 2. Ugovora o EZ-u na državne potpore u obliku naknade za pružanje javnih usluga koje se dodjeljuju određenim poduzetnicima kojima je povjereno obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa i o Okviru Zajednice za državnu potporu u obliku naknade za javne usluge, SEC(2007) 1516 *final*, str. 6.

da je očito da naknada za eventualne usluge od općeg interesa, koje bi Komisija kvalificirala kao gospodarske, neće ni približno doseći gornju granicu od 30 000 000 EUR. Stoga je jasno da je ta naknada obuhvaćena područjem primjene Odluke od 28. studenoga 2005.

- (314) Na temelju Odluke od 28. studenoga 2005., mjere koje su obuhvaćene njezinim područjem primjene spojive su ako ispunjavaju sljedeće uvjete.

(a) Ovlaštenje

- (315) Belgija smatra da je dokazala postojanje obveza javne usluge kada je „utvrdila” da je ispunjen prvi uvjet iz presude *Altmark* (vidi odjeljak 5.1.1.1.(c)ii.). Usto, Belgija smatra da su parametri za izračun naknade i metode kojima se izbjegavaju prekomjerne naknade obrazloženi kada je Belgija dokazala da su ispunjeni treći i četvrti uvjet iz presude *Altmark*.

(b) Naknada

- (316) Belgija podsjeća da je od 2006. utvrđena gornja granica za intervencije Valonije u pogledu usluga povezanih s protupožarnom zaštitom te sigurnosti kopnenog prometa i područja zračne luke, a od 2010. u pogledu usluga povezanih sa zaštitom, uredom za navigaciju i navođenjem zrakoplova. Na temelju troškovnog računovodstva koje je uspostavio BSCA moguće je dokazati da je taj uvjet ispunjen.

(c) Razdvajanje računa

- (317) Belgija smatra da je razdvajanje računa zajamčeno primjenom članka 25. specifikacije kojim je određeno da „koncesionar zasebno vodi račune poslovanja za službe. Te račune može u svakom trenutku na licu mjesta provjeriti koncedent.” Osim toga, računovodstveno odvajanje potvrđeno je dokumentom iz priloga 8.

(d) Nadzor prekomjerne naknade

- (318) Valonija može u svakom trenutku nadzirati račune BSCA-a namijenjene uslugama od općeg interesa na temelju članka 25. specifikacije. Tako valonska uprava svake godine provodi nadzor na licu mjesta kako bi provjerila dokumente o prijavi potraživanja koje BSCA podnosi kako bi dobio naknadu za usluge od općeg interesa.

(e) Zaključak

- (319) Iz prethodno navedenog proizlazi da se financiranje usluga od općeg interesa, koje bi Komisija kvalificirala kao gospodarske, može ocijeniti spojivim s unutarnjim tržištem na temelju Odluke od 28. studenoga 2005.

5.2. Opaske Belgije o mjerama u korist društva Ryanair

- (320) Nakon odluke o pokretanju postupka iz 2002. i odluke o proširenju postupka iz 2012. Belgija je podnijela opaske kako bi dokazala da mjere u korist društva Ryanair koje se ispituju u ovoj Odluci ne predstavljaju državne potpore.

5.3. Opaske Belgije o roku zastare

- (321) U skladu s opaskama koje je Belgija iznijela nakon donošenja odluke o proširenju postupka iz 2012., da bi se smatralo da financiranje usluga od općeg interesa predstavlja državnu potporu, na njega se mora primjenjivati zastara iz članka 15. Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999⁽¹⁰⁷⁾, dalje u tekstu: „postupovna uredba”.

⁽¹⁰⁷⁾ Uredba Vijeća (EZ) br. 659/1999 od 22. ožujka 1999. o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 83, 27.3.1999., str. 1.).

- (322) U skladu s tom odredbom, rok zastare počinje danom kada je nezakonita potpora dodijeljena korisnicima. U skladu s propisima Unije ⁽¹⁰⁸⁾ i praksom odlučivanja Komisije ⁽¹⁰⁹⁾, Komisija mora procijeniti mjeru u odnosu na pravila primjenjiva na datum na koji je potpora dodijeljena, „odnosno na datum pravno obvezujućeg akta na temelju kojeg je korisnik stekao pravo na primanje potpore”. Sudskom praksom Unije potvrđeno je da datum dodjele potpore odgovara datumu „pravno obvezujućeg akta kojim se nadležno (nacionalno) tijelo obvezuje dodijeliti potporu” ⁽¹¹⁰⁾. Međutim, pravni akt postaje obvezujući od dana kada je, u skladu s nacionalnim pravom, država obvezna izvršiti svoju obvezu na temelju predmetnog akta. Prije toga riječ je samo o iskazu namjere ⁽¹¹¹⁾.
- (323) Iz prethodno navedenog proizlazi da je naknada za usluge od općeg interesa koje je pružao BSCA dodijeljena 9. srpnja 1991., odnosno na datum sklapanja Ugovora o koncesiji i specifikaciji koji su pravna osnova te naknade koja je obvezujuća za Regiju. Od tog datuma, bez obzira na donošenje raznih odredaba koje nemaju utjecaja na načelo prema kojem Regija obvezno mora nadoknaditi te troškove, za isplatu te naknade dužna je Valonija. Ta se zastara ne odnosi samo na neke negospodarske usluge navedene u izmjeni br. 6 od 15. siječnja 2008. Stoga se desetogodišnji rok zastare počeo primjenjivati 9. srpnja 1991.
- (324) Rok zastare od deset godina, koji je stoga istekao u srpnju 2001., nije prekinut nijednom mjerom Komisije u pogledu naknade primljene na temelju usluga od općeg interesa koje je pružao BSCA, što je propisano člankom 15. postupovne uredbe. Unatoč tome što ta naknada nije isplaćena u okviru Ugovora za razdoblje od 2000. do 2001., strane, odnosno Valonija i BSCA, namjeravale su je i dalje zadržati na neograničeno vrijeme, a ta je namjera potvrđena pokrivanjem tih troškova tijekom navedenog razdoblja te je provedena izmjenom iz 2002., tako da početak zastare nije doveden u pitanje.
- (325) Rok zastare mogao se prekinuti samo dopisom Komisije od 24. travnja 2002., koji među ostalim sadržava pitanja o financiranju BSCA-a te bi se stoga mogao neizravno odnositi na pokrivanje troškova usluga od općeg interesa. Valonska su tijela dostavila detaljna objašnjenja nakon tog zahtjeva te Komisija ni u jednom trenutku nije dovela u pitanje zakonitost tog financiranja.
- (326) Iz prethodno navedenog proizlazi da ako bi se smatralo da naknade isplaćene za usluge od općeg interesa predstavljaju državne potpore, *quod non*, za ovlasti Komisije u području povrata potpore nastupila je zastara u skladu s člankom 15. postupovne uredbe.

5.4. Opaske Belgije o kršenju legitimnih očekivanja

- (327) Nakon odluke o proširenju postupka iz 2012., Belgija je iznijela opaske o primjeni načela legitimnih očekivanja u pogledu subvencije koju Regija isplaćuje za određene usluge povezane s djelatnošću zračne luke.
- (328) U skladu sa sudskom praksom Suda u području državnih potpora, Komisija po službenoj dužnosti mora uzeti u obzir izvanredne okolnosti kojima je, u skladu s člankom 14. stavkom 1. postupovne uredbe, opravdano odbijanje nalaganja povrata nezakonito dodijeljenih potpora ako je taj povrat protivan općem načelu prava Unije, kao što je poštovanje legitimnih očekivanja korisnika.
- (329) Kao što je to sažeo nezavisni odvjetnik Philippe Léger, kršenje tog načela dozvoljeno je ako su ispunjena sva tri sljedeća uvjeta: „Najprije, mora postojati akt ili postupak uprave Zajednice koji bi mogao potaknuti ta očekivanja (...). Zatim, predmetna osoba ne bi trebala moći predvidjeti promjenu smjera djelovanja uprave Zajednice (...). Naposljetku, interes Zajednice kojim se vodi pobijani akt ne opravdava kršenje legitimnih očekivanja zainteresirane osobe (...).”

⁽¹⁰⁸⁾ Vidi uvodnu izjavu 10. Uredbe (EZ) br. 1998/2006 od 15. prosinca 2006. o primjeni članaka 87. i 88. Ugovora na *de minimis* potpore (SL L 379, 28.12.2006., str. 5.).

⁽¹⁰⁹⁾ Odluka Komisije od 1. kolovoza 2006. o smjernicama o okončanju potpora iz (2000. – 2006.) strukturnih fondova, COM (2006) 3424, neobjavljena, *web-mjesto europa.com*.

⁽¹¹⁰⁾ Presuda od 14. siječnja 2004., *Fleuren Compost BV/Komisija*, T-109/01, Zb. str. II-00127., ECLI:EU:T:2004:4, točka 74.

⁽¹¹¹⁾ Presuda od 15. veljače 2001., *Austrija/Komisija*, C-99/98, Zb., str. I-01101., ECLI:EU:C:2001:94, točke 34., 35. i 38.

- (330) Belgija smatra da, posebno u pogledu subvencije koju Regija plaća za određene usluge povezane s djelatnošću zračne luke, nisu ispunjena sva tri uvjeta navedena u prethodnoj uvodnoj izjavi.
- (331) Komisija je ispitala subvenciju koju je Regija plaćala za određene usluge povezane s djelatnošću zračne luke u okviru prve istrage te u svojoj Odluci iz 2004. nije iznijela nikakav prigovor u tom pogledu. Komisija je u Odluci iz 2004. izričito navela da „ne osporava zakonitu mogućnost valonskih tijela da nastave pokrivati troškove održavanja i protupožarne zaštite”⁽¹¹²⁾. Međutim, usluge održavanja koje je u tom doba pokrивao BSCA bile su definirane kako slijedi: „koncesionar mora u okviru koncesije za usluge osigurati održavanje zemljišta, zgrada i opreme, objekata i instalacija koji su mu stavljeni na raspolaganje i koji su namijenjeni za zadatke pružanja usluga za koje je dodijeljena koncesija, tako da uvijek budu prikladni za upotrebu u svrhu za koju su namijenjeni”. U istom smislu, u uvodnoj izjavi 352. iste Odluke iz 2004., Komisija je utvrdila da je „[d]io troškova tih zračnih luka, privatnih ili javnih, ipak predmet naknada za javne usluge, na temelju zadataka koji proizlaze iz zahtjeva sigurnosti i zaštite, ili drugih doprinosa troškovima koji sami po sebi ne bi bili gospodarski održivi, ali su i dalje potrebni za upravljanje tim čvorištima. Može biti riječ o uslugama kontrole zračnog prometa, policije, gašenja požara itd.”
- (332) Belgija osim toga ističe da se poništenje Općeg suda nije ni na koji način odnosilo na taj aspekt Odluke iz 2004.
- (333) Iz toga zaključuje da su ispunjena sva tri uvjeta iz uvodne izjave 330.
- (334) Kao prvo, Odluka koju je 2004. donijela Komisija i činjenica da se Opći sud nije izjasnio u tom pogledu „pridonijele su okolnostima koje mogu potaknuti ta očekivanja”. Naime, Belgija smatra da je BSCA imao precizna osiguranja da pokrivanje troškova usluga od općeg interesa nije moglo predstavljati državnu potporu jer u Odluci iz 2004. u tom pogledu nije bio iznesen nikakav prigovor. Osim toga, ta su legitimna očekivanja bila potkrijepljena ustaljenom praksom odlučivanja Komisije u tom pogledu, posebno kada je riječ o razlikovanju gospodarskih od negospodarskih djelatnosti, kao što je među ostalim ponovljeno u Odluci o Zračnoj luci Leipzig-Halle.
- (335) Kao drugo, BSCA nije mogao „predvidjeti promjenu smjera djelovanja uprave Zajednice”. Naime, Belgija smatra da BSCA nije mogao na temelju nijednog pokazatelja zaključiti da će Komisija 2012. ponovno ispitati mjeru u pogledu koje 2004. nije izrazila nikakvu zadržku te koju Opći sud nije 2008. doveo u pitanje.
- (336) Kao treće, interes Unije nije iznad interesa BSCA „da ostane u položaju koji je legitimno mogao smatrati stabilnim”. Naime, Belgija smatra da je BSCA-u znatno naštetila odluka Komisije kojom je naložen povrat poticaja koje je BSCA primio u zamjenu za pružanje usluga od općeg interesa.
- (337) Zaključno, Belgija smatra da su se te financijske naknade, koje su ključne za osiguravanje zaštite i sigurnosti područja i djelatnosti zračne luke, zadržale i proširile nakon Odluke iz 2004., posebno zbog legitimnih očekivanja proizašlih iz stajališta Komisije prema kojem financiranje usluga od općeg interesa nije predstavljalo državnu potporu u smislu članka 107. UFEU-a. S obzirom na legitimna očekivanja koja je Komisija potaknula u BSCA-u, ako bi Komisija zaključila da predmetni poticaji predstavljaju državne potpore, ne bi mogla naložiti njihov povrat u skladu s člankom 15. postupovne uredbe.

6. OCJENA MJERA

- (338) U skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a, svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku koja narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj, nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama.

⁽¹¹²⁾ Vidi uvodnu izjavu 214. Odluke iz 2004.

- (339) Stoga se mjera smatra državnom potporom ako su ispunjeni sljedeći kumulativni uvjeti: 1. korisnik ili korisnici jesu poduzetnici u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a; 2. mjerom se dodjeljuje selektivna prednost njezinu korisniku; 3. mjera je dodijeljena putem državnih sredstava te je pripisiva državi i 4. mjera narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje te može utjecati na trgovinu među državama članicama.
- (340) Komisija će u ovom poglavlju ocijeniti mogu li mjere opisane u poglavlju 3. predstavljati potpore u korist BSCA-a i/ili društva Ryanair, a zatim će se posvetiti pitanju spojivosti utvrđenih potpora s unutarnjim tržištem, primjenjivosti roka zastare i načela legitimnih očekivanja.

6.1. Postojanje državnih potpora u korist BSCA-a

6.1.1. Pojam poduzetnika u smislu članka 107. UFEU-a

- (341) U skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a, da bi se mjera smatrala državnom potporom, njome se moraju „stavljati određeni poduzetnici ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj”.
- (342) Sud dosljedno definira poduzetnike kao subjekte koji obavljaju gospodarsku djelatnost, neovisno o pravnom statusu tih subjekata ili njihovu načinu financiranja⁽¹¹³⁾. Usto, Sud je dosljedno presuđivao da je gospodarska djelatnost svaka djelatnost koja se sastoji od ponude robe ili usluga na danom tržištu⁽¹¹⁴⁾.
- (343) U svojoj presudi „Aéroports de Paris” Opći sud je zaključio da je upravljanje zračnom lukom, koje obuhvaća pružanje usluga zračne luke zračnim prijevoznicima, gospodarska djelatnost.
- (344) U svojoj presudi „Zračna luka Leipzig-Halle”⁽¹¹⁵⁾ Opći sud je potvrdio da je upravljanje zračnom lukom u zamjenu za naknadu gospodarska djelatnost čiji je neodvojivi dio izgradnja infrastrukture zračne luke⁽¹¹⁶⁾. Kada upravitelj zračne luke obavlja gospodarske djelatnosti, neovisno o njegovu pravnom statusu ili načinu financiranja, on predstavlja poduzetnika u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a te je stoga obuhvaćen područjem primjene pravila UFEU-a o državnim potporama⁽¹¹⁷⁾. Opći sud jednako tako potvrdio je da, za razliku od njihovih učinaka, ciljevi regionalne, gospodarske politike ili politike prijevoza koji se ostvaruju izgradnjom ili proširenjem infrastrukture zračne luke nisu relevantni za utvrđivanje je li riječ o gospodarskoj djelatnosti.
- (345) Pitanje postoji li tržište utvrđenih usluga može ovisiti o načinu na koji su te usluge organizirane u predmetnoj državi članici⁽¹¹⁸⁾. Pravila o državnim potporama primjenjuju se samo kada se određena djelatnost obavlja u tržišnom okružju. Stoga gospodarska priroda utvrđenih usluga može ovisiti od jedne države članice o druge. Osim toga, zbog političkih odluka ili gospodarskih kretanja klasifikacija određene usluge može se promijeniti tijekom vremena.

⁽¹¹³⁾ Spojeni predmeti od C-180/98 do C-184/98, *Pavlov i dr.* (Zb. 2000, ECLI:EU:C:2000:428, str. I-6451.)

⁽¹¹⁴⁾ Presuda od 16. lipnja 1987. u predmetu 118/85, *Komisija/Italija* (Zb. 1987, str. 2599., ECLI:EU:C:1987:283, točka 7.); Presuda od 18. lipnja 1998. u predmetu C-35/96, *Komisija/Italija* (Zb. 1998, str. I-3851., ECLI:EU:C:1998:303, točka 36.); Spojeni predmeti od C-180/98 do C-184/98, *Pavlov i dr.*, ECLI:EU:C:2000:428, točka 75.

⁽¹¹⁵⁾ Prethodno navedena presuda *Leipzig-Halle*, točka 102. i sljedeće točke

⁽¹¹⁶⁾ Presuda od 24. ožujka 2011. u spojenim predmetima T-455/08, *Flughafen Leipzig-Halle GmbH i Mitteldeutsche Flughafen AG/Komisija*, ECLI:EU:T:2011:117 i T-443/08, *Freistaat Sachsen i Land Sachsen-Anhalt/Komisija*, (dalje u tekstu: „presuda Leipzig-Halle”), još neobjavljena, točke 93., 95., 100. i 119. Vidi i presudu od 12. prosinca 2000. u predmetu T-128/98, *Aéroports de Paris/Komisija*, Zb. 2000, ECLI:EU:T:2000:290, str. II-3929., potvrđenu presudom Suda od 24. listopada 2002. u predmetu C-82/01P, Zb. 2002, str. I-9297., ECLI:EU:C:2002:617, i presudom od 17. prosinca 2008. u predmetu T-196/04, *Ryanair/Komisija*, Zb. 2008, str. II-3643., ECLI:EU:T:2008:585 točka 88.

⁽¹¹⁷⁾ Presuda od 17. veljače 1993. u spojenim predmetima C-159/91, *Poucet/AGV* i C-160/91, *Pistre/Cancava*, Zb. 1993, str. I-637., ECLI:EU:C:1993:63.

⁽¹¹⁸⁾ *Idem*.

- (346) Stoga se do donošenja presude ADP prema ustaljenoj praksi Komisije smatralo da djelatnost razvoja i upravljanja infrastrukturom zračne luke ne predstavlja gospodarsku djelatnost koja bi mogla biti obuhvaćena područjem primjene članka 107. stavka 1. UFEU-a ⁽¹¹⁹⁾. Nakon donošenja presude ADP Komisija je utvrdila da je ta djelatnost zbog postupne liberalizacije tržišta postala gospodarska djelatnost. Jednako tako, kao što je navedeno točkama 28. i 29. Smjernica o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznima ⁽¹²⁰⁾ (dalje u tekstu: „Smjernice o zrakoplovstvu”) „od datuma presude [ADP] (12. prosinca 2000.) upravljanje i izgradnja infrastrukture zračne luke moraju se smatrati pripadajućima djelokrugu državnih potpora. Suprotno tome, zbog nesigurnosti koja je postojala prije presude u predmetu [ADP] 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 prije presude u predmetu [ADP].”
- (347) Stoga je potrebno utvrditi jesu li mjere u korist BSCA-a za upravljanje i izgradnju infrastrukture zračne luke dodijeljene prije ili nakon 12. prosinca 2000. kada je donesena presuda ADP.
- (348) Osim toga, čak i nakon presude ADP, kao što je navedeno u točkama 34. i 35. Smjernica o zrakoplovstvu, ne smatraju se nužno sve djelatnosti upravitelja zračne luke gospodarskima. Sud je tako potvrdio da djelatnosti za koje je uobičajeno odgovorna država u okviru izvršavanja svojih ovlasti javne vlasti nisu gospodarske ⁽¹²¹⁾. Djelatnosti u zračnoj luci poput kontrole zračnog prometa, policije, carine, gašenja požara, mjera namijenjenih zaštiti civilnog zrakoplovstva od nezakonitih radnji i ulaganja povezanih s infrastrukturom i opremom potrebnom za provođenje tih djelatnosti općenito se smatraju negospodarskim djelatnostima.
- (349) Zaključno, potrebno je utvrditi mjere koje su BSCA-u dodijeljene nakon 12. prosinca 2000. te isključiti mjere za djelatnosti za koje je uobičajeno odgovorna država u okviru izvršavanja svojih ovlasti javne vlasti.

6.1.1.1. *Stavljanje na raspolaganje zemljišta i infrastrukture Zračne luke Charleroi, uključujući infrastrukturu uspostavljenu programom ulaganja, te pružanje određenih usluga, posebno velikih popravaka, u zamjenu za naknadu za koncesiju*

- (350) U ovom će odjeljku Komisija ispitati sljedeće:
- je li mjera, uključujući stavljanje na raspolaganje nove infrastrukture izgrađene u skladu s planom ulaganja, dodijeljena prije presude ADP,
 - koja je ulaganja i usluge SOWAER-a potrebno isključiti iz ispitivanja jer nisu gospodarski.
- (a) Je li mjera, uključujući stavljanje na raspolaganje nove infrastrukture izgrađene u skladu s planom ulaganja, dodijeljena prije presude ADP?
- (351) Kao što je prethodno navedeno u uvodnoj izjavi 344. i sljedećima, izgradnja infrastrukture zračne luke u načelu je neodvojiva od gospodarske djelatnosti upravljanja čvorištem zračne luke.
- (352) Kada je riječ o izgradnji infrastrukture Zračne luke Charleroi koja je predmet višegodišnjeg plana ulaganja, belgijska tijela ipak smatraju da je o tom planu ulaganja odlučeno prije 12. prosinca 2000. kada je donesena presuda ADP. Cilj je argumenata Belgije, koji su navedeni u odjeljku 5.1.1.1.(a).i., uglavnom osporiti doseg i točnost prethodnih argumenata koje je Komisija iznijela u odluci o proširenju postupka iz 2012., prema kojima

⁽¹¹⁹⁾ Presuda od 12. prosinca 2000. u predmetu T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, *Aéroports de Paris/Komisija*, Zb. 2000, str. II-3929.

⁽¹²⁰⁾ Vidjeti bilješku 8.

⁽¹²¹⁾ Predmet C-364/92, *SAT/Control* (Zb. 1994, str. I-43., ECLI:EU:C:1994:7, točka 30.) i predmet C-113/07, *Selex Sistemi Integrati/Komisija* (Zb. 2009, str. I-2207., ECLI:EU:C:2009:191, točka 71.)

Okvirni ugovor od 20. srpnja 2000. i Odluka valonske vlade od 8. studenoga 2000. (dalje u tekstu: „Odluka iz 2000.”) ne obvezuju Regiju prema trećim osobama te nisu neopozivi, postojani i konačni.

- (353) Komisija ipak smatra da odluka o stavljanju infrastrukture na raspolaganje BSCA-u, uključujući novu infrastrukturu o kojoj je odlučeno i koja je izgrađena na temelju programa ulaganja, te o pružanju određenih usluga u zamjenu za naknadu nije donesena Odlukama iz 2000., nego Ugovorom između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002. i to iz sljedećih razloga.
- (354) Relevantni kriterij za datum od kojega se moguće mjere potpora smatraju dodijeljenima jest datum zakonski obvezujućeg akta kojim javna tijela dodjeljuju tu mjeru korisniku ⁽¹²²⁾.
- (355) U ovom slučaju Komisija smatra sljedeće:
- da je korisnik eventualne potpore BSCA,
 - da su javna tijela koja su dodijelila potporu Regija i/ili SOWAER. Naime, kao što je navedeno u uvodnoj izjavi 39. ove Odluke i kao što je potvrdila Belgija ⁽¹²³⁾, SOWAER je društvo koje je osnovala i koje u potpunosti kontrolira Regija u svrhu razvoja infrastrukture zračnih luka u Valoniji i radi stavljanja tih infrastrukture na raspolaganje društvima upraviteljima predmetnih zračnih luka. SOWAER i Regija mogu dodjeljivati državne potpore.
- (356) Prije sklapanja Ugovora između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002., BSCA nije imao nikakvu obvezu prema Regiji ili SOWAER-u u pogledu provedbe programa ulaganja.
- (357) Belgija naime potvrđuje da nikakav službeni dopis o dodjeli potpore nije dostavljen BSCA-u. Ipak, Belgija smatra da, iako su Odluke iz 2000. upućene samoj Regiji, iz tih su Odluka proizašle obveze vlade. Belgija smatra da ovom slučaju nije svojstvena okolnost da je ta obveza jednostrana. Prema njezinu mišljenju, sve se financijske mjere, neovisno o njihovim adresatima, uvijek donose jednostranim upravnim aktom tijela koje ih odobrava, a to tijelo ostaje nadležno za provedbu, izmjenu ili ukidanje tog akta.
- (358) Komisija napominje da Odluke iz 2000. nisu bile objavljene niti priopćene BSCA-u. U svakom trenutku prije potpisivanja Ugovora između SOWAER-a i BSCA-a, Regija je mogla donošenjem jednoglasne odluke izmijeniti program ulaganja ili od njega u potpunosti odustati, a da pritom ne povrijedi prava BSCA-a.
- (359) Uostalom, kao što je navedeno u odluci o proširenju postupka iz 2012., taj je program ulaganja bio neizvjestan u pogledu financijskog mehanizma i iznosa. Naime, ti su se iznosi mogli prilagođavati ovisno o razvoju potreba. Stoga je novi sjeverni terminal bio prilagodljiv te je njegova izgradnja bila „neizbježno postupna te se provodila u skladu s razvojem stvarne djelatnosti zračne luke i operativnih potreba koje su iz nje proizašle”. Usto, tako se od predviđenog oblika financiranja, odnosno intervencije društva Société Régionale Wallonne du Transport, konačno odustalo kako bi financiranje preuzeo SOWAER, koji je bio novi instrument kojem su sredstva dodijeljena tek nakon njegova osnivanja 1. srpnja 2001. i u iznosu od samo 75 000 000 EUR.
- (360) Naprotiv, budući da je program ulaganja uključen u Ugovor između SOWAER-a i BSCA-a, SOWAER se obvezao prema BSCA-u: mora staviti BSCA-u na raspolaganje zemljišta i infrastrukturu, uključujući infrastrukturu koju je potrebno izgraditi u skladu s programom ulaganja i pružiti određene usluge u zamjenu za naknadu za koncesiju jer u suprotnom ne bi poštovao svoje ugovorne obveze.

⁽¹²²⁾ Bilješka br. 29 Smjernica o zrakoplovstvu. Vidi i presudu od 12. prosinca 1996., *Compagnie nationale Air France/Komisija*, T-358/94, Zb. 1996, str. II-2109, ECLI:EU:T:1996:194, točka 79., presudu od 14. siječnja 2004., *Fleuren Compost BV/Komisija*, T-109/01, Zb. 2004, p. II-127, ECLI:EU:T:2004:4, točku 74., presudu od 2. prosinca 2008, *Nuova Agricast Srl/Komisija*, T-362/05 i T-363/05, Zb. 2008, ECLI:EU:T:2008:541, p. II-297, točku 80., presudu od 30. studenoga 2009., *Francuska i France Telecom/Komisija*, T-427/04 i T-17/05, Zb. 2009, str. II-4315., ECLI:EU:T:2009:474, točku 321.

⁽¹²³⁾ Vidi uvodnu izjavu 228. ove Odluke.

- (361) Komisija nadalje smatra da je obvezu SOWAER-a da provede program ulaganja i pruža određene usluge potrebno ispitati zajedno s obvezom BSCA-a da plaća naknadu za koncesiju. Nije moguće utvrditi predstavljaju li projekti Regije kojima stavlja BSCA-u na raspolaganje infrastrukturu, uključujući novu infrastrukturu izgrađenu u skladu s programom ulaganja, i kojima pruža određene usluge, potporu ako nije poznat iznos naknade koju u zamjenu mora platiti BSCA.
- (362) Komisija zaključuje da je Ugovorom između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002. dodijeljena mjera kojom se BSCA-u stavlja na raspolaganje infrastruktura, uključujući novu infrastrukturu koju se SOWAER obvezao izgraditi, te se pružaju određene usluge u zamjenu za naknadu. Stoga je mjera poduzeta nakon presude ADP.
- (363) Usto, potrebno je podsjetiti da program ulaganja koji je dio Ugovora između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002. znatno izmijenjen Odlukom valonske vlade od 3. travnja 2003. Naime, u skladu s Odlukom od 3. travnja 2003., valonska je vlada revidirala program ulaganja ⁽¹²⁴⁾, pri čemu je iznos ulaganja povećan s 93 na gotovo 151 milijuna EUR, odnosno za 57,8 milijuna EUR, od čega 33 milijuna EUR za novi terminal. Komisija smatra da su tom revizijom programa ulaganja unesene znatne izmjene te stoga nova mjera potencijalno predstavlja novu državnu potporu u korist BSCA-a, uz potencijalnu potporu koja je već dodijeljena Ugovorom između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002. Budući da je proizašla iz Odluke od 3. travnja 2003., ta mjera predstavlja novu mjeru koja je donesena nakon presude ADP pa se stoga na nju primjenjuju pravila o državnim potporama.
- (b) Ulaganja i usluge SOWAER-a koje je iz analize potrebno isključiti jer nisu gospodarski
- (364) Kao što je navedeno u točkama 34. i 35. Smjernica o zrakoplovstvu, nisu nužno sve djelatnosti upravitelja zračne luke gospodarske. Sud je tako potvrdio da djelatnosti za koje je uobičajeno odgovorna država u okviru izvršavanja svojih ovlasti javne vlasti nisu gospodarske ⁽¹²⁵⁾. Takve djelatnosti posebno obuhvaćaju sigurnost, kontrolu zračnog prometa, policiju i carinu ⁽¹²⁶⁾.
- (365) Komisija smatra da ulaganja i veliki popravci u pogledu imovine koja je povezana sa zračnim prometom (npr. kontrolni toranj), gašenjem požara u zrakoplovima, sigurnošću (koja je utvrđena kao suzbijanje djela nezakonitog ometanja), policijom i carinom, mogu biti negospodarske naravi. Budući da u ovom slučaju usluge zračnog prometa, gašenja požara u zrakoplovima, sigurnosti, policije i carine nisu uređene u skladu s tržišnom logikom, Komisija smatra da ulaganja i veliki popravci koji se odnose na imovinu povezanu s tim uslugama nisu gospodarske naravi. Konkretno, zatvaranje dijela područja zračne luke kojem se pristupa nakon policijske kontrole te dijela područja na kojem se nalaze zrakoplovi može se smatrati negospodarskom djelatnošću jer je povezano sa sigurnošću.
- (366) Komisija negospodarskima smatra i troškove povezane s ulaganjem i održavanjem zgrada i opreme koje se istodobno upotrebljavaju za gospodarske i negospodarske djelatnosti u omjeru koji odgovara njihovoj upotrebi za negospodarske djelatnosti. Konkretno, 7 % troškova ulaganja u novi terminal mogu se smatrati negospodarskima jer 7 % površine terminala zauzimaju policijske i carinske službe, osoblje zaduženo za pregled putnika i prtljage te osoblje valonske uprave zaduženo za sigurnost područja.
- (367) Suprotno tome, Komisija smatra da su ulaganja i veliki popravci povezani sa sustavom ILS kategorije III. ⁽¹²⁷⁾ i s rasvjetom uzletno-sletne staze gospodarske naravi. Naime, ti se troškovi ne pripisuju ovlastima javne vlasti, nego su svojstveni poslovnom upravljanju infrastrukturom, koje se sastoji od stavljanja infrastrukture na raspolaganje zračnim prijevoznicima u zadovoljavajućim sigurnosnim uvjetima. Konkretno, pružanje sigurnosti kopnenog

⁽¹²⁴⁾ Vidjeti bilješku 37.

⁽¹²⁵⁾ Vidjeti bilješku 121.

⁽¹²⁶⁾ Točka 35. Smjernica o zrakoplovstvu.

⁽¹²⁷⁾ Radionavigacijski sustav kojim se omogućuje slijetanje u otežanim vremenskim uvjetima.

prometa (uključujući tijekom polijetanja i slijetanja) sastavni je dio poslovnog upravljanja zračnom lukom te je stoga gospodarske naravi. Uostalom, u nedavnoj Odluci Komisije o Zračnoj luci Marseille ⁽¹²⁸⁾ operativna sigurnost isključena je iz opsega „negospodarskih” djelatnosti.

- (368) Komisija smatra i da su ulaganja povezana s vatrodajom na parkiralištima za putnike gospodarske naravi. Naime, ti se troškovi ne pripisuju ovlastima javne vlasti, nego su svojstveni poslovnom upravljanju parkiralištem za putnike.
- (369) Usto, kao što je navedeno u točki 36. Smjernica o zrakoplovstvu, Komisija mora provjeriti služi li financiranje negospodarskih djelatnosti samo naknadi troškova koji proizlaze iz tih negospodarskih djelatnosti te se ne može namijeniti gospodarskim djelatnostima ⁽¹²⁹⁾. Ako to nije slučaj, na njihovo se financiranje nužno primjenjuju pravila o državnim potporama.
- (370) SOWAER izravno provodi ulaganja i velike popravke. Stoga se za financiranje tih troškova ne dodjeljuje poticaj BSCA-u, koje bi to društvo moglo upotrijebiti za gospodarske djelatnosti.
- (371) Naposljetku, kao što je navedeno u točki 37. Smjernica o zrakoplovstvu, Komisija mora provjeriti je li financiranje negospodarskih djelatnosti dovelo do neopravdane diskriminacije između zračnih luka. Ako je to slučaj, na njihovo se financiranje nužno primjenjuju pravila o državnim potporama.
- (372) Kao što je pojasnila Belgija, SOWAER na nediskriminirajući način provodi ulaganja i velike popravke u zračnim lukama za koje je to društvo zaduženo, odnosno u zračnim lukama Valonske regije.
- (373) Kao što je prethodno navedeno u uvodnoj izjavi 26. ove Odluke, belgijskim su regijama povjerene ovlasti potrebne za opremanje i upravljanje javnim zračnim lukama koje se nalaze na njihovu području, ne uključujući Zračnu luku Bruxelles-National. S obzirom na taj pravni okvir, Komisija smatra da je postojanje diskriminacija u pogledu financiranja ulaganja i usluga SOWAER-a potrebno ocijeniti na razini regije, a ne savezne države. Budući da SOWAER na nediskriminirajući način provodi ulaganja i velike popravke u dvjema valonskim zračnim lukama (Liège i Charleroi), Komisija iz toga zaključuje da ne postoji neopravdana diskriminacija između zračnih luka.
- (374) Stoga se financiranje negospodarskih djelatnosti opisanih u uvodnoj izjavi 365. ne može kvalificirati kao državna potpora te je isključeno iz daljnje analize.

6.1.1.2. Subvencija koju Regija plaća za određene usluge povezane s djelatnošću Zračne luke

- (375) Kao što je navedeno u odjeljku 5.1.1.1.(c)i., Belgija smatra da su zadatci za koje Regija plaća subvenciju dio ovlasti javne vlasti te da prema tome ne predstavljaju gospodarsku djelatnost.
- (376) Kako bi se procijenilo u kojoj se mjeri subvencija odnosi na negospodarske djelatnosti te ju je potrebno isključiti iz nadzora u području državnih potpora, valja provesti isto ispitivanje koje je opisano u odjeljku 6.1.1.1.(b).

(a) Protupožarna zaštita i sigurnost

- (377) Kao što je navedeno u uvodnoj izjavi 365., Komisija smatra da u ovom slučaju djelatnosti povezane s protupožarnom zaštitom zrakoplova i sigurnosti ⁽¹³⁰⁾ ne predstavljaju gospodarske djelatnosti.

⁽¹²⁸⁾ Odluka Komisije (EU) 2016/1698. od 20. veljače 2014. o mjerama SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) koje je Francuska poduzela u korist Zračne luke Marseille-Provence i zračnih prijevoznika korisnika Zračne luke (SL L 260, 27.9.2016., str. 1.).

⁽¹²⁹⁾ Presuda od 18. ožujka 1997. u predmetu C-343/95, Cali & Figli/Servizi ecologici porto di Genova, Zb. 1997, str. I-1547., ECLI:EU:C:1997:160; Odluka Komisije od 19. ožujka 2003. u predmetu N309/2002 i Odluka Komisije od 16. listopada 2002. u predmetu N438/2002 Subvencije lučkim vlastima za izvršenje zadataka javne ovlasti.

⁽¹³⁰⁾ U skladu s Uredbom (EZ) br. 2320/2002, „sigurnost zračnog prometa” znači niz mjera te osoblja i opreme namijenjenih zaštiti civilnog zrakoplovstva od nezakonitih radnji”. Zajedničke osnovne norme u području sigurnosti zračnog prometa temelje se na preporukama iz dokumenta br. 30 Europske konferencije civilnog zrakoplovstva (ECAC) te su utvrđene u prilogu Uredbi (EZ) br. 2320/2002.

i. Primjena točke 36. Smjernica o zrakoplovstvu

- (378) Kao što je navedeno u točki 36. Smjernica o zrakoplovstvu, čak i ako se neka djelatnost smatra negospodarskom, Komisija mora provjeriti služi li financiranje negospodarskih djelatnosti samo naknadi troškova koji proizlaze iz tih negospodarskih djelatnosti te se ne može namijeniti gospodarskim djelatnostima ⁽¹³¹⁾. Ako to nije slučaj, na njihovo se financiranje nužno primjenjuju pravila o državnim potporama.

1. Protupožarna zaštita

- (379) U pogledu protupožarne zaštite Komisija ističe da u skladu s člankom 25. specifikacije priložene Ugovoru između Regije i BSCA-a iz 1991., kako bi Regija pokrila usluge protupožarne zaštite i održavanja, BSCA treba odvojeno voditi račune poslovanja kako bi ih koncedent u svakom trenutku mogao analizirati i nadzirati.
- (380) Usto, u skladu s člankom 3.2.3. Ugovora između Regije i BSCA-a izmijenjen izmjenom br. 3 od 29. ožujka 2002., naknada za rashode svojstvene uslugama protupožarne zaštite i održavanja isplaćena je u 12 tranši, pri čemu je posljednja tranša isplaćena nakon što je ministar primio i odobrio izvadak iz godišnjeg izvješća BSCA-a u kojem su opravdani rashodi koji su pokriveni prema istom obrascu koji se zahtijeva za predviđeni proračun, odnosno na temelju rubrika koje su utvrđene u članku 25. specifikacije.
- (381) Naposljetku, za razdoblje nakon 10. ožujka 2006., člankom 25.7. specifikacije, koji je uveden izmjenom br. 5 od 10. ožujka 2006., predviđeno je da iznos naknade za usluge protupožarne zaštite te za sigurnost kopnenog prometa i područja zračne luke ne smije biti veći od stvarnih troškova koje snosi BSCA i da će se svaka prekomjerna naknada troškova nadoknaditi iz proračuna za sljedeću godinu.
- (382) Komisija smatra da su te odredbe dovoljne kako bi se zaključilo da je nakon izmjene br. 3 iz 2002. Ugovora između Regije i BSCA-a naknada koju je Regija plaćala za troškove povezane s protupožarnom zaštitom bila razmjerna te da se nije upotrebljavala za subvencioniranje gospodarskih djelatnosti.

2. Sigurnost

- (383) Sigurnost je izmjenom br. 6. od 15. siječnja 2008. dodana u djelatnosti za koje BSCA prima naknadu. Zadaci sigurnosti utvrđeni su kao „niz mjera te osoblja i opreme namijenjenih zaštiti civilnog zrakoplovstva od nezakonitih radnji” ⁽¹³²⁾. Usluge povezane sa zaštitom obuhvaćaju „pregled prtljage, videonadzor, ophodnje, nadzor pristupa i izdavanje posjetiteljskih iskaznica” ⁽¹³³⁾.
- (384) Člankom 25.7. specifikacije izmijenjenim izmjenom br. 6 od 15. siječnja 2008., predviđeno je da „iznos financijske naknade namijenjene pokrivanju rashoda nastalih pružanjem usluga ne smije biti veći od stvarno nastalih troškova koncesionara u okviru tih usluga, nakon odbijanja eventualnih naknada naplaćenih korisnicima za pokrivanje tih usluga. Svaka prekomjerna naknada tih troškova nadoknadit će se iz proračuna za sljedeću godinu”.
- (385) Komisija smatra da su te odredbe dovoljne kako bi se zaključilo da je naknada plaćena za troškove povezane sa sigurnošću bila razmjerna te da se nije upotrebljavala za subvencioniranje gospodarskih djelatnosti.

ii. Primjena točke 37. Smjernica o zrakoplovstvu

- (386) Kao što je navedeno u točki 37. Smjernica o zrakoplovstvu, Komisija mora provjeriti je li financiranje negospodarskih djelatnosti dovelo do neopravdane diskriminacije između zračnih luka. Ako je to slučaj, na njihovo se financiranje nužno primjenjuju pravila o državnim potporama.

⁽¹³¹⁾ Vidjeti bilješku 129.

⁽¹³²⁾ Prilog koji je sastavni dio izmjene br. 6 Ugovora između Regije i BSCA-a.

⁽¹³³⁾ Članak 25.2. specifikacije izmijenjen izmjenom br. 6 od 15. siječnja 2008. Ugovora između Regije i BSCA-a.

- (387) Kao što je pojasnila Belgija, Regija je na nediskriminirajući način financirala negospodarske djelatnosti dviju glavnih valonskih zračnih luka (Liège i Charleroi).
- (388) Kao što je prethodno navedeno u uvodnoj izjavi 26. ove Odluke, belgijskim su regijama povjerene ovlasti potrebne za opremanje i upravljanje javnim zračnim lukama koje se nalaze na njihovu području, ne uključujući Zračnu luku Bruxelles-National. S obzirom na taj pravni okvir, Komisija smatra da je postojanje diskriminacija u pogledu financiranja određenih negospodarskih usluga povezanih s djelatnošću zračne luke potrebno ocijeniti na razini regije, a ne savezne države. Budući da je Regija na nediskriminirajući način financirala negospodarske djelatnosti dviju glavnih valonskih zračnih luka (Liège i Charleroi), Komisija iz toga zaključuje da ne postoji neopravdana diskriminacija između zračnih luka.
- (389) Stoga se naknada plaćena za djelatnosti BSCA-a koje su povezane s protupožarnom zaštitom i sigurnošću ne može kvalificirati kao državna potpora te je isključena iz daljnje analize.

(b) Održavanje / sigurnost kopnenog prometa

- (390) Komisija u ovom odjeljku ispituje mogućnost da se na sljedeće usluge ne primjenjuju pravila o državnim potporama zbog njihove negospodarske naravi:
- „usluge održavanja” koje su utvrđene u člancima 12. i 19. specifikacije priložene Ugovoru između Regije i BSCA-a,
 - „usluge povezane sa sigurnošću kopnenog prometa” koje su utvrđene u članku 25. specifikacije koji je izmijenjen izmjenom br. 5 od 10. ožujka 2006.
- (391) Kao što je navedeno u uvodnoj izjavi 71., usluga održavanja utvrđena je člancima 12. i 19. specifikacije kao „tehnička usluga održavanja zgrada, uzletno-sletnih staza, okoline, vozila itd.”⁽¹³⁴⁾ i „održavanje zemljišta, zgrada te opreme i materijala zgrada koji su obuhvaćeni koncesijom ili su stavljeni na raspolaganje tako da su uvijek pogodni za upotrebu za koju su namijenjeni”⁽¹³⁵⁾.
- (392) Kao što je navedeno u uvodnim izjavama 73. i 74., izmjenom br. 5 od 10. ožujka 2006. izmijenjeni su članak 3.2.2. Ugovora između Regije i BSCA-a i članak 25. specifikacije. U skladu s tim izmjenama, Regija plaća BSCA-u naknadu za troškove usluga povezanih s protupožarnom zaštitom te sigurnošću kopnenog prometa i područja zračne luke. Izmišljenim člankom 25. specifikacije predviđeno je da „usluge povezane sa sigurnosti kopnenog prometa i područja Zračne luke obuhvaćaju tekuće održavanje područja Zračne luke, tehničku uslugu održavanja zgrada, uzletno-sletnih staza, okoline i vozila, manje radove asfaltiranja, tekućeg održavanja i popravka uzletno-sletne staze i pristupa, tekuće i operativno održavanje rasvjete i osvjetljenja uzletno-sletne staze, radove košenja, degumiranje uzletno-sletne staze i njezine horizontalne oznake, uklanjanje snijega i sve druge usluge kojima se jamči sigurnosti kopnenog prometa i područja Zračne luke te infrastrukture, ne uključujući komercijalne prostore na području Zračne luke”.
- (393) Komisija ističe da se definicija „usluga povezanih sa sigurnošću kopnenog prometa te sigurnošću zračne luke”, za koje BSCA prima naknadu od 10. ožujka 2006., uvelike preklapa s definicijom „usluga održavanja”, za koje je BSCA primao naknadu do 10. ožujka 2006. Za potrebe utvrđivanja jesu li te usluge gospodarske naravi, Komisija će ih ispitati zajedno.
- (394) Komisija smatra da te usluge, neovisno o tome je li riječ o tekućem održavanju područja zračne luke, održavanju zgrada, uzletno-sletnih staza, okoline i vozila, manjim radovima asfaltiranja, tekućim održavanjima i popravcima uzletno-sletne staze i pristupa, tekućem i operativnom održavanju rasvjete i osvjetljenja uzletno-sletne staze, radovima košenja, degumiranju uzletno-sletne staze i njezinim horizontalnim oznakama, uklanjanju snijega i bilo kojim drugim uslugama kojima se jamči sigurnosti kopnenog prometa i područja Zračne luke te infrastrukture, nisu dio ovlasti javne vlasti. Te se usluge izrazito razlikuju od usluga sigurnosti. One su svojstvene poslovnom

⁽¹³⁴⁾ Vidjeti bilješku 50.

⁽¹³⁵⁾ Vidjeti bilješku 52.

upravljanju zračnom lukom, pri čemu potonje obuhvaća područje zračne luke, uključujući uzletno-sletne staze, koje je potrebno dobro održavati kako bi zrakoplovi mogli slijetati i uzlijetati u zadovoljavajućim sigurnosnim uvjetima. Ta se vrsta usluga ni u kojem slučaju ne pripisuje ovlastima javnih vlasti.

- (395) Prema mišljenju Belgije (vidi uvodnu izjavu 237.), Komisija je u Odluci donesenoj 23. srpnja 2008. o Zračnoj luci Leipzig-Halle potvrdila da su usluge povezane sa operativnom sigurnošću bile negospodarske djelatnosti ⁽¹³⁶⁾. Međutim, iz popisa infrastrukture povezanih s operativnom sigurnošću koju su dostavila njemačka tijela proizlazi da su te infrastrukture neophodne za sigurnost kopnenog prometa: neprekidnog napajanja električnom energijom stajanki, trafostanice, rasvjeta uzletno-sletne staze, rasvjeta stajanki itd. Belgija smatra da je to mišljenje Komisije Opći sud potvrdio u presudi donesenoj 24. ožujka 2011. ⁽¹³⁷⁾ nakon što je protiv prethodno navedene Odluke Komisije podnesena tužba za poništenje.
- (396) Komisija osporava da je iz uvodnih izjava 182. i 183. Odluke o Zračnoj luci Leipzig-Halle moguće zaključiti da je Komisija u prošlosti smatrala da zadatci koji su slični održavanju i sigurnosti prometa, a koji su utvrđeni u Ugovoru između Regije i BSCA-a, mogu biti dio ovlasti javne vlasti, iz sljedećih razloga.
- (397) Kao prvo, troškovi održavanja i sigurnosti prometa, koji su utvrđeni Ugovorom između Regije i BSCA-a, znatno su veći od troškova povezanih s ulaganjima u sigurnost na radu iz Odluke o Zračnoj luci Leipzig-Halle. Naime, ta se ulaganja sastoje od neprekidnog napajanja stajanki električnom energijom, trafostanice, visokonaponskih kablova i rasvjete uzletno-sletne staze. Troškovi održavanja i sigurnosti kopnenog prometa, koji su utvrđeni u Ugovoru između Regije i BSCA-a, „obuhvaćaju tekuće održavanje područja zračne luke, tehničku uslugu održavanja zgrada, uzletno-sletnih staza, okoline i vozila, manje radove asfaltiranja, tekućeg održavanja i popravka uzletno-sletne staze i pristupa, tekuće i operativno održavanje rasvjete i osvjetljenja uzletno-sletne staze, radove košenja, degumiranje uzletno-sletne staze i njezine horizontalne oznake, uklanjanje snijega i sve druge usluge kojima se jamči sigurnosti kopnenog prometa i područja Zračne luke te infrastrukture, ne uključujući komercijalne prostore na području zračne luke”.
- (398) Kao drugo, Komisija ističe da, suprotno tvrdnjama Belgije, Komisija nije zaključila da zadatci sigurnosti upravljanja iz Odluke o Zračnoj luci Leipzig-Halle predstavljaju zadatke koji su obuhvaćeni ovlastima javne vlasti. Naime, u uvodnoj izjavi 182. te Odluke Komisija smatra da je „moguće utvrditi da u određeni troškovi obuhvaćeni zadacima javne vlasti” (isticanje dodano). U uvodnoj izjavi 183. te Odluke Komisija smatra da „ako su te mjere obuhvaćene zadacima javne vlasti”, ne mogu se kvalificirati kao državne potpore (isticanje dodano). Napominje da „čak i kada bi Komisija prihvatila argumentaciju Njemačke prema kojoj se troškovi ne mogu ni u kojem slučaju kvalificirati kao državna potpora, ta ocjena ne bi ni na koji način utjecala na ishod u ovom slučaju” (isticanje dodano). U predmetnim uvodnim izjavama Komisija stoga nije potvrdila ni opovrgnula stajalište Njemačke prema kojem su određeni zadatci, uključujući zadatke sigurnosti upravljanja, bili obuhvaćeni ovlastima javne vlasti, ali je navela da nije trebala zauzeti stajalište jer bi ta mjera bila odobrena ako bi predstavljala potporu.
- (399) Kao treće, Komisija ističe da u presudi Općeg suda u pogledu Odluke Komisije o Zračnoj luci Leipzig-Halle, suprotno tvrdnjama Belgije, Opći sud u točki 225. svoje presude nije potvrdio to navodno stajalište Komisije. Naime, Opći sud je preuzeo uvodne izjave 182. i (183) navedene Odluke Komisije kako bi podsjetio na stajalište potonje te je zaključio da je Komisija smatrala da nije bilo potrebno konačno odlučiti o tom pitanju (odnosno treba li prihvatiti argumentaciju njemačkih vlasti prema kojem se predmetno pokrivanje troškova ne može ni u kojem slučaju kvalificirati kao državna potpora).
- (400) Komisija iz toga zaključuje da „usluge održavanja”, koje su utvrđene u člancima 12. i 19. specifikacije priložene Ugovoru između Regije i BSCA-a, te „usluge povezane sa sigurnošću kopnenog prometa”, koje su utvrđene u članku 25. specifikacije, kao što je izmijenjen izmjenom br. 5 od 10. ožujka 2006., predstavljaju gospodarske usluge. Stoga se na njihovo financiranje primjenjuju pravila o državnim potporama.

⁽¹³⁶⁾ Vidjeti bilješku 89.

⁽¹³⁷⁾ Vidjeti bilješku 90.

- (c) Praćenje letova i prijava putnika na letove, planiranje predviđenih letova i navođenje zrakoplova
- (401) Komisija u ovom odjeljku ispituje mogućnost da se na sljedeće usluge, čije je pružanje povjereno BSCA-u i za koje BSCA prima naknadu u skladu s izmjenom br. 6 od 15. siječnja 2008., ne primjenjuju pravila o državnim potporama zbog njihove negospodarske naravi:
- praćenje letova, prijava putnika na letove ⁽¹³⁸⁾ i planiranje letova ⁽¹³⁹⁾,
 - navođenje zrakoplova ⁽¹⁴⁰⁾.
- (402) Belgija smatra (uvodna izjava 240.) da su zadatci praćenja letova i prijave putnika na letove, planiranja predviđenih letova i navođenje zrakoplova ključni elementi sigurnosti civilnog zrakoplovstva i da stoga odgovaraju zadatcima javne ovlasti jer su temeljne sastavnice sigurnosti zračne luke.
- (403) Komisija smatra da su zadatci na koje se primjenjuje ta naknada djelatnosti koje su neodvojive od gospodarske djelatnosti upravitelja zračne luke BSCA. Ti se zadatci ne mogu pripisati zadatcima proširene sigurnosti, kao što je suzbijanje djela nezakonitog ometanja, ni bilo kojoj djelatnosti obuhvaćenoj ovlastima javne vlasti.
- (404) Komisija iz toga zaključuje da praćenje letova, prijava putnika na letove i planiranje letova te navođenje zrakoplova predstavljaju gospodarske usluge. Stoga se na njihovo financiranje primjenjuju pravila o državnim potporama.

6.1.1.3. Povećanje kapitala koje je upisao SOWAER

- (405) Povećanje kapitala, koje je predmet formalnog istražnog postupka, SOWAER je upisao u korist BSCA-a 2002., odnosno nakon presude ADP ⁽¹⁴¹⁾, te ono podliježe nadzoru Komisije u području državnih potpora (vidi uvodnu izjavu 346.).

6.1.2. Selektivna prednost

- (406) U svrhu ocjenjivanja predstavljaju li državne mjere potporu, potrebno je utvrditi je li tim mjerama dodijeljena prednost poduzetniku korisniku koju ne bi primio u uobičajenim tržišnim uvjetima. Postojanje gospodarske prednosti može se isključiti ako predmetne mjere predstavljaju gospodarske transakcije koje bi javna tijela ili javni poduzetnici poduzeli u uobičajenim tržišnim uvjetima ⁽¹⁴²⁾. U ovom je slučaju potrebno utvrditi bi li u sličnim okolnostima privatni subjekt koji se oslanja na predviđene mogućnosti profitabilnosti, ne uzimajući u obzir socijalni aspekt ili regionalnu i sektorsku politiku, poduzeo iste postupke kao i subjekt koji je dodijelio mjeru (dalje u tekstu: „*kriterij subjekta u tržišnom gospodarstvu*”). Postojanje gospodarske prednosti može se jednako tako isključiti ako predmetne mjere predstavljaju financijske naknade predmetnim poduzetnicima kako bi mogli pružiti uslugu od općeg gospodarskog interesa, pod uvjetom da takve naknade ispunjuju kumulativne uvjete navedene u presudi *Altmark* ⁽¹⁴³⁾. Komisija će u nastavku redom analizirati predmetne mjere s obzirom na uvjete iz presude *Altmark* i kriterij subjekta u tržišnom gospodarstvu.

⁽¹³⁸⁾ Praćenje letova i prijava putnika na letove obuhvaćaju popunjavanje baze podataka valonske uprave informacijama o letovima (broj putnika, oznaka leta, ime pilota, vrsta zrakoplova, vrsta leta, polazište, težina zrakoplova itd.).

⁽¹³⁹⁾ Planiranje letova odnosi se na komunikaciju, planove leta, slotove, radijske najave i upravljanje stajankama.

⁽¹⁴⁰⁾ Navođenje zrakoplova obuhvaća dva zadatka: i. navođenje zrakoplova s mjesta koje provode koordinatori područja tijekom svakog dolaska zrakoplova i ii. vođenje zrakoplova automobilom s natpisom „follow me” koji se upotrebljava samo za pilote koji nisu upoznati sa zračnom lukom (poslovno zrakoplovstvo) ili za širokotrupne zrakoplove referentnog koda D.

⁽¹⁴¹⁾ Vidjeti bilješku 85.

⁽¹⁴²⁾ Presuda C-39/94 *SFEI i dr.*, Zb. 1996, str. I-3547., ECLI:EU:C:1996:285, točka 60. Presuda C-342/96 *Španjolska/Komisija*. Zb. 1999, str. I-2459., ECLI:EU:C:1999:210, točka 41.

⁽¹⁴³⁾ Vidjeti bilješku 92.

6.1.2.1. *Primjena kriterija iz presude Altmark*

- (407) Najprije je potrebno ispitati argument Belgije iznesen u odjeljku 5.1.1.1.(c)ii. prema kojem subvencijom za određene usluge povezane s djelatnostima zračne luke, pod uvjetom da je dio tih usluga gospodarske naravi, nije dodijeljena prednost BSCA-u u skladu s presudom *Altmark* ⁽¹⁴⁴⁾.
- (408) Kao što je analizirano u odjeljku 6.1.1., Komisija smatra da dio usluga za koje se plaća subvencija nije gospodarske naravi (na primjer, usluge gašenja požara i sigurnosti) te će iz svoje analize isključiti dio subvencije kojom se nadoknađuju troškovi tih usluga.
- (409) Naprotiv, Komisija smatra da je drugi dio usluga za koje se plaća subvencija gospodarske naravi, kao što su održavanje i popravak infrastrukture kojom se upravlja u poslovne svrhe ili navođenje zrakoplova.
- (410) Komisija smatra da je Belgija počinila očitu pogrešku u ocjeni kada je te usluge kvalificirala kao usluge od općeg gospodarskog interesa. Naime, kao što je navedeno u točki 47. Komunikacije Komisije o primjeni pravila o državnim potporama Europske unije na naknadu dodijeljenu za pružanje usluga od općega gospodarskog interesa ⁽¹⁴⁵⁾, općenito, „poseban zadatak javne usluge” podrazumijeva usluge čije pružanje upravitelj ne bi preuzeo ili ne bi preuzeo u istoj mjeri ili pod istim uvjetima da u obzir uzima samo vlastiti poslovni interes. U točki 50. navedene Komunikacije Komisija smatra i da usluge, kako bi se mogle kvalificirati kao usluge od općeg gospodarskog interesa, moraju biti namijenjene građanima ili ih je potrebno pružati u interesu cijelog društva. U ovom se slučaju utvrđene gospodarske usluge ne pružaju u interesu građana, nego samo kako bi BSCA mogao pružati usluge zračne luke. Te su gospodarske usluge neodvojive od gospodarske djelatnosti upravitelja zračne luke.
- (411) Nadalje, BSCA nije odabran putem postupka koji bi ispunjavao uvjete utvrđene četvrtim kriterijem iz presude *Altmark*.
- (412) Usto, Belgija nije dostavila dokaz da je iznos subvencije utvrđen na temelju analize troškova koje bi tipičan poduzetnik, dobro upravljan i opremljen, snosio radi ispunjavanja potrebnih zahtjeva javne usluge. Naime, sljedeći su argumenti Belgije nedovoljni:
- Belgija napominje da omjeri navedeni u Komunikaciji prethodno navedenoj u uvodnoj izjavi 410. upućuju na to da se BSCA-om upravlja učinkovito (vidi uvodnu izjavu 253.), a da se pritom ne navodi narav ni vrijednost tih omjera,
 - Belgija dodaje da su tim dobrim upravljanjem 2009. privučeni privatni ulagači u okviru djelomične privatizacije BSCA-a. Komisija ipak ističe mogućnost da su ulagači odlučili ući u kapital BSCA-a (pri čemu su stekli pravo veta na važne odluke), možda zbog potpore na temelju koje su mogli očekivati da će BSCA privući znatan promet i tako ostvariti visoku dobit, a ne zbog dobrog upravljanja. Osim toga, u tom je pogledu moguće podsjetiti i da privatni ulagači mogu stjecati udjele u loše upravljanim društvima za koje očekuju da bi se mogla oporaviti ako oni imaju potpunu ili djelomičnu kontrolu nad predmetnim društvom, kao što je slučaj s privatnim ulagačem u BSCA koji ima pravo veta na važne odluke,
 - nije dovoljan ni rastući prihod ili promet Zračne luke Charleroi da bi se zaključilo da se Zračnom lukom dobro upravlja, kao što je to zaključila Belgija (vidi uvodnu izjavu 254.). To povećanje prihoda ili prometa može proizaći iz potpore kojom je BSCA-u omogućeno da zračnim prijevoznicima nudi vrlo povoljne uvjete i tako privuče promet,
 - naposljetku, ni argument Belgije, prema kojem „iz uspostavljenog mehanizma financiranja proizlazi da je, po definiciji, naknada plaćena BSCA-u niža od tržišne cijene svih usluga koje su mu povjerene jer je od 2006. utvrđena gornja granica te naknade za usluge protupožarne zaštite te sigurnosti kopnenog prometa i područja zračne luke, a od 2010. za usluge zaštite” (vidi uvodnu izjavu 255.), nije dokaz da se BSCA-om upravlja učinkovito, nego tek da eventualno ne postoji prekomjerna naknada.

⁽¹⁴⁴⁾ Vidjeti bilješku 92.

⁽¹⁴⁵⁾ SL C 8, 11.1.2012., str. 4.

- (413) Zaključno, barem prvi i četvrti uvjet iz presude Altmark nisu ispunjeni. Stoga Komisija ne može isključiti da je, u skladu s presudom Altmark, subvencijom Regije za usluge povezane s djelatnošću zračne luke dodijeljena prednost.

6.1.2.2. Primjena kriterija subjekta u tržišnom gospodarstvu

- (414) U pogledu utvrđivanja subjekta koji je dodijelio mjeru, Komisija smatra da je postupke i. Regije, u svojstvu vlasnika zemljišta zračne luke, s jedne strane, i ii. SOWAER-a, društva pod isključivom kontrolom Valonske regije, u svojstvu koncesionara područja zračne luke na javnom dobru, vlasnika infrastrukture izgrađene na području zračne luke i nositelja zadataka koje mu je povjerila Regija, s druge strane, potrebno zajedno analizirati jer se odnose na istu djelatnost i istu zračnu luku. Naime, u tim je okolnostima SOWAER očito posrednik Regije u izvršavanju tih zadataka. Prema tome, kako bi se utvrdilo je li mjerama utvrđenima u odjeljku 3.1. dodijeljena gospodarska prednost BSCA-u, Komisija će smatrati da je subjekt koji dodjeljuje mjeru cjelina koja se sastoji od Regije i SOWAER-a (dalje u tekstu: „subjekt Regija-SOWAER”).
- (415) Stoga Komisija smatra da mora zajedno ispitati obveze subjekta Regija-SOWAER ako su njima izmijenjena koncesijska pravila (stavljanje na raspolaganje infrastrukture, uključujući razvoj programa ulaganja i plaćanje velikih popravaka, naknadu za koncesiju, subvenciju za određene usluge povezane s djelatnošću zračne luke ako su te usluge gospodarske naravi) te ako su gotovo istodobne i povezane.

- (416) Komisija će tako primijeniti kriterij subjekta u tržišnom gospodarstvu na sljedeće četiri cjeline mjera, redom:

- Ugovor između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002. te izmjena od 29. ožujka 2002. Ugovora između Regije i BSCA-a (dalje u tekstu: „Ugovori iz 2002.”),
- Odluka valonske vlade od 3. travnja 2003. o gradnji terminala većeg kapaciteta nego što je prvotno predviđen (3 milijuna putnika umjesto 2 milijuna) i povećanju kapaciteta automobilskih parkirališta (dalje u tekstu: „Odluka o ulaganju iz 2003.”),
- Ugovor o uslugama od 4. travnja 2006. između SOWAER-a i BSCA-a te izmjena od 10. ožujka 2006. Ugovora između Regije i BSCA-a (dalje u tekstu: „Ugovori iz 2006.”),
- izmjena od 15. siječnja 2008. Ugovora između Regije i BSCA-a (dalje u tekstu: „Ugovori iz 2008.”).

- (417) Komisija će primijeniti i kriterij subjekta u tržišnom gospodarstvu na povećanje kapitala BSCA-a koji je SOWAER upisao u prosincu 2002.

- (418) Za svaku će od tih mjera, ako je njome dodijeljena prednost, Komisija ispitati je li ta prednost selektivna.

- (a) Primjena kriterija subjekta u tržišnom gospodarstvu na mjere kojima se infrastruktura stavlja na raspolaganje, uključujući provedbu novih ulaganja i velikih popravaka te mjere dodjele subvencije za određene usluge povezane s djelatnošću zračne luke

i. Ugovori iz 2002.

1. Primjena kriterija subjekta u tržišnom gospodarstvu

- (a) Opća načela primjenjiva na četiri mjere

- (419) Kao što je navedeno u točki 51. Smjernica o zrakoplovstvu, analiza sukladnosti s kriterijem subjekta u tržišnom gospodarstvu trebala bi se temeljiti na zdravim izgledima za profitabilnost *ex ante* za tijelo koje dodjeljuje sredstva ⁽¹⁴⁶⁾.

⁽¹⁴⁶⁾ 2013/664/EU: Odluka Komisije od 25. srpnja 2012. o mjeri SA.23324 – C 25/07 (ex NN 26/07) – Finska Finavia, Airpro i Ryanair u Zračnoj luci Tampere-Pirkkalan (SL L 309, 19.11.2013., str. 27.).

- (420) Komisija napominje da Regija nije dostavila nikakav poslovni plan kako bi dokazala profitabilnost koju su Regija i/ili SOWAER očekivali od ulaganja predviđenih programom u trenutku u kojem su donesene obvezujuće odluke za njihovu provedbu. Nepostojanje poslovnog plana upućuje na to da Regija i/ili SOWAER nisu djelovali u skladu s logikom subjekta u tržišnom gospodarstvu kada su poduzeli mjere u korist BSCA-a.
- (421) Komisija napominje i da je u izvještajima dostavljenima u prilog odlukama valonske vlade opravdan interes tih ulaganja pozitivnim utjecajem razvoja Zračne luke na gospodarstvo i zaposlenost u Charleroiu i njegovoj regiji ⁽¹⁴⁷⁾. Komisija međutim podsjeća da se, u skladu s ustaljenom sudskom praksom, regionalni razvoj ne može uzeti u obzir pri primjeni kriterija subjekta u tržišnom gospodarstvu ⁽¹⁴⁸⁾.
- (422) Unatoč nepostojanju poslovnog plana Regije i/ili SOWAER-a, Komisija je ispitala je li, za cjelinu koju čini subjekt Regija-SOWAER, neto sadašnja vrijednost svake cjeline mjera utvrđene u uvodnoj izjavi 416. bila pozitivna. Naime, ako je neto sadašnja vrijednost mjere pozitivna, to znači da je predmetna mjera dotičnom subjektu profitabilna.
- (423) Neto sadašnja vrijednost izračunana je kao diskontirani iznos objedinjenih financijskih tokova (prihodi umanjeni za rashode) subjekta Regija-SOWAER koji su se mogli očekivati za svaku cjelinu mjera u trenutku u kojem je dodijeljena.
- (424) Diskontna stopa primijenjena pri izračunu neto sadašnje vrijednosti utvrđena je na temelju kapitalnih troškova subjekta koji je dodijelio mjeru u trenutku u kojem je dodijeljena. Kapitalni trošak subjekta ovisi o njegovoj strukturi financiranja, posebno u pogledu vlasničkog kapitala i duga. U ovom slučaju većina rashoda povezanih s projektom koje snosi subjekt Regija-SOWAER potječe od ulaganja koje je financirao SOWAER. Zato je Komisija odlučila procijeniti kapitalni trošak subjekta koji dodjeljuje mjeru prema kapitalnom trošku utvrđenom na temelju strukture bilance SOWAER-a, koja je struktura financiranja koju je odabrao subjekt Regija-SOWAER, i njegovih uvjeta pristupa tržištima kapitala.
- (b) Primjena kriterija privatnog subjekta u tržišnom gospodarstvu na Ugovore iz 2002.
- (425) U skladu s Ugovorima iz 2002., subjekt Regija-SOWAER odlučio je staviti BSCA-u na raspolaganje, a u zamjenu za naknadu za koncesiju, zemljišta i infrastrukturu Zračne luke Charleroi, obvezujući se na razvoj te infrastrukture u skladu s programom ulaganja koji je priložen Ugovoru između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002., da će provoditi velika održavanja i popravke te da će BSCA-u platiti subvenciju za određene usluge povezane s djelatnošću zračne luke.
- (426) U protučinjeničnom scenariju, subjekt Regija-SOWAER ne bi potpisao Ugovore iz 2002. i stoga se ne bi obvezao na nova krupna ulaganja niti bi dodijelio subvenciju za „protupožarnu zaštitu i održavanje”. Komisija je pretpostavila da bi Zračna luka u tom scenariju suprotnom činjenicama bez potpore vjerojatno nastavila poslovati, ali u znatno manjem obujmu s obzirom na to da su joj trebala ulaganja predviđena Ugovorima iz 2002. kako bi mogla znatno povećati promet u Zračnoj luci. Taj bi protučinjenični scenarij doveo do blago pozitivne neto sadašnje vrijednosti koju nije moguće procijeniti s određenom razinom pouzdanosti, posebno jer bi bilo vrlo teško procijeniti koliki bi bio očekivani promet bez Ugovora iz 2002. i iznosi naknade za koncesiju koje bi subjekt Regija-SOWAER primio od BSCA-a. Stoga je Komisija u svojim izračunima neto sadašnje vrijednosti pretpostavila da je neto sadašnja vrijednost u protučinjeničnom scenariju jednaka nuli. Ako je prema toj pretpostavci neto sadašnja vrijednosti iz Ugovora iz 2002. negativna, tim je negativnija u pretpostavci u kojoj je diskontirana vrijednost iz protučinjeničnog scenarija pozitivna. Stoga je riječ o pretpostavci koja je povoljna za subjekt Regija-SOWAER i BSCA.

⁽¹⁴⁷⁾ Vidi obavijest ministra gospodarstva valonskoj vladi od 8. studenoga 2000.

⁽¹⁴⁸⁾ Predmeti T-129/95, T-2/96 i T-97/96 *Neue Maxhütte Stahlwerke i Lech-Stahlwerke/Komisija Zb.* 1999, str. II-17., ECLI:EU:T:1999:7, t. 120.

- i. Troškovi i prihodi uzeti u obzir pri izračunu neto diskontirane vrijednosti mjere iz 2002.
- (427) U svrhu izračuna neto diskontirane vrijednosti iz Ugovora iz 2002. u pogledu subjekta Regija-SOWAER, Komisija je utvrdila troškove i prihode subjekta Regija-SOWAER, koji su se mogli očekivati na temelju tih Ugovora, kako slijedi:
- razdoblje od 2002. do 2015.:
 - predviđeni trošak ulaganja (vidi tablicu 13.) i gospodarskih usluga koje je trebao provesti SOWAER te dio subvencije koju Regija plaća za određene usluge povezane s djelatnošću zračne luke kada su one gospodarske naravi,
 - prihodi predviđeni od naknade za koncesiju koju BSCA plaća SOWAER-u;
 - razdoblje od 2016. do 2040.:
 - vrijednosti novčanih tokova očekivanih od projekta nakon 2015. Vrijednost financijskih tokova od projekta nakon 2015. procijenjena je metodom stalnog rasta sa stopom rasta od 2 %, koja odražava očekivanu stopu inflacije u tom razdoblju ⁽¹⁴⁹⁾.
- (428) Ti se podatci temelje na predviđanjima kojima su Regija i SOWAER raspolagali 2002., posebno u pogledu prometa i troškova. Komisija stoga nije uzela u obzir odstupanja troškova programa ulaganja koje nije bilo moguće predvidjeti tijekom donošenja odluke o uvođenju programa u travnju 2002. (na primjer, povećanje cijena izgradnje i odstupanja troškova zbog poteškoća sa stabilnošću tla, koji nisu bili poznati u trenutku izrade programa ulaganja).
- (429) Komisija nije uzela u obzir ni vrijednost zemljišta i infrastrukture pri izračunu neto sadašnje vrijednosti: ni pri izračunu u okviru scenarija u kojem su sklopljeni Ugovori iz 2002., a niti pri izračunu u okviru protučinjeničnog scenarija. Naime, izračun neto sadašnje vrijednosti temelji se na budućim novčanim tokovima koji su očekivani 2002.
- (430) Naposljetku, nisu uzeti u obzir eventualni dobitci od kapitala i dividendi koje bi SOWAER ostvario na temelju njegova sudjelovanja u kapitalu BSCA-a. Naime, kao što je napomenuo Sud ⁽¹⁵⁰⁾, „kako bi se ocijenilo predstavlja li državna mjera potporu, potrebno je utvrditi je li poduzetnik korisnik ostvario gospodarsku prednost koju ne bi ostvario u uobičajenim tržišnim uvjetima. U okviru tog ispitivanja, nacionalni je sud dužan utvrditi uobičajenu naknadu za predmetne usluge.” Komisija smatra da je u ovom slučaju stavljanjem infrastrukture na raspolaganje po cijeni nižoj od tržišne cijene dodijeljena prednost BSCA-u, čak i da je SOWAER očekivao vratiti svoj gubitak aprecijacijom kapitala u njegovu vlasništvu ili dividendi koje će primiti. Komisija osim toga navodi učinke koje bi na tržišno natjecanje imao pristup kojim bi se u obzir uzeli eventualni dobitci od kapitala i dividendi. U krajnjem bi slučaju taj scenarij doveo do toga da bi se javnom tijelu odobrilo da od zračne luke čiji je dioničar ne zahtijeva nikakvu naknadu (iako bi to tijelo moglo očekivati dividende i/ili povećanje vrijednosti svojih dionica), a da to ne predstavlja potporu. To bi predmetnoj zračnoj luci omogućilo da zračnim prijevoznicima ponudi vrlo povoljne cjenovne uvjete te bi tako prouzročilo narušavanje tržišnog natjecanja, posebno u odnosu na privatne zračne luke.
- (431) U sljedećoj je tablici naveden trošak gospodarskih ulaganja koji je Komisija uzela u obzir pri izračunu neto diskontirane vrijednosti mjere iz 2002.

Komisija je tablicu sastavila na temelju programa ulaganja predviđenog za Zračnu luku Charleroi koji je bio priložen Ugovoru između SOWAER-a i BSCA-a od 15. travnja 2002. Iako je bio priložen Ugovoru između SOWAER-a i BSCA-a od 15. travnja 2002., tim programom nisu utvrđena ulaganja koja je još trebalo provesti na dan 15. travnja 2002., nego sva ulaganja koja je trebalo provesti od 1. siječnja 2001. ili koja je još potrebno provesti. Kako bi utvrdila ulaganja koja je još trebalo provesti na dan 15. travnja 2002. Komisija je prenijela

⁽¹⁴⁹⁾ Stopa rasta od 2 % primijenjena je i u uzastopnim ugovorima između subjekta Regija/SOWAER i BSCA-a, na primjer u pogledu stope rasta gornje granice varijabilne naknade.

⁽¹⁵⁰⁾ Predmet C-39/94, SFEL, Zb. 1996, str. I-3547., ECLI:EU:C:1996:285, točke 60. i 61.

u 2002. ulaganja predviđena 2001. i 2002. ⁽¹⁵¹⁾ te je od tog iznosa odbila ulaganja koja su provedena do 15. travnja 2002. ⁽¹⁵²⁾.

Tablica 13.

Trošak ulaganja koja je još trebalo provesti na dan 15. travnja 2002.

(u milijunima EUR)

	2002.	2003.	2004.	2002. + 2003. + 2004.
Izvlaštenje (preostali iznos nakon 1. faze)	0,55	0,00	0,00	0,55
Kupnja novih zemljišta	3,59	0,00	0,00	3,59
Preostali iznos nakon kupnje novih zemljišta	0,00	0,00	0,94	0,94
Renoviranje od strane društva SABCA	1,39	0,00	0,00	1,39
Računi, usklađivanja i razno	1,12	0,00	0,00	1,12
Međuzbroj	6,64	0,00	0,94	7,59
Renoviranje tehničkih i administrativnih prostorija	1,55	0,00	0,00	1,55
Ograđivanje područja zračne luke	0,27	0,00	0,00	0,27
Prilazna svjetla i rasvjeta vozne staze	0,42	0,00	0,00	0,42
Obnova odvodnih kanala	0,27	0,00	0,00	0,27
Proširenje postaje za točenje kerozina	0,27	0,00	0,00	0,27
Odvoz otpada	0,12	0,00	0,00	0,12
Obnova južne vozne staze	0,50	0,00	0,00	0,50
Parkiralište kod groblja	0,03	0,00	0,00	0,03
Vatrodajava u podzemnom automobilskom parkiralištu za putnike	0,17	0,00	0,00	0,17
Odvodnja i pročišćavanje otpadnih voda	5,18	0,00	0,00	5,18
Elektroenergetička i telekomunikacijska oprema	2,01	0,00	0,00	2,01
Tehnički tunel	0,74	0,45	0,00	1,19

⁽¹⁵¹⁾ Kao što su navedena u programu ulaganja predviđenom za Zračnu luku Charleroi koji je bio priložen Ugovoru između SOWAER-a i BSCA-a od 15. travnja 2002.

⁽¹⁵²⁾ Kao što ih je naveo BSCA.

(u milijunima EUR)

	2002.	2003.	2004.	2002. + 2003. + 2004.
Servisna cesta	0,00	0,00	0,82	0,82
Iskopi na zemljištu	6,20	1,86	0,62	8,68
Produljenje uzletno-sletne staze	9,92	2,48	0,00	12,39
Sjeverna vozna staza i izlaz iz uzletno-sletne staze	2,48	3,72	1,02	7,21
Stajanka i obnova betonskog kolnika	4,96	2,48	0,00	7,44
Navigacijski sustavi	0,00	0,50	3,07	3,57
Rukovanje gorivom – hangar	0,25	1,61	0,00	1,86
Kontrolni toranj	0,00	0,25	0,25	0,50
Poslovne i teretne zgrade	0,00	0,25	2,13	2,38
Međuzbroj	35,33	13,58	7,91	56,82
Novi terminal	12,64	12,39	2,97	28,01
UKUPNO	54,62	25,98	11,82	92,42

Stoga je Komisija zadržala samo dio tih ulaganja za koje je smatrala da su povezana s gospodarskim djelatnostima. Prema tome, isključena su sljedeća ulaganja:

- zatvaranje dijela područja zračne luke kojem se pristupa nakon policijske kontrole te dijela područja na kojem se osobito nalaze zrakoplovi (vidi objašnjenje u uvodnoj izjavi 365.),
- kontrolni toranj (vidi objašnjenje u uvodnoj izjavi 365.),
- 7 % troška ulaganja povezanih s novim terminalom (vidi objašnjenje u vodnoj izjavi 366.).

Komisija upućuje na sljedeći plan ulaganja:

Tablica 14.

Trošak ulaganja u gospodarske djelatnosti koji je Komisija uzela u obzir pri izračunu neto diskontirane vrijednosti mjere iz 2002.

(u milijunima EUR)

	Gospodarski udio (%)	2002.	2003.	2004.	2002. + 2003. + 2004.
Izvlaštenje (preostali iznos nakon 1. faze)	100	0,55	0,00	0,00	0,55
Kupnja novih zemljišta	100	3,59	0,00	0,00	3,59

(u milijunima EUR)

	Gospodarski udio (%)	2002.	2003.	2004.	2002. + 2003. + 2004.
Preostali iznos nakon kupnje novih zemljišta	100	0,00	0,00	0,94	0,94
Renoviranje od strane društva SABCA	100	1,39	0,00	0,00	1,39
Računi, usklađivanja i razno	100	1,12	0,00	0,00	1,12
Međuzbroj		6,64	0,00	0,94	7,59
Renoviranje tehničkih i administrativnih prostorija	100	1,55	0,00	0,00	1,55
Ograđivanje područja zračne luke	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Prilazna svjetla i rasvjeta vozne staze	100	0,42	0,00	0,00	0,42
Obnova odvodnih kanala	100	0,27	0,00	0,00	0,27
Proširenje postaje za točenje kerozina	100	0,27	0,00	0,00	0,27
Odvoz otpada	100	0,12	0,00	0,00	0,12
Obnova južne vozne staze	100	0,50	0,00	0,00	0,50
Parkiralište kod groblja	100	0,03	0,00	0,00	0,03
Vatrodojava u podzemnom automobilskom parkiralištu za putnike	100	0,17	0,00	0,00	0,17
Odvodnja i pročišćavanje otpadnih voda	100	5,18	0,00	0,00	5,18
Elektroenergetička i telekomunikacijska oprema	100	2,01	0,00	0,00	2,01
Tehnički tunel	100	0,74	0,45	0,00	1,19
Servisna cesta	100	0,00	0,00	0,82	0,82
Nasipavanje na gradilištu	100	6,20	1,86	0,62	8,68
Produljenje uzletno-sletne staze	100	9,92	2,48	0,00	12,39

(u milijunima EUR)

	Gospodarski udio (%)	2002.	2003.	2004.	2002. + 2003. + 2004.
Sjeverna vozna staza i izlaz iz uzletno-sletne staze	100	2,48	3,72	1,02	7,21
Stajanka i obnova betonskog kolnika	100	4,96	2,48	0,00	7,44
Navigacijski sustavi	100	0,00	0,50	3,07	3,57
Rukovanje gorivom – hangar	100	0,25	1,61	0,00	1,86
Kontrolni toranj	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Poslovne i teretne zgrade	100	0,00	0,25	2,13	2,38
Međuzbroj		35,06	13,34	7,66	56,06
Novi terminal	93	11,76	11,53	2,77	26,05
UKUPNO		53,46	24,86	11,37	89,69

Prema izračunima Komisije, prvotno predviđena ulaganja u gospodarske djelatnosti iznosila su 89 690 000 EUR, odnosno činila su 97 % prvotno predviđenih ulaganja.

- (432) Tim je ulaganjima potrebno dodati troškove održavanja i operativne troškove SOWAER-a koji su pripisivi gospodarskim djelatnostima Zračne luke Charleroi, kao što ih je predvidio subjekt Regija-SOWAER⁽¹⁵³⁾. Uzimajući u obzir da je 97 % prvotno predviđenih ulaganja bilo za potrebe gospodarskih djelatnosti⁽¹⁵⁴⁾, Komisija je s brojkom 0,97 pomnožila troškove održavanja i operativne troškove navedene na stranici 10. poslovnog plana SOWAER-a koji je priložen Odluci Regije od 23. svibnja 2001. U pogledu operativnih troškova Komisija smatra, na temelju informacija koje je dostavila Regija, da je 29 % troškova Zračnih luka Charleroi i Liège pripisivo Zračnoj luci Charleroi.

Tablica 15.

Zbroj troškova održavanja (A) i operativnih troškova (B) SOWAER-a koji su pripisivi gospodarskim djelatnostima Zračne luke Charleroi

(u milijunima EUR)

	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
A	0,84	0,84	0,84	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	2,41	2,41	2,41	2,41	2,41	2,41
B	0,47	0,48	0,49	0,50	0,51	0,52	0,53	0,54	0,55	0,56	0,57	0,58	0,60	0,61
A + B	1,31	1,32	1,33	2,06	2,07	2,08	2,09	2,10	2,96	2,97	2,98	2,99	3,00	3,01

⁽¹⁵³⁾ Vidi str. 10. poslovnog plana SOWAER-a priloženog Odluci Valonske regije od 23. svibnja 2001.

⁽¹⁵⁴⁾ Vidi kraj uvodne izjave 431.

- (433) Potrebno je dodati i dio subvencije za „protupožarnu zaštitu i održavanje” koji je pripisiv gospodarskim djelatnostima. Komisija smatra da je 10 % rashoda koji su nadoknađeni subvencijom za „protupožarnu zaštitu i održavanje”, kao što su navedeni u poslovnom planu BSCA-a iz 2002., gospodarske naravi.

Tablica 16.

Dio subvencije za „protupožarnu zaštitu i održavanje” kojom su nadoknađene gospodarske djelatnosti

(u milijunima EUR)

2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
0,33	0,34	0,35	0,39	0,40	0,44	0,44	0,48	0,49	0,50	0,51	0,52	0,53	0,54

- (434) Kako bi utvrdila izlazne novčane tokove koje je potrebno uzeti u obzir pri izračunu neto diskontirane vrijednosti mjere iz 2002., Komisija je zbrojila zadnje redove tablice 14., tablice 15. i tablice 16.

Tablica 17.

Izlazni novčani tokovi do 2015. koje je Komisija uzela u obzir pri izračunu neto diskontirane vrijednosti mjere iz 2002.

(u milijunima EUR)

2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
55,10	26,53	13,05	2,45	2,47	2,52	2,53	2,58	3,44	3,46	3,48	3,50	3,52	3,54

- (435) Za potrebe izračuna neto sadašnje vrijednosti projekta potrebno je utvrditi očekivane prihode. Ti se očekivani prihodi sastoje od varijabilnog dijela naknade za koncesiju BSCA-a, kao što je utvrđeno u članku 11.1. Ugovora između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002., odnosno od 35 % zrakoplovnih prihoda BSCA-a s gornjom granicom koja se s vremenom mijenja. S obzirom na predviđanja u pogledu zrakoplovnih prihoda, moglo se očekivati da će varijabilna naknada imati gornju granicu do 2015. Ta je gornja granica 2002. bila utvrđena na 883 689 EUR, pri čemu se taj iznos trebao povećavati za 2 % godišnje do 2006. te je 2007. trebao biti povećan na 2 651 067 EUR, pri čemu se taj iznos trebao nastaviti povećavati za 2 % godišnje. Ugovorom između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002. predviđeno je revidiranje tih iznosa od 2015. Komisija je iznijela pretpostavku da bi se gornja granica od 2015. ukinula (da je Komisija iznijela pretpostavku da bi se ta gornja granica zadržala nakon 2015., tada bi utvrdila nižu neto diskontiranu vrijednost od one koju je prethodno utvrdila).

Tablica 18.

Ulazni novčani tokovi do 2015. koje je Komisija uzela u obzir pri izračunu neto diskontirane vrijednosti mjere iz 2002.

(u milijunima EUR)

2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
0,88	0,90	0,92	0,94	0,96	2,65	2,70	2,76	2,81	2,87	2,93	2,99	3,05	3,11

- (436) Komisija je neto novčane tokove (ulazni umanjeni za izlazne) koje je uzela u obzir pri izračunu neto diskontirane vrijednosti mjere iz 2002. izračunala kao razliku između zadnjeg reda tablice 18. i tablice 17.

Tablica 19.

Neto novčani tokovi (ulazni umanjeni za izlazne) do 2015. koje je Komisija uzela u obzir pri izračunu neto diskontirane vrijednosti mjere iz 2002.

(u milijunima EUR)

2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
- 54,21	- 25,63	- 12,13	- 1,52	- 1,51	0,13	0,17	0,18	- 0,63	- 0,59	- 0,56	- 0,52	- 0,48	- 0,44

ii. Diskontna stopa uzeta u obzir pri izračunu neto diskontirane vrijednosti mjere iz 2002.

(437) Kao što je objašnjeno u uvodnoj izjavi 424., kako bi utvrdila diskontnu stopu Komisija je procijenila ponderirani prosječni kapital SOWAER-a u trenutku dodjele mjere. Ta se procjena temeljila na sljedećim podacima i pretpostavkama:

— omjer duga i vlasničkog kapitala SOWAER-a ⁽¹⁵⁵⁾ od 30 % i stoga udio duga u financiranju (r_D) od 23 %,

— trošak duga prije oporezivanja (k_D) istovrijedan ponderiranom prosječnom trošku duga prije oporezivanja SOWAER-a u 2002., odnosno od 4,9 % do 5,5 %,

— premija na rizik (Δk) od 5,51 % ⁽¹⁵⁶⁾,

— beta ⁽¹⁵⁷⁾ od 0,91 do 1,23 ⁽¹⁵⁸⁾,

— u pogledu troška vlasničkog kapitala, trošak nerizičnog plasiranog kapitala prije oporezivanja (r_f) od 5,16 % do 5,37 % ⁽¹⁵⁹⁾,

— porezna stopa (t) od 40,2 %.

Na temelju tih podataka i pretpostavki Komisija je mogla izračunati ponderirani prosječni trošak (C) na temelju sljedeće klasične formule:

$$C = (1 - r_D) \times k_E + r_D \times k_D$$

Trošak kapitala (k_E) dobiven je modelom procjenjivanja kapitalne imovine (CAMP) prema sljedećoj formuli:

$$k_E = r_f + \beta \times \Delta k$$

Na temelju te formule i prethodnih pretpostavki, Komisija smatra da je diskontna stopa od 9 % razumna.

iii. Rezultat izračuna neto diskontirane vrijednosti

(438) Neto novčani tokovi navedeni u tablici 19. diskontirani po stopi od 9 % predstavljaju neto diskontiranu vrijednost od - 83,7 milijuna EUR.

⁽¹⁵⁵⁾ Riječ je o *ex post* analizi koja se temelji na bilanci SOWAER-a iz 2002. Omjer duga i vlasničkog kapitala zračnih prijevoznika prosječno iznosi 35 % prema Aswathu Damodaranu: „Risk Premiums for Other Markets” 2001. (<http://pages.stern.nyu.edu/~ADAMODAR/>).

⁽¹⁵⁶⁾ Izvor: Damodaran: „Risk Premiums for Other Markets” 2001. (<http://pages.stern.nyu.edu/~ADAMODAR/>).

⁽¹⁵⁷⁾ Koeficijent beta ključni je čimbenik modela procjenjivanja kapitalne imovine. Njime se mjeri profitabilnost imovine u odnosu na tržište.

⁽¹⁵⁸⁾ Vidjeti bilješku 156.

⁽¹⁵⁹⁾ Kamatna stopa na belgijske desetogodišnje obveznice u travnju 2002.

- (439) Za izračun neto diskontirane vrijednosti tijekom ukupnog trajanja koncesije, potrebno je projektu u 2015. dodijeliti konačnu vrijednost. To je učinjeno pod pretpostavkom da je novčani tok od 2015. bio jednak prosjeku novčanog toka u razdoblju od 2013. do 2015. uvećanom za 2 % godišnje. Pod pretpostavkom da se gornja granica varijabilnog dijela naknade za koncesiju ukida od 2016., potrebno je uzeti u obzir vrijednosti novčanih tokova bez gornje granice za razdoblje do 2013. do 2015. Na temelju tih pretpostavki Komisija je izračunala da je konačna vrijednost projekta u 2015. mogla biti procijenjena na 8,07 milijuna EUR.
- (440) Neto diskontirana vrijednost mjere iz 2002. iznosila je – 75,63 milijuna EUR. Budući da je ta neto diskontirana vrijednost bila negativna, Komisija zaključuje da Ugovori iz 2002. stoga nisu bili u skladu s kriterijem privatnog ulagača u tržišnom gospodarstvu te da je njima dodijeljena prednost BSCA-u u odnosu na njegove konkurente.

2. Selektivnost

- (441) U skladu s Ugovorima iz 2002., subjekt Regija-SOWAER odlučio je BSCA-u staviti na raspolaganje zemljišta i infrastrukturu Zračne luke Charleroi, obvezujući se na razvoj te infrastrukture u skladu s programom ulaganja koji je priložen Ugovoru između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002., da će provoditi velika održavanja i popravke te da će BSCA-u platiti subvenciju za određene usluge povezane s djelatnošću zračne luke, u zamjenu za naknadu za koncesiju nižu od one koju bi zahtijevao privatni subjekt u tržišnom gospodarstvu.
- (442) Komisija napominje da je mjera dodijeljena isključivo BSCA-u.
- (443) Prema mišljenju Belgije ⁽¹⁶⁰⁾, ne postoji nikakva diskriminacija na razini Regije u pogledu subvencije za određene usluge povezane s djelatnošću zračne luke ⁽¹⁶¹⁾. Osim toga, Belgija smatra da je zadatke sigurnosti i zaštite u zračnim lukama, za koje je zadužena Flamanska regija, provela ta regija.
- (444) Međutim, Komisija iznosi sljedeća razmatranja.
- (445) Najprije, budući da je prednost dodijeljena jer je naknada za koncesiju niža od one koju bi zahtijevao privatni subjekt u tržišnom gospodarstvu za stavljanje infrastrukture na raspolaganje, pružanje usluga i subvenciju, potrebno je ispitati je li mjerom BSCA-u dodijeljena selektivna prednost. U tom okviru nije dovoljna sama činjenica da je Regija na nediskriminirajući način plaćala subvenciju drugim zračnim lukama kojima upravlja. Potrebno je utvrditi je li Regija drugim zračnim lukama kojima upravlja dodijelila istu mjeru, tako što je pristala na nižu naknadu od tržišne naknade u istim uvjetima koji su odobreni BSCA-u. Belgija to nije dokazala.
- (446) Čak i da je Belgija mogla to dokazati, Komisija napominje da bi tom mjerom svejedno bila dodijeljena selektivna prednost BSCA-u jer je ta mjera pogodovala samo jednom gospodarskom sektoru (odnosno sektoru upravljanja zračnim lukama) i stoga nije mogla biti opća mjera ⁽¹⁶²⁾. Konkretno, upravitelji drugih prijevoznih sredstava nisu primili takvu prednost.
- (447) Stoga Komisija zaključuje da je mjerom dodijeljena selektivna prednost BSCA-u.

ii. Odluka o ulaganju iz 2003.

1. Primjena kriterija subjekta u tržišnom gospodarstvu

- (448) Regija je mogla ostati pri programu iz 2002. Odluci iz travnja 2003. odgovara protučinjenični scenarij u kojem Regija ostaje pri programu ulaganja koji je priložen Ugovoru između SOWAER-a i BSCA-a. Troškovi Odluke o ulaganju iz 2003. za subjekt Regija-SOWAER stoga su dodatni troškovi u odnosu na one predviđene „programom ulaganja” iz 2002.

⁽¹⁶⁰⁾ Obavijest Belgije pod naslovom „Odgovor Valonije na zahtjev za informacije od 14. veljače 2014.”, (pitanje 13.), koju je Komisija zaprimila 7. veljače 2014.

⁽¹⁶¹⁾ Belgija te usluge naziva „negospodarskim uslugama”.

⁽¹⁶²⁾ Predmet 173/73, Italija/Komisija, EU:C:1974:71

- (449) U svrhu ispitivanja bi li tržišni subjekt donio Odluku o ulaganju iz 2003., potrebno je utvrditi je li neto sadašnja vrijednost mjere iz 2003. pozitivna.
- (450) Razlike između plana iz 2003. i 2002. istodobno se odnose na predviđanja ulaganja i očekivani broj putnika.
- (451) U pogledu ulaganja, Komisija napominje da se stavke „novi terminal” i „parkiralište” razlikuju u pogledu iznosa i datuma ulaganja. Prvotnim planom ulaganja 2002. povećano je ulaganje u parkiralište, dok je planom ulaganja iz 2003. povećano ulaganje u parkiralište 2004. Stoga Komisija tvrdi da postoji vremenski razmak od dvije godine između oba plana u pogledu ulaganja. Osim toga, na temelju informacija koje je dostavila Belgija, Komisija smatra da gospodarski udio ulaganja u parkiralište i terminal predstavlja 93 %. Stoga iznos dodatnih ulaganja u okviru mjere iz 2003. odgovara sljedećoj usporedbi:

Tablica 20.

Iznosi dodatnih ulaganja s vremenskim razmakom od dvije godine u okviru mjere iz 2003.

(u milijunima EUR)

	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.
Novi terminal	1,6	14	17	9,4	–
Automobilsko parkiralište	0,8	6	6	5	1,2
Ukupno	2,4	20	23	14,4	1,2
Gospodarski udio	2,23	18,60	21,39	13,39	1,12
	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.
Ulaganja prema planu iz 2001./2002.	0,23	11,53	11,53	2,77	0,00
Iznos dodatnih ulaganja (s vremenskim razmakom od 2 godine)	2,00	7,07	9,86	10,63	1,12

- (452) U pogledu putničkog prometa, Komisija napominje odstupanje između broja putnika koji je 2002. predviđen za 2003. (1,47 milijuna putnika) i onog koji je predviđen 2003. (1,7 milijuna putnika). Komisija tako smatra da se očekivalo da će se od dodatnih ulaganja u tom razdoblju ostvariti povećanje putnika za 16 % (1,7/1,47). To povećanje putnika ne bi dovelo do povećanja prihoda u razdoblju od 2003. do 2015. ako se očekuje da će se gornja granica varijabilne naknade za koncesiju dosegnuti tih godina. Ipak, to povećanje prometa utječe na prihode od 2016., a tako i na konačnu vrijednost Zračne luke u 2015.
- (453) Kao što je objašnjeno u uvodnoj izjavi 424., kako bi utvrdila diskontnu stopu Komisija je procijenila ponderirani prosječni kapital SOWAER-a u trenutku dodjele mjere. Ta se procjena temeljila na sljedećim podacima i pretpostavkama:

— omjer duga i vlasničkog kapitala SOWAER-a ⁽¹⁶³⁾ od 30 % i stoga dio duga od financiranja (r_D) od 23 %,

⁽¹⁶³⁾ Vidjeti bilješku 155.

- trošak duga prije oporezivanja (k_D) istovrijedan ponderiranom prosječnom trošku duga prije oporezivanja SOWAER-a u 2002., odnosno od 4,9 % do 5,5 %,
- premija na rizik (Δk) od 5,64 % ⁽¹⁶⁴⁾,
- beta od 0,91 do 1,25 ⁽¹⁶⁴⁾,
- u pogledu troška vlasničkog kapitala, trošak nerizičnog plasiranog kapitala prije oporezivanja (r_f) od 4,3 % do 4,7 % ⁽¹⁶⁵⁾,
- porezna stopa (t) od 33,99 %.

Na temelju tih podataka i pretpostavki Komisija je mogla izračunati ponderirani prosječni trošak (C) na temelju sljedeće klasične formule:

$$C = (1 - r_D) \times k_E + r_D \times k_D$$

Trošak kapitala (k_E) dobiven je modelom procjenjivanja kapitalne imovine (CAMP) prema sljedećoj formuli:

$$k_E = r_f + \beta \times \Delta k$$

Na temelju te formule i prethodnih pretpostavki, Komisija smatra da je diskontna stopa od 9,5 % razumna.

- (454) Uzimajući u obzir ulaganja u razdoblju od 2003. do 2007. i očekivani dohodak u obliku konačne vrijednosti u 2015., izračunom neto diskontirane vrijednosti na temelju ponderiranog prosječnog troška kapitala od 9,5 % dobivena je vrijednost od – 19,81 milijun EUR. Stoga Odluka o ulaganju iz 2003., kao i ona iz 2002., nije u skladu s kriterijem subjekta u tržišnom gospodarstvu.

2. Selektivnost

- (455) Komisija napominje da je mjera dodijeljena isključivo BSCA-u. Stoga Komisija zaključuje da je mjerom dodijeljena selektivna prednost BSCA-u.

iii. Ugovori iz 2006.

- (456) Ugovorima iz 2006. unesena je:

- izmjena opsega usluga za koje BSCA prima subvenciju Regije te je uvedena gornja granica te subvencije,
- izmjena načina izračuna varijabilnog iznosa naknade za koncesiju, pri čemu je zadržana gornja granica na razini utvrđenoj Ugovorom između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002.

- (457) U pogledu troškova očekivanih od mjera iz 2006., uvođenjem gornje granice za subvenciju Regije bilo je moguće mjerama iz 2006., uključujući *ex ante* izglede, ograničiti povećanje subvencije i smanjenje troškova subjekta Regije/SOWAER u odnosu na prethodnu situaciju.

- (458) U pogledu prihoda očekivanih od mjera iz 2006., potrebno je istaknuti da Belgija smatra da je donesena odluka o izmjeni načina izračuna varijabilnog iznosa naknade za koncesiju tako da društva za upravljanje zračnim lukama (a tako i BSCA), koja su stekla prava na utvrđivanje visine naknada zračne luke, ne mogu smanjiti

⁽¹⁶⁴⁾ Vidjeti bilješku 156.

⁽¹⁶⁵⁾ Kamatna stopa na belgijske desetogodišnje obveznice u travnju 2003.

naknadu koju duguje SOWAER-u (jer je ta naknada dotad bila u odnosu s naknadom zračnih luka). Belgija smatra da su SOWAER i BSCA željeli da se Ugovorima iz 2006. ne promijeni financijska ravnoteža utvrđena Ugovorima iz 2002. Zato je:

- gornja granica mjere ostala nepromijenjena,
- uvedena zaštitna klauzula kojom je predviđeno da „u izvanrednim okolnostima ili u slučaju zakonskih izmjena (...), na koje strane nisu mogle utjecati, a kojima bi se uvelike izmijenila struktura Ugovora na štetu jedne od strana (...), strane će u jednakoj mjeri nastojati unijeti izmjene u Ugovor kako bi se ponovno uspostavila ravnoteža njihovih uzajamnih usluga, pri čemu će se zaštititi njihovi pojedinačni interesi u dogovoru s Valonskom regijom”.

- (459) Naime Komisija smatra da je sa SOWAER-ove strane bilo razumno pregovarati s BSCA-om o izmjeni načina izračuna varijabilnog iznosa naknade za koncesiju, tako da BSCA ne može mijenjati razinu varijabilnog iznosa naknade za koncesiju smanjenjem naknada zračne luke⁽¹⁶⁶⁾. Osim toga, Komisija tvrdi da je, bez teretnog prometa, gornja granica uvedena mjerama iz 2006. dosegnuta sa 637 689 putnika u 2006. i 1 737 378 putnika u 2007., dok je Zračna luka Charleroi već 2006. ostvarila 2 170 000 putnika. Stoga je zadržavanje nepromijenjene razine gornje granice varijabilnog iznosa naknade za koncesiju trebalo omogućiti SOWAER-u da zadrži istu razinu prihoda. U izvanrednim okolnostima koji bi doveli do smanjenja varijabilnog iznosa naknade za koncesiju, SOWAER je mogao s BSCA-om ponovno pregovarati o izmjenama kojima bi se ponovno uspostavila ravnoteža njihovih uzajamnih usluga. Stoga se mjerama iz 2006. nisu trebali *a priori* smanjiti prihodi subjekta Regija-SOWAER.
- (460) Stoga se mjerama iz 2006. trebalo *a priori* ograničiti troškove subjekta Regija/SOWAER (vidi uvodnu izjavu 457.), a da potom pritom zadrži svoje prihode (vidi uvodnu izjavu 459.). Komisija iz toga zaključuje da su te mjere u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Prema tome, ne predstavljaju državnu potporu. Stoga je ta mjera isključena iz daljnje analize.

iv. Izmjena iz 2008. Ugovora između Regije i BSCA-a

- (461) Izmjenom Ugovora između Regije i BSCA-a od 15. siječnja 2008. uvedena je obveza Regije da preuzima nove usluge gospodarske naravi (navođenje zrakoplova itd.) putem subvencije za određene usluge povezane s djelatnošću zračne luke. Te je djelatnosti prije u potpunosti snosila Regija.
- (462) Belgija smatra da je taj prijenos ovlasti bio u interesu subjekta Regija/SOWAER, iako se obvezao da će preuzeti povezane troškove, jer je mogao očekivati smanjenje troškova kada te usluge počne pružati BSCA umjesto da ih pruža izravno Regija.
- (463) U prilog svojem mišljenju Belgija navodi obrazloženje nacrtu Odluke⁽¹⁶⁷⁾ kojom su na BSCA preneseni zadatci sigurnosti i zaštite, kao i izvješće valonskog parlamenta od 6. prosinca 2007. o toj istoj Odluci.
- (464) U obrazloženju navedenog nacrtu Odluke navedeni su sljedeći ciljevi prijenosa zadataka sigurnosti i zaštite na društva za upravljanje valonskim zračnim lukama:
- stvoriti ekonomiju razmjera,
 - učiniti profitabilnima ulaganja koja je odobrila Regija,
 - prenijeti odgovornost na društva za upravljanje u pogledu upravljanja provedbom operativnih zadataka i financiranja te provedbe,
 - porezno optimirati usluge koje pružaju navedena društva kćeri.

⁽¹⁶⁶⁾ Povećavajući pritom, na primjer, naknade za zemaljske usluge kako bi ostvarivao cjelokupne prihode.

⁽¹⁶⁷⁾ Odluka od 19. prosinca 2007. o izmjeni Odluke od 23. lipnja 1994. o osnivanju zračnih luka i aerodroma koji su u vlasništvu Valonske regije te o njihovom upravljanju

- (465) U pogledu zadnje stavke Belgija pojašnjuje da je riječ o povratu PDV-a na usluge podugovaratelja BSCA-Security (za zadatke sigurnosti) koje Regija nije mogla vratiti, za razliku od BSCA-a.
- (466) Belgija navodi i izvješće ⁽¹⁶⁸⁾ valonskog parlamenta o nacrtu Odluke, u kojem je ministar stanovanja, prometa i regionalnog razvoja Valonske regije naveo sljedeće:
- potencijalna kumulirana dobit od jedinstvenog upravljanja ⁽¹⁶⁹⁾ koju bi valonska vlada mogla ostvariti do 2015. iznosi od 12 milijuna EUR (pretpostavka s dosljednom politikom) do 32 milijuna EUR (pretpostavka koja se temelji na zapošljavanju novog osoblja umjesto podugovaranja),
 - u pogledu PDV-a, nove će strukture moći ostvariti povrat PDV-a (odnosno 21 % od 7 milijuna EUR svake godine).
- (467) Naposljetku, Belgija smatra da se usluge povezane s kontrolom sigurnosti znatno razlikuju ovisno o dobu dana i godišnjem dobu zbog broja putnika koji posjećuju zračnu luku. Kada je za te zadatke bila zadužena Regija, ona je bila obvezna uvijek osigurati prisutnost u zračnoj luci, čak i kada je bilo manje posla jer je, prema njezinu mišljenju, na to bila obvezana pravilnikom o osoblju. Naprotiv, radno vrijeme zaposlenika BSCA-a i njegova podugovaratelja BSCA-Security prilagođavalo se poslovanju Zračne luke.
- (468) Komisija smatra da bi razuman subjekt u tržišnom gospodarstvu stvarno mogao tražiti od BSCA-a da ga oslobodi tih djelatnosti u zamjenu za naknadu nastalih troškova (umjesto da nastavi sam obavljati te djelatnosti) ako bi mogao očekivati smanjenje tih troškova. Elementi koje je dostavila Belgija dovoljni su da bi se dokazalo da se takvo smanjenje troškova moglo očekivati od mjere. Komisija iz toga zaključuje da je mjera u skladu s kriterijem privatnog subjekta u tržišnom gospodarstvu i da zato ne predstavlja državnu potporu. Stoga je ta mjera isključena iz daljnje analize.
- (b) Primjena kriterija subjekta u tržišnom gospodarstvu na povećanje kapitala koje je SOWAER upisao u prosincu 2002.
- (469) SOWAER je 3. prosinca 2002. isplatio iznos od 3 808 660 EUR radi stjecanja 6 143 dionica BSCA-a, odnosno 49,23 % kapitala BSCA-a, po cijeni od 620 EUR po dionici.
- (470) U svojoj analizi poslovnog plana iz 2002. savjetodavno društvo Deloitte & Touche utvrdilo je da je subjekt Regija-SOWAER sudjelovao kao razuman ulagač jer je od sredstava uložениh u BSCA-a trebao ostvariti povrat ulaganja od 27 %, s obzirom na poslovne rezultate BSCA-a očekivane za razdoblje od 2001. do 2010. ⁽¹⁷⁰⁾.
- (471) Prema izračunima Komisije koji se temelje na poslovnom planu BSCA-a iz 2001., neto sadašnja vrijednost BSCA-a nakon dokapitalizacije iznosila je 65,6 milijuna EUR. S obzirom na ukupan broj dionica nakon dokapitalizacije, iz te neto diskontirane vrijednosti proizlazi da je vrijednost pojedinačne dionice od 5 287 EUR znatno viša od plaćene cijene od 620 EUR po dionici.
- (472) Ti elementi stoga upućuju na to da je povećanje kapitala koje je SOWAER upisao u prosincu 2002. u skladu s načelom privatnog ulagača u tržišnom gospodarstvu. Međutim, Komisija smatra da ne može isključiti da je tim povećanjem kapitala BSCA-u dodijeljena gospodarska prednost. Naime, Komisija ističe da je to povećanje kapitala provedeno netom nakon sklapanja Ugovora iz 2002. i, osim toga, da su gubitci BSCA-a, zbog kojih je dokapitalizacija postala nužna, povezani s općom strukturom sustava utvrđenog u Ugovorima iz 2002. Međutim, tim je

⁽¹⁶⁸⁾ Izvješće koje je Edmund Stoffels podnio 6. prosinca 2007. u ime Povjerenstva za prostorno planiranje, promet, energetiku i stanovanje valonskog parlamenta u pogledu nacrtu Odluke od 23. lipnja 1994. o osnivanju zračnih luka i aerodroma za koje je nadležna Valonska regija te o njihovom upravljanju

⁽¹⁶⁹⁾ Pod jedinstvenim upravljanjem podrazumijeva se da se društvima za upravljanje zračnim lukama povjeri potpuni nadzor nad postupanjem s klijentima, uključujući zadatke sigurnosti i zaštite.

⁽¹⁷⁰⁾ Prema izvješću društva Deloitte & Touche, „iz te analize proizlazi da prosječna godišnja profitabilnost sredstava uložениh na temelju ispravljenog poslovnog plana i u predviđenom razdoblju od 10 godina iznosi 27 %” te da je „taj prinos potrebno usporediti sa stopom tržišnog rizika za tu vrstu djelatnosti od 15 % godišnje”.

Ugovorima dodijeljena prednost BSCA-u. Stoga Komisija ne isključuje mogućnost da je i dokapitalizacijom iz 2002. BSCA-u mogla biti dodijeljena gospodarska prednost. Ako takva prednost postoji, dodijeljena je samo BSCA-u te je stoga selektivna.

6.1.3. Upotreba državnih sredstava i pripisivost mjera državi

(473) U ovom odjeljku Komisija ispituje jesu li Ugovori iz 2002., povećanje kapitala iz 2002. i Odluka o ulaganju iz 2003. mjere dodijeljene putem državnih sredstava. Komisija će u tu svrhu utvrditi i. jesu li sredstva Regije i SOWAER-a državna sredstva i ii. jesu li odluke SOWAER-a o mjerama pripisive javnim tijelima.

6.1.3.1. Državna sredstva

(474) Sredstva kojima raspolaže Valonska regija kao regionalno tijelo ⁽¹⁷¹⁾ predstavljaju državna sredstva.

(475) Budući da je SOWAER u 100-postotnom vlasništvu Regije i da je pod njezinom isključivom kontrolom, sredstva kojima raspolaže za obavljanje zadataka koje joj je povjerila regija predstavljaju državna sredstva.

(476) Prema tome, mjere u korist BSCA-a dodijeljene su putem državnih sredstava.

6.1.3.2. Pripisivost mjera državi

(477) Budući da je Valonska regija regionalno tijelo ⁽¹⁷²⁾, odluke koje donosi pripisive su državi.

(478) U pogledu odluka koje donosi SOWAER, Komisija smatra, osobito na temelju presude *Stardust* ⁽¹⁷³⁾, da je pripisivost tih odluka moguće utvrditi na temelju sljedećih elemenata:

(a) Opći elementi

- kao što je navedeno u uvodnoj odredbi Ugovora između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002., SOWAER je „specijalizirano društvo koje u ime Valonske regije obavlja zadatke koji su mu povjereni”,
- SOWAER je u 100-postotnom vlasništvu Valonske regije te je pod njezinom isključivom kontrolom,
- Upravni odbor sastoji se samo od predstavnika Regije,
- Regija osobito zadužuje SOWAER da za njezin račun i pod njezinom kontrolom provodi programe ulaganja koje odobri valonska vlada,
- kao što je navela Belgija ⁽¹⁷⁴⁾, valonska vlada, kao 100-postotni dioničar SOWAER-a, odobrava programe ulaganja te prati njihovu provedbu,
- SOWAER upravlja za račun Valonske regije financijskim udjelima u društvima za upravljanje zračnim lukama (među kojima i BSCA), i to kako bi osigurao sudjelovanje javnih tijela u društvima za upravljanje i usklađenost njihove strategije sa smjernicama koje je utvrdila valonska vlada.

(b) Elementi svojstveni ispitanim mjerama

i. Ugovor između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002.

(479) Odlukom od 23. svibnja 2001. valonska je vlada odobrila financijski plan SOWAER-a. Tim je financijskim planom bio obuhvaćen program ulaganja u Zračnu luku Charleroi. Taj je program bio priložen Ugovoru između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002.

⁽¹⁷¹⁾ Presuda Općeg suda od 12. svibnja 2011. u spojenim predmetima T-267/08 i T-279/08, *Région Nord-Pas-de-Calais*, ECLI:EU:T:2011:209, točka 108.

⁽¹⁷²⁾ *Idem*.

⁽¹⁷³⁾ Presuda Sud od 16. svibnja 2002. u predmetu C-482/99, *Francuska Republika/Europska komisija (Stardust Marine)*, Zb. 2002, str. I-04397., ECLI:EU:C:2002:294.

⁽¹⁷⁴⁾ Obavijest Belgije od 21. rujna 2011. (pitanje 2.).

(480) U pogledu iznosa naknade koju BSCA-a i dalje plaća za stavljanje infrastrukture na raspolaganje i preuzimanje određenih usluga, taj iznos ovisi o subvenciji koju Regija plaća BSCA-u u zamjenu za paušalnu naknadu.

ii. Odluka o ulaganju iz 2003.

(481) Odlukom od 3. travnja 2003. vlada je provela program ulaganja iz 2003.

iii. Povećanje kapitala koje je SOWAER upisao 2002.

(482) U svojoj Odluci od 23. svibnja 2001. o financijskom planu SOWAER-a Regija je potvrdila uzastopne dokapitalizacije društava za upravljanje valonskim zračnim lukama⁽¹⁷⁵⁾. Financijskim je planom SOWAER-a tada bilo predviđeno „stjecanje udjela u BSCA-u u visini od +/- 60 milijuna BEF [...] koji je zatim raspoređen na tri godine, u tri obroka od 30 milijuna (kapital od 600 milijuna i 25-postotni udio SOWAER-a, odnosno 150 milijuna)”, odnosno dokapitalizacija od 3,718 milijuna EUR raspoređena na tri godine.

(483) Komisija iz prethodno navedenog zaključuje da Ugovori iz 2002., povećanje kapitala iz 2002. i Odluka o ulaganju iz 2003. predstavljaju mjere pripisive državi.

6.1.4. *Narušavanje tržišnog natjecanja i utjecaj na trgovinu*

(484) BSCA je, kao upravitelj Zračne luke Charleroi, u konkurenciji s drugim upraviteljima čvorišta koja opslužuju isto prihvatno područje. Komisija osobito napominje da se Zračna luka Bruxelles-National nalazi na cestovnoj udaljenosti od 69 km, Liège na 78 km, Lille-Lesquin na 121 km, a Maastricht-Aachen na 126 km⁽¹⁷⁶⁾. Te zračne luke u konkurenciji sa Zračnom lukom Charleroi nalaze se u Belgiji ili u drugim državama članicama.

(485) Na web-mjestu BSCA-a potvrđen je međunarodni doseg Zračne luke Charleroi: Zračna luka Charleroi „udaljena je 45 minuta od centra Bruxellesa, nalazi se južno od Nizozemske, sjeverozapadno od Francuske i Luksemburga te zapadno od Njemačke te je udaljena dva sata vožnje automobilom od velikih gradova kao što su Köln, Pariz i Amsterdam”, njegovo prihvatno područje „obuhvaća 5 milijuna potencijalnih putnika na cestovnoj udaljenosti do sat vremena te više od 15 milijuna putnika na manje od dva sata”.⁽¹⁷⁷⁾

(486) Mjere u korist BSCA-a, pod uvjetom da je njima potonjem dodijeljena gospodarska prednost, potiču zračne prijevoznike i putnike da odaberu Zračnu luku Charleroi, a stoga i njegova upravitelja BSCA-a, u odnosu na zračne luke koje opslužuju isto prihvatno područje, uključujući zračne luke koje se nalaze u drugim državama članicama. Njima se stoga narušava tržišno natjecanje među upraviteljima zračnih luka te se utječe na trgovinu među državama članicama.

6.1.5. *Zaključak o postojanju potpora u korist BSCA-a*

(487) S obzirom na prethodno navedeno Komisija smatra da Ugovori iz 2002. i Odluka o ulaganju iz 2003. predstavljaju državne potpore u korist BSCA-a. Komisija ne isključuje da povećanje kapitala BSCA-a koje je 2002. upisao SOWAER može jednako tako predstavljati državnu potporu u korist BSCA-a.

6.2. **Postojanje državnih potpora u korist društva Ryanair**

(488) Kako bi utvrdila predstavljaju li mjere u korist društva Ryanair državne potpore, Komisija će najprije ispitati je li izmjena iz 2010. pripisa državi (odjeljak 6.2.1.), zatim će ispitati je li drugim mjerama u korist društva Ryanair potonjem dodijeljena prednost (odjeljak 6.2.2.).

⁽¹⁷⁵⁾ U financijskom je planu navedeno da će „razvoj predviđen za BSCA i SAB zahtijevati znatno povećanje vlasničkog kapitala (osim vanjskog financiranja) te će ga nadzirati SOWAER”.

⁽¹⁷⁶⁾ Udaljenosti su preuzete s web-mjesta <https://maps.google.com>

⁽¹⁷⁷⁾ <http://www.charleroi-airport.com/laeroport/localisation-et-bassin-dattraction/index.html>

6.2.1. Pripisivost državi izmjene iz 2010.

(489) Komisija će u ovom odjeljku ispitati je li potpisivanje izmjene iz 2010. pripisivo državi. Kao što je Sud utvrdio u presudi *Stardust* ⁽¹⁷⁸⁾, „sama činjenica da je poduzetnik pod državnim nadzorom nije dovoljna da bi se mjere koje je poduzeo (...) pripisale državi. Valja ispitati i je li potrebno javna tijela smatrati uključenima na bilo koji način u donošenje te mjere.” Presudom *Stardust* utvrđeno je i da se „pripisivost mjere potpore državi koju je poduzeo javni poduzetnik može zaključiti na temelju niza pokazatelja koji proizlaze iz okolnosti slučaja i konteksta u kojem je ta mjera poduzeta”.

(a) U pogledu vlasništva nad kapitalom i glasova koji pripadaju udjelima u poduzetniku:

(490) U trenutku kada je potpisana izmjena iz 2010. Ugovora s društvom Ryanair, 6. prosinca 2010., kapital BSCA-a bio je:

- 22,56 % u vlasništvu SOWAER-a, društva u 100-postotnom vlasništvu Regije i pod njezinom isključivom kontrolom,
- 27,65 % u vlasništvu društva Sogepa (Société wallonne de Gestion et de Participation), financijske poluge Regije za potpomaganje poduzetnicima u postupku restrukturiranja, koje je u 100-postotnom vlasništvu Regije i koje je pod njezinom isključivom kontrolom,
- 19,16 % u vlasništvu društva Sambrinvest, koje je ulagač u rizični kapital, u 50-postotnom vlasništvu Regije te pod zajedničkom kontrolom Regije i privatnih dioničara ⁽¹⁷⁹⁾,
- 2,32 % u vlasništvu društva Igretec (Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d’Etudes Techniques et Economiques),
- 27,65 % u vlasništvu posve privatnog društva Belgian Airport, koje se sastoji od talijanske grupe SAVE i belgijskog društva Holding Communal SA.

Budući da SOWAER i Sogepa posjeduju više od polovine dionica BSCA-a te su u potpunom vlasništvu Regije, javne vlasti držale su većinski udio u kapitalu BSCA-a te su raspolagale većinom glasova koje nose te dionice.

(b) U pogledu mogućnosti imenovanja više od polovine članova uprave:

(491) U trenutku potpisivanja izmjene od 6. prosinca 2010., statutom BSCA-a na snazi predviđeno je sljedeće ⁽¹⁸⁰⁾:

„Upravni odbor sastoji se od najviše 19 članova:

- i. 12 članova upravnog odbora imenuje se na prijedlog dioničara kategorije A ⁽¹⁸¹⁾;
- ii. 4 člana upravnog odbora imenuje se na prijedlog dioničara kategorije C ⁽¹⁸²⁾;
- iii. 3 neovisna člana upravnog odbora, od kojih se 2 imenuje na prijedlog dioničara kategorije A čiju kandidaturu najprije mora odobriti Regija, a 1 se imenuje na prijedlog dioničara kategorije C (...).

U pogledu 12 članova upravnog odbora iz točke i., dvoje predlaže Sambrinvest, jednog Igretec i dvoje Sogepa (...).

Kandidature koje podnose dioničari kategorije A uvijek mora prethodno odobriti Valonska regija, osim onih koje predlažu Igretec, Sambrinvest i Sogepa.”

⁽¹⁷⁸⁾ Vidjeti blješku 174.

⁽¹⁷⁹⁾ Vidi obavijest Belgije od 13. svibnja 2014. (odgovor na pitanje 1.)

⁽¹⁸⁰⁾ Članak 11. statuta BSCA-a od 10. prosinca 2009.

⁽¹⁸¹⁾ Člankom 5. statuta predviđeno je da „dioničar kategorije A može biti samo Valonska regija ili bilo koje specijalizirano društvo koje je Regija osnovala: dioničko društvo Sambrinvest, Sogepa ili Igretec”.

⁽¹⁸²⁾ Člankom 5. statuta predviđeno je da „dioničar C može biti samo Belgian Airports i subjekti kojima Belgian Airports može slobodno ustupiti svoje dionice”.

- (492) Stoga se većina članova upravnog odbora (12 od 19) imenuje:
- uz odobrenje Regije (9 članova upravnog odbora, od kojih 7 iz kategorije A i 2 neovisna člana upravnog odbora), ili
 - na prijedlog subjekata koji su pod isključivom kontrolom Regije (3 člana upravnog odbora imenovana na prijedlog društava Igretec i Sogepa).
- (493) Čak i bez dva neovisna člana upravnog odbora, većina članova upravnog odbora (10) i dalje se imenuje uz odobrenje Regije (7) ili na prijedlog subjekata koji su pod njezinom isključivom kontrolom (3).
- (494) Tri su kriterija iz Direktive o transparentnosti stoga bila ispunjena u trenutku potpisivanja izmjene iz 2010. Međutim, na temelju tih kriterija samo se može pretpostaviti prevladavajući utjecaj javnih vlasti. Kao što je navedeno u članku 2. Direktive o transparentnosti, potrebno je ispitati i važeća pravila za utvrđivanje jesu li javne vlasti imale prevladavajući utjecaj.
- (c) U pogledu važećih pravila za utvrđivanje jesu li javne vlasti imale prevladavajući utjecaj:
- (495) Člankom 4.2.3. Dioničarskog ugovora iz lipnja 2009. između društava SOWAER, Sogepa, Sambrinvest i Igretec, s jedne strane, te društva Belgian Airports (Save), s druge strane, koji se odražava u članku 16. statuta BSCA-a na snazi u trenutku potpisivanja izmjene iz 2010., predviđeno je da članovi upravnog odbora kategorije C, koji se imenuju na prijedlog društva Belgian Airports, imaju pravo veta na određene kategorije odluka:
- „(...) Upravni odbor donosi odluke običnom većinom glasova, osim oduka o sljedećim pitanjima, za koje je, usto, potrebna suglasnost svih članova upravnog odbora kategorije C:
- i. svaka izmjena poslovnog plana;
 - ii. donošenje novih poslovnih planova nakon poslovnog plana za 2009. do 2012. i svaku izmjenu tog poslovnog plana;
 - iii. svaka odluka kojom se odstupa od poslovnog plana na snazi, a kojom se poslovni plan službeno ne mijenja;
 - iv. donošenje godišnjeg proračuna Društva (osobito u pogledu razvoja ulaganja, projekata, studija, opreme, neizravnih troškova i osoblja) i sve izmjene tog proračuna u iznosu većem od 100 000 EUR;
 - v. podnošenje prijedloga na glavnoj skupštini o izmjeni politike dividendi;
 - vi. odobrenje svih ugovora ili sporazuma između Društva i Valonske regije ili bilo kojeg društva koje je pod njezinom izravnom ili neizravnom kontrolom;
 - vii. odnos između Društva i prijevoznika Ryanair;
 - viii. imenovanje i opoziv delegiranog člana upravnog odbora;
 - ix. sve odluke Društva o činjenicama navedenima u zahtjevu koji Belgian Airports podnese SOWAER-u u skladu s Ugovorom o prijenosu dionica;
 - x. sve odluke o odnosu između društava BSCA i BSCA Security u području sigurnosti (security); te
 - xi. (...) sklapanje, izmjena uvjeta, raskidanje ili ukidanje svih ugovora o zajedničkom pothvatu i strateškoj suradnji, ne uključujući one s dioničarima društva Save ili s društvima koja su s njim povezana.”
- (496) Komisija zaključuje da u trenutku potpisivanja izmjene iz 2010. nije bilo moguće donijeti nijednu važnu odluku o upravljanju poslovanjem BSCA-a bez suglasnosti društva Belgian Airports. Stoga je BSCA bio pod zajedničkom kontrolom njegovih privatnih i javnih dioničara te stoga nije bio pod prevladavajućim utjecajem samo javnih dioničara.

- (497) U tom je pogledu potrebno napomenuti da se pravo veta društva Belgian Airports odnosi na odnose između društava BSCA i Ryanair (vidi točku iv. u uvodnoj izjavi 495.). Stoga BSCA bez suglasnosti društva Belgian Airports nije mogao primijeniti eventualne upute javnih vlasti u pogledu potpisivanja izmjene iz 2010.
- (498) Usto, ispitivanje zapisnika sa sastanaka upravnog odbora o potpisivanju izmjene iz 2010., posebno zapisnika sa sastanaka od 25. veljače i 29. travnja 2010., nije pokazalo postojanje takvih uputa.
- (499) Tijekom sastanka od 25. veljače 2010. upravni odbor BSCA-a izrazio je svoju jednoglasnu suglasnost s prijedlogom o sklapanju ugovora s društvom Ryanair.
- (500) Komisija iz toga zaključuje da Odluka BSCA-a o potpisivanju izmjene iz 2010. Ugovora s društvom Ryanair nije pripisiva državi.

6.2.2. Primjena kriterija subjekta u tržišnom gospodarstvu

- (501) Kako bi se ocijenilo predstavlja li državna mjera potporu, potrebno je utvrditi je li poduzetnik korisnik ostvario gospodarsku prednost koju ne bi ostvario u uobičajenim tržišnim uvjetima ⁽¹⁸³⁾.
- (502) Kako bi utvrdila je li i. Ugovorima iz 2001., ii. Ministarskom odlukom od 11. lipnja 2004. i dopisom BSCA-a od 24. lipnja 2004., iii. izmjenom iz 2005. te iv. prijenosom udjela koje je BSCA imao u društvu Promocy dodijeljena prednost društvu Ryanair, Komisija je ispitala je li se subjekt ponio kao subjekt u tržišnom gospodarstvu kada je poduzeo te mjere.

6.2.2.1. Utvrđivanje subjekta koji je dodijelio mjere

- (503) U točki 102. svoje presude od 17. prosinca 2008. o Odluci iz 2004. Opći sud zaključio je da je „Komisija kada je odbila ispitati sve prednosti koje su Valonska regija i BSCA dodijelili te primijeniti načelo privatnog ulagača u tržišnom gospodarstvu na mjere koje je Valonska regija poduzela unatoč povezanosti tih dvaju subjekata, počinila pogrešku koja se tiče prava“.
- (504) U svrhu primjene kriterija privatnog subjekta u tržišnom gospodarstvu i. na Ugovore iz 2001., ii. Ministarsku odluku od 11. lipnja 2004. i dopis BSCA-a od 24. lipnja 2004., iii. izmjenom iz 2005. te iv. prijenos udjela koje je BSCA imao u društvu Promocy, Komisija će stoga, s obzirom na gospodarsku i organsku povezanost između subjekta Regija-SOWAER i BSCA-a u trenutku dodjele tih mjera ⁽¹⁸⁴⁾, smatrati da je subjekt koji je dodijelio mjeru cjelina koju čine Regija, SOWAER i BSCA (dalje u tekstu: „subjekt Regija-SOWAER-BSCA“).
- (505) Prema tome, oba je Ugovora iz 2001. potrebno smatrati jednom mjerom (dalje u tekstu: „Ugovori iz 2001.“). Usto, Ministarsku odluku od 11. lipnja 2004. i dopis BSCA-a od 24. lipnja 2004. (dalje u tekstu: „privremeni poslovni okvir iz 2004.“) potrebno je smatrati kao samo jednu mjeru.
- (506) Prema tome, u svrhu primjene kriterija subjekta u tržišnom gospodarstvu, financijski tokovi među trima subjektima poništeni su te su njihovi računi konsolidirani.

6.2.2.2. Primjena kriterija subjekta u tržišnom gospodarstvu

- (507) Kako bi utvrdila jesu li mjere utvrđene u odjeljku 3.2. u skladu s kriterijem subjekta u tržišnom gospodarstvu, Komisija je u skladu s točkom 53. Smjernica o zrakoplovstvu ispitala sljedeće ⁽¹⁸⁵⁾

(a) odgovara li cijena koja se zaračunava za usluge zračne luke tržišnoj cijeni; ili

⁽¹⁸³⁾ Vidi posebno presudu od 29. travnja 1999. u predmetu C-342/96, Španjolska/Komisija, Zb. 1999, str. I-2459., ECLI:EU:C:1999:210, točka 41.

⁽¹⁸⁴⁾ Konkretno, BSCA je u trenutku dodjele tih mjera bio javni poduzetnik.

⁽¹⁸⁵⁾ Vidjeti bilješku 8.

- (b) može li se dokazati *ex ante* analizom da bi Ugovori s društvom Ryanair trebali dovesti do pozitivnog dodatnog doprinosa dobiti za subjekt Regija-SOWAER-BSCA.
- (c) Usporedba cijena koje se zaračunavaju za usluge zračne luke u Charleroiu s tržišnom cijenom
- (508) Komisija ozbiljno sumnja u to da se trenutačno može odrediti primjereni element usporedbe radi utvrđivanja pouzdane „tržišne cijene” za usluge koje pružaju upravitelji zračnih luka.
- (509) Naime, primjena kriterija subjekta u tržišnom gospodarstvu pozivanjem na prosječnu cijenu iz drugih sličnih ugovora može se pokazati presudnom kada se tržišna cijena može razumno utvrditi ili se može zaključiti iz drugih tržišnih pokazatelja. Ipak, ta metoda ne može biti jednako relevantna u slučaju usluga zračne luke. Naime, struktura troškova i prihoda može se uvelike razlikovati od jedne zračne luke do druge. Ti troškovi i prihodi ovisе o stanju razvoja zračne luke, broju zračnih prijevoznika koji je opslužuju, o kapacitetu putničkog prometa, stanju infrastrukture, zakonskom okviru koji se može razlikovati od jedne države članice do druge te o manjkovima i obvezama koje je zračna luka preuzela u prošlosti ⁽¹⁸⁶⁾.
- (510) Osim toga, liberalizacija tržišta zračnog prijevoza čini svaku usporednu analizu složenijom. Kao što je vidljivo u ovom slučaju, trgovačke prakse između zračnih luka i zračnih prijevoznika ne temelje se nužno na javnom cjeniku u pogledu pojedinačnih usluga. Naime, ti su trgovački odnosi vrlo raznovrsni. Uključuju podjelu rizika u pogledu posjećenosti te uzajamnih trgovačkih i financijskih odgovornosti, u pogledu generaliziranja mehanizama poticaja (na primjer, u obliku popusta povezanog s brojem linija ili prevezenih putnika) te odstupanja između podjele rizika za vrijeme trajanja ugovora. Prema tome, transakcije su međusobno teško usporedive na temelju cijene po povratnom letu ili po putniku.
- (511) Ryanair podržava tezu prema kojoj je moguće primijeniti načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu na temelju usporedbe trgovačkih praksa drugih europskih zračnih luka. Ryanair se oslanja na studiju društva Oxera od 2. listopada 2011. u kojem su za usporedbu uzete Zračne luke Glasgow Prestwick i Liverpool John Lennon.
- (512) Ipak, Komisija ozbiljno sumnja u relevantnost tih dvaju elemenata usporedbe pri procjeni situacije Zračne luke Charleroi jer se struktura prihoda Zračne luke Glasgow Prestwick uvelike temelji na prijevozu tereta, a u Charleroiu ga nema. Usto, obje su zračne luke posljednjih godina primile javna financiranja.
- (513) Osim toga, kao što je prethodno dokazano, transakcije koje je potrebno analizirati odnose se na više „cijena”, odnosno najprije na razne naknade zračne luke, cijenu zemaljskih usluga i, u pogledu određenih mjera, doprinose društvu Promocy koje je zaduženo za marketing. Stoga svakom od tih mjera nastaje složen skup financijskih tokova između upravitelja zračne luke te zračnog prijevoznika i njegovih društava kćeri.
- (514) Tako usporedba samih naknada zračne luke koje BSCA obračunava društvu Ryanair s naknadama zračne luke koje se obračunavaju u zračnim lukama koje služe za usporedbu nije nikakav koristan pokazatelj poštovanja načela subjekta u tržišnom gospodarstvu. Za primjenu usporedne metode primjenjive na transakcije koje su predmet ove ocjene, trebalo bi *a minima* u zračnim lukama iz uzorka za usporedbu naći skup sličnih transakcija kojima su posebno obuhvaćene jednakovrijedne marketinške usluge i jednakovrijedne zemaljske usluge. Transakcije koje su predmet ove ocjene toliko su složene i specifične da bi se potraga za takvim uzorkom sličnih transakcija pokazala nemogućom, tim više jer su cijene zemaljskih usluga i marketinških usluga rijetko javno objavljene te bi do njih bilo teško doći za potrebe ove usporedbe.
- (515) Naposljetku, kad bi se, na temelju primjenjive usporedne analize, moglo utvrditi da su „cijene” iz različitih transakcija koje su predmet ove istrage jednakovrijedne ili više od „tržišnih cijena” utvrđenih na temelju uzorka transakcija koje služe za usporedbu, Komisija iz toga svejedno ne bi mogla zaključiti da su te transakcije u skladu s tržišnom cijenom ako se pokaže da je u trenutku njihova zaključivanja upravitelj zračne luke mogao očekivati da će iz tih cijena proizaći veći dodatni troškovi od dodatnih prihoda. Naime, subjekt u tržišnom gospodarstvu nema nikakav interes ponuditi robu ili usluge po „tržišnoj cijeni” ako će takvo ponašanje dovesti do inkrementalnog gubitka.

⁽¹⁸⁶⁾ Vidi Odluku Komisije 2011/60/EU od 27. siječnja 2010. u predmetu C-12/2008 – Slovačka – Ugovor između Zračne luke Bratislava i društva Ryanair (SL L 27, 1.2.2011., str. 24.), uvodne izjave 88. i 89.

(516) Komisija smatra prikladnim podsjetiti u kontekstu te analize da su, nakon donošenja Smjernica o zrakoplovstvu, Belgija i zainteresirane strane bile pozvane iznijeti primjedbe o primjeni odredaba tih Smjernica na ovaj predmet. U ovom slučaju ni Belgija ni zainteresirane strane, osim društva Ryanair, nisu u biti osporile pristup Komisije prema kojem ako nije moguće utvrditi prikladni element usporedbe radi utvrđivanja vjerne tržišne cijene usluga koje zračne luke pružaju zračnim prijevoznicima, najrelevantniji kriterij za ocjenu dogovora koje te dvije strane zaključuju jest *ex ante* analiza dodatne profitabilnosti.

(b) *Ex ante* analiza profitabilnosti mjera

(517) S obzirom na prethodno navedeno, Komisija smatra da je u ovom slučaju potrebno primijeniti pristup koji se općenito preporučuje u Smjernicama o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima pri primjeni kriterija subjekta u tržišnom gospodarstvu na odnose između zračnih luka i zračnih prijevoznika, odnosno *ex ante* analizu dodatne profitabilnosti. Ovaj je pristup opravdan činjenicom da upravitelj zračne luke može imati objektivni interes za zaključivanje transakcije sa zračnim prijevoznikom ako može razumno očekivati da će ta transakcija povećati njegovu dobit (ili smanjiti gubitke) u odnosu na hipotetsku situaciju u kojoj se takva transakcija ne bi zaključila ⁽¹⁸⁷⁾, i to neovisno o bilo kakvoj usporedbi s uvjetima koje drugi upravitelji zračnih luka nude zračnim prijevoznicima ili koje isti upravitelj nudi drugim zračnim prijevoznicima.

(518) Tako je točkom 63. Smjernica o zrakoplovstvu utvrđeno da „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 je sposobna tijekom trajanja dogovora pokriti sve troškove koji proizlaze iz dogovora uz razumnu profitnu maržu na temelju razumnih srednjoročnih izgleda ⁽¹⁸⁸⁾.”

(519) Komisija ističe da je tek nedavno utvrđen kriterij naveden u točki 63. Smjernica o zrakoplovstvu odražava logiku kriterija subjekta u tržišnom gospodarstvu, ali da je taj kriterij, koji se odnosi na dogovore sklopljene između zračnih luka i određenih zračnih prijevoznika, umjesto na opći poslovni plan, kao što je to uglavnom slučaj s primjenom kriterija u tržišnom gospodarstvu. Prema tome, Komisija priznaje da državama članicama i predmetnim subjektima može biti teško pribaviti dokumente iz vremena kada je mjera dodijeljena i koji odgovaraju točno onome što je propisano u točki 63. Smjernica o zrakoplovstvu jer su ti dogovori sklopljeni prije nekoliko godina. Komisija će ta razmatranja uzeti u obzir pri primjeni kriterija privatnog subjekta u tržišnom gospodarstvu na Ugovore s društvom Ryanair.

(520) U skladu s točkom 64. Smjernica o zrakoplovstvu, „kako bi se procijenilo je li dogovor koji je zračna luka sklopila sa zračnim prijevoznikom u skladu s testom STG-a, očekivane nezrakoplovne prihode koji proizlaze iz djelatnosti zračnog prijevoznika treba uzeti u obzir zajedno s pristojbama zračnih luka, bez popusta, marketinške podrške ili programa poticaja. Slično tome treba uzeti u obzir sve očekivane troškove koje dodatno proizvede zračna luka u vezi s djelatnost zračnog prijevoznika u zračnoj luci (...). Za razliku od toga, troškovi koje bi zračna luka morala [...] snositi, bez obzira na dogovor sa zračnim prijevoznikom, ne treba uzeti u obzir u testu STG-a.” (Bilješke nisu preuzete.)

(521) Nadalje, u skladu s točkom 66. prethodno navedenih smjernica, „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.” ⁽¹⁸⁹⁾

(522) Stoga je Komisija primijenila kriterij subjekta u tržišnom gospodarstvu, u skladu s prethodno opisanim načelima, na sljedeće mjere:

i. Ugovori iz 2001.

(523) Kako bi sa stajališta *ex ante* utvrdila je li se Ugovorima iz 2001. pridonijelo profitabilnosti subjekta koji je dodijelio potporu u skladu s točkom 63. Smjernica o zrakoplovstvu, Komisija je utvrdila je li neto diskontirana

⁽¹⁸⁷⁾ Drugim riječima, ako se od te transakcije očekuje pozitivna dodatna profitabilnost.

⁽¹⁸⁸⁾ Bilješke nisu preuzete.

⁽¹⁸⁹⁾ Točka 66.

vrijednost (dalje u tekstu: „NDV”) Ugovora iz 2001. bila pozitivna za subjekt Regija-SOWAER-BSCA. Protučinjenični je scenarij situacija u kojoj Ugovori iz 2001. ne bi bili sklopljeni i u kojoj bi se subjekt Regija-SOWAER-BSCA odlučio odreći se prihoda od dodatnog prometa zajamčenog predmetnim Ugovorima te ne pokriti troškove nastale tim istim prometom.

Rekonstrukcija inkrementalnog poslovnog plana

- (524) Prije nego što je sklopio Ugovore iz 2001. BSCA je izradio poslovni plan. No, s jedne strane, tim poslovnim planom nisu bili obuhvaćeni samo prihodi ostvareni zahvaljujući prometu društva Ryanair, nego i prihodi ostvareni zahvaljujući prometu drugih zračnih prijevoznika. S druge strane, njime su utvrđeni samo prihodi i rashodi BSCA-a, dok je za primjenu kriterija subjekta u tržišnom gospodarstvu potrebno smatrati da je Ugovore iz 2001. s društvom Ryanair sklopio subjekt Regija-SOWAER-BSCA. Stoga se taj poslovni plan može upotrijebiti kao izvor podataka, ali ga je potrebno doraditi kako bi mogao služiti za primjenu kriterija subjekta u tržišnom gospodarstvu.
- (525) Komisija je zato rekonstruirala poslovni plan koji bi sastavio subjekt Regija-SOWAER-BSCA u svrhu procjene očekivane profitabilnosti od tih Ugovora te koji bi obuhvaćao samo prihode i rashode dodatnih gospodarskih djelatnosti povezanih s tim Ugovorima. Komisija je u tu svrhu za polazišnu točku uzela opći poslovni plan BSCA-a (onaj kojim je obuhvaćena sva djelatnost zračne luke, a ne poseban učinak Ugovora iz 2001.) koji je bio na raspolaganju prije sklapanja Ugovora iz 2001. Na temelju tog općeg poslovnog plana Komisija je izradila inkrementalni poslovni plan koji sadržava samo dodatne gospodarske djelatnosti (odnosno samo prihode i rashode povezane s prometom društva Ryanair), pri čemu su odvojeni dodatni promet, troškovi i prihodi koje je trebalo očekivati od Ugovora s društvom Ryanair tijekom njihova sklapanja ⁽¹⁹⁰⁾. Komisija je iz toga izvela poslovni plan subjekta Regija-SOWAER-BSCA, tako da je zbrojila dodatne troškove i prihode Regije i SOWAER-a povezane s tim Ugovorima i neutralizirala interne tokove unutar subjekta Regija-SOWAER-BSCA.

Očekivani dodatni troškovi

Očekivani dodatni troškovi ulaganja

- (526) Kako bi utvrdila je li određeni dio troškova ulaganja trebalo uzeti u obzir u okviru dodatnih troškova ulaganja očekivanih na temelju Ugovora iz 2001., Komisija je u skladu s točkom 64. Smjernica o zrakoplovstvu, ispitala je li o programima ulaganja za Zračnu luku Charleroi odlučeno zajedno s Ugovorima iz 2001. ili neovisno o tim Ugovorima.
- (527) Komisija tvrdi da je od kraja 1990-tih, odnosno prije potpisivanja Ugovora iz 2001., Regija željela razviti Zračnu luku kako bi povećala gospodarsku djelatnost na svojem području. Stoga je valonski parlament u svojoj Deklaraciji o regionalnoj politici koja je odobrena 15. srpnja 1999. potvrdio da su regionalne zračne luke okosnica gospodarskog razvoja i stvaranja velikog broja radnih mjesta u Valonskoj regiji ⁽¹⁹¹⁾. U obavijesti valonskoj vladi od 8. studenoga 2000. (svrha te obavijesti bila je priopćiti valonskoj vladi odluku o odobrenju programa ulaganja), ministar gospodarstva ističe da je važno „opremiti zračnu luku cjelovitom infrastrukturom u okviru globalnog razvoja kako bi mogla imati poticajnu ulogu u regionalnom gospodarstvu”.
- (528) Prema mišljenju Belgije, od kraja 1990-ih (stoga i prije Ugovora iz 2001.) zbog tehničkih zahtjeva povezanih s postojećom infrastrukturom ⁽¹⁹²⁾, bilo je očito da je novi terminal bilo potrebno izgraditi na sjevernom djelu zemljišta. Društvo Intercommunale Igretec, zaduženo za uspostavu zrakoplovnog središta, već je bilo izvlastio je određena zemljišta. Regija je tijekom 1990-ih godina sama provela izvlaštenje te joj je Intercommunale 1999. vratio ta zemljišta koja je ona izvlastila. Na tim je zemljištima izgrađen novi putnički terminal.

⁽¹⁹⁰⁾ U pogledu inkrementalnih operativnih troškova (osoblje, razna nabava), Komisija je upotrijebila podatke o ukupnim troškovima poslovnih planova te je regresijom procijenila kako se te stavke troškova razvijaju ovisno o prometu.

⁽¹⁹¹⁾ Izvor: obavijest valonske vlade priložen zapisniku sa sastanka valonske vlade od 8. studenoga 2000.

⁽¹⁹²⁾ Vidjeti bilješku 22.

- (529) Na sastanku od 20. srpnja 2000. Valonska je regija odobrila smjernice Okvirnog ugovora o višegodišnjem programu ulaganja u Zračnu luku Charleroi, u kojima je posebno naveden „koncept novog putničkog terminala”, ukupnog proračuna od 113 740 000 EUR. U okviru provedbe svoje Odluke od 20. srpnja 2000. Regija je 8. studenoga 2000. donijela Odluku kojom je izmijenila pretpostavke višegodišnjeg programa ulaganja. Čak i ako te Odluke nisu pravno obvezivala Regiju, one upućuju na to da je Regija uspostavila temelje za program ulaganja davno prije potpisivanja Ugovora iz 2001.
- (530) Odluka od 8. studenoga 2000. temeljila se osobito na obavijesti ministra gospodarstva, a u njoj se upućuje na dvije studije koje je naručila Regija i koje su izrađene krajem 1990-ih/početkom 2000-ih:
- studija koju je provela Međunarodna udruga za zračni prijevoz (dalje u tekstu: „IATA”), a kojom su utvrđene tri opcije za razvoj putničkog prometa Zračne luke Charleroi, koje se temelje na pretpostavkama rasta broja putnika na redovnim, čarter i poslovnim letovima,
 - studija koju je do travnja 2000. proveo Tractebel, a čiji je cilj bio utvrditi plan razvoja infrastrukture na temelju komercijalnih pretpostavki („high scenario”) iz studije IATA-e.

U sažetku tih studija koji je ministar dostavio valonskoj vladi upućuje se na opće pretpostavke prometa, koje nisu prikazane kao povezane s određenim prijevoznikom ili budućim ugovorom.

- (531) „Obavijest o strateškim smjernicama”, koji je priložen poslovnom planu BSCA-a iz 2001., dostavljen je 31. srpnja 2001. upravnom odbor BSCA-a. U skladu s tom obavijesti, BSCA se trebao usredotočiti na niskotarifne prijevoznike i eventualno na zračne prijevoznike istočnih zemalja. U toj je obavijesti istaknuto da je neophodno da BSCA privuče nove zračne prijevoznike (uz društvo Ryanair) te da bi se Charleroi trebao postaviti kao potencijalno određite novih baza koje bi niskotarifni prijevoznici otvorili u budućnosti.
- (532) Poslovni plan BSCA-a iz 2001. upućuje i na to da ulaganja i posebno izgradnja novog terminala nisu bili predviđeni samo kako bi se zadovoljile potrebe društva Ryanair, nego kako bi se odgovorilo na potrebe svih zračnih prijevoznika koje bi Zračna luka Charleroi mogla privući. Naime, prema tom poslovnom planu, broj putnika u odlasku prijevoznika Ryanair trebao je do 2015. narasti s 360 000 na samo 700 000 putnika (vidi tablicu u uvodnoj izjavi 536.). Taj je rast trebao biti najveći između 2001. i 2003., odnosno prije otvaranja novog terminala koje je bilo predviđeno za 2005. Stoga su Regija i BSCA očekivali da će povećanje prometa, koje je omogućeno tim ulaganjima, zamijetiti drugi zračni prijevoznici, osim društva Ryanair.
- (533) Regija i BSCA stoga nisu proveli ulaganja u svrhu izričitog povećanja broja putnika društva Ryanair, nego kako bi omogućili da se ostvari veliki prometni potencijal, koji nije povezan samo s jednim zračnim prijevoznikom. Komisija iz toga zaključuje da se ta ulaganja ne mogu pripisati isključivo društvu Ryanair. Prema tome, nije relevantno pripisati inkrementalne troškove ulaganja Ugovorima iz 2001.

Očekivani dodatni operativni troškovi

- (534) Dodatni operativni troškovi očekivani na temelju Ugovora iz 2001. jednaki su očekivanim operativnim troškovima koji su izravno pripisivi društvu Ryanair, kojima je Komisija dodala dio očekivanih neizravnih operativnih troškova ovisno o broju putnika društva Ryanair u odnosu na ukupan broj putnika. Komisija ističe da, ako je u toj pretpostavci neto sadašnja vrijednost Ugovora iz 2001. pozitivna, bila bi još pozitivnija da su očekivani dodatni operativni troškovi bili utvrđeni na temelju linearne regresije kao što je predloženo u studiji koju je Oxera dostavila u ime društva Ryanair.

Očekivani dodatni prihodi

- (535) Suprotno mišljenju društva Ryanair, iz analize Komisije isključena je sva rezidualna vrijednost Ugovora s društvom Ryanair jer je dugoročni učinak oglašavanja na ukupan promet u Charleroiu bio slabo dokumentiran i teško mjerljiv.

Neto sadašnja vrijednost Ugovora iz 2001.

(536) Rezultati izračuna neto diskontirane vrijednosti izneseni su u tablici 21. Njima je prikazan inkrementalni doprinos društva Ryanair koji je bio pozitivan tijekom svih razmatranih godina.

Tablica 21.

Novčani tokovi očekivani od mjere iz 2001.

	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
Broj putnika u odlasku društva Ryanair	360 000	600 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000
Ukupan broj putnika u odlasku	384 400	627 800	732 800	797 800	867 800	931 034	1 078 275	1 208 523	1 333 779	1 459 042	1 524 314	1 565 343	1 608 418	1 653 642	1 701 120
Prihodi po putniku u odlasku															
Naknada po putniku	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	7,50	7,50	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00
Naknada za ukrcaj	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,13	1,13	1,13	1,13	1,13	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Gorivo	[0,3 – 0,7]	[0,3 – 0,7]	[0,3 – 0,7]	[0,3 – 0,7]	[0,3 – 0,7]	[0,3 – 0,7]	[0,3 – 0,7]	[0,3 – 0,7]	[0,3 – 0,7]	[0,3 – 0,7]	[0,3 – 0,7]	[0,3 – 0,7]	[0,3 – 0,7]	[0,3 – 0,7]	[0,3 – 0,7]
Bescarinske trgovine	[3 – 4]	[3 – 4]	[3 – 4]	[3 – 4]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Druge trgovine	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]
Ugostiteljski objekti	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]
Parkiralište	[2 – 4]	[2 – 4]	[2 – 4]	[2 – 4]	[2 – 4]	[2 – 4]	[2 – 4]	[2 – 4]	[2 – 4]	[2 – 4]	[2 – 4]	[2 – 4]	[2 – 4]	[2 – 4]	[2 – 4]
Opsluživanje zrakoplova na zemlji	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]
Provizija od prodaje	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]
Ukupno	[14 – 17]	[14 – 17]	[14 – 17]	[14 – 17]	[14 – 17]	[14 – 17]	[14 – 17]	[14 – 17]	[14 – 17]	[14 – 17]	[14 – 17]	[14 – 17]	[14 – 17]	[14 – 17]	[14 – 17]

- (537) Budući da je inkrementalni doprinos društva Ryanair tijekom svih razmatranih godina pozitivan, neto sadašnja vrijednost Ugovora bit će nužno pozitivna, neovisno o ponderiranom prosječnom trošku razmatranog kapitala.
- (538) Na primjer, Komisija je svejedno izračunala NDV na temelju prosječnog troška između 8,7 % i 9 %. Diskontirana stopa primijenjena u izračunu NDV-a Ugovora jest ponderirani prosječni trošak kapitala subjekta koji dodjeljuje potporu u trenutku u kojem je dodjeljuje. U ovom slučaju prihodi i rashodi povezani s Ugovorom sklopljenim s društvom Ryanair utječu na financijske izvještaje BSCA-a. Stoga je Komisija odlučila kao diskontnu stopu primijeniti trošak kapitala BSCA-a. Izračun ponderiranog prosječnog troška kapitala BSCA-a temelji se na različitim pretpostavkama:
- financiranje isključivo vlasničkim kapitalom,
 - premija na rizik od 5,51 % ⁽¹⁹³⁾,
 - beta od 0,69 ⁽¹⁹³⁾,
 - trošak nerizičnog plasiranog kapitala prije oporezivanja od 4,9 % do 5,2 %,
 - porezna stopa od 40,2 %.
- (539) Zato je, na primjer, Komisija zaključila na temelju prosječne stope između 8,7 % i 9 %, odnosno od 8,85 %, da je neto aktualizirana vrijednost bila pozitivna te da je iznosila 19,5 milijuna EUR.

Tablica 22.

Neto diskontirana vrijednost (NDV) mjere iz 2001.

(u milijunima EUR)

	Diskontna stopa od 8,85 %
NDV	19,5

Ta pozitivna vrijednost NDV-a, kao i pozitivni doprinosi tijekom svih godina, upućuju na to da je bilo moguće očekivati da se Ugovorima iz 2001. poveća profitabilnost subjekta Regija-SOWAER-BSCA.

- (540) Kada je riječ o obvezi Regije da društvu Ryanair isplati naknadu za gubitke koje bi prijevoznik pretrpio zbog eventualne izmjene razine pristojbe zračne luke ili radnog vremena Zračne luke u razdoblju od 2001. do 2016., Komisija napominje da ta naknada ne smije biti veća od gubitka koji je Ryanair izravno zabilježio zbog izmjene. Prema tome, pod pretpostavkom da bi regija društvu Ryanair isplatila naknadu u skladu s tom odredbom, Ryanair ne bi bio u povoljnijem položaju od onog u kojem bi bio da je Regija ispunila svoju obvezu. Tom odredbom stoga nije dodijeljena nikakva dodatna prednost društvu Ryanair,
- (541) Nadalje, u skladu s točkom 66. Smjernica o zrakoplovstvu, ti su dogovori dio provedbe opće strategije zračne luke za koju se očekuje da bi barem dugoročno trebala dovesti do profitabilnosti. Strategija BSCA-a sastojala se od razvoja prometa u Zračnoj luci Charleroi osobito u svrhu povećanja njezinih prihoda te boljeg pokrivanja fiksnih troškova i postizanja profitabilnosti. U tu je svrhu BSCA odlučio specijalizirati se za izravne letove kratkog i srednjeg doleta, posebno za niskotarifne letove. BSCA je tu strategiju temeljio na studijama koje su vanjski savjetnici izradili krajem 1990-ih. U skladu s nekim od tih studija ⁽¹⁹⁴⁾, Zračna luka Charleroi ostvarivala je komparativne prednosti kako bi se razvijala u tom segmentu, posebno kako bi smanjila troškove. Stoga, prema „obavijesti o strateškim smjernicama” BSCA-a od 31. srpnja 2001., BSCA je imao cilj ostvariti 2,5 do 3 milijuna putnika ⁽¹⁹⁵⁾ u 2010., što se, prema obavijesti, „ne čini utopijskim s obzirom na osnivanje baze društva Ryanair i rasta zračnog prometa”. Stoga su Ugovori iz 2001. dio te strategije rasta prometa i prihoda.

⁽¹⁹³⁾ Vidjeti bilješku 156.⁽¹⁹⁴⁾ IATA, Roland Berger international, studija koju je naručilo društvo Grands Travaux de Marseille.⁽¹⁹⁵⁾ Uključujući putnike u odlasku i dolasku.

- (542) Budući da je poštovan kriterij privatnog subjekta u tržišnom gospodarstvu, Ugovori iz 2001. ne predstavljaju državnu potporu.
- ii. Privremeni poslovni okvir iz 2004.
- (543) Kako bi sa stajališta *ex ante* utvrdila je li se poslovnim okvirom iz 2004. pridonijelo profitabilnosti subjekta koji je dodijelio potporu u skladu s točkom 63. Smjernica o zrakoplovstvu, Komisija je utvrdila je li NDV poslovnog okvira iz 2004. bio pozitivan za subjekt Regija-SOWAER-BSCA. Alternativni scenarij odluci o donošenju poslovnog okvira iz 2004. jest nepostojanje ugovora s društvom Ryanair, a time i odricanje od inkrementalnih prihoda i troškova povezanih s prometom društva Ryanair.
- (544) BSCA je 22. siječnja 2004., prije donošenja privremenog poslovnog okvira iz 2004., ažurirao svoj poslovni plan. Belgija smatra da je poslovni plan od 22. siječnja 2004. izrađen neposredno nakon donošenja Odluke iz 2004. radi odobrenja novog prijedloga koji je trebalo iznijeti društvu Ryanair⁽¹⁹⁶⁾. No, s jedne strane, tim poslovnim planom nisu bili obuhvaćeni samo prihodi od prometa društva Ryanair, nego i prihodi od prometa drugih zračnih prijevoznika. S druge strane, njime su utvrđeni samo prihodi i rashodi BSCA-a, dok je za primjenu kriterija subjekta u tržišnom gospodarstvu potrebno smatrati da je privremeni poslovni okvir iz 2004. s društvom Ryanair sklopio subjekt Regija-SOWAER-BSCA.
- (545) Komisija je stoga rekonstruirala poslovni plan subjekta Regija-SOWAER-BSCA koji obuhvaća samo prihode i rashode gospodarskih djelatnosti povezanih s poslovnim okvirom iz 2004. U tu je svrhu Komisija za polazišnu točku uzela opći poslovni plan BSCA-a od 22. siječnja 2004. te je primijenila istu metodu koju je primijenila u Ugovorima iz 2001., a koja je opisana u uvodnoj izjavi 525.
- (546) Kako bi utvrdila dodatne troškove pripisive privremenom poslovnim okviru iz 2004., Komisija je posebno ispitala jesu li Regija, SOWAER ili BSCA trebali očekivati da će na temelju poslovnog okvira iz 2004. provesti određena ulaganja. Kao što je prethodno navedeno, poslovni plan iz 2004. uspostavljen je kako bi se popunila pravna praznina koja je nastala ukidanjem Ugovora iz 2001. nakon što je Komisija donijela Odluku iz 2004. Tim poslovnim okvirom subjekt Regija-SOWAER-BSCA nije bio potaknut na provedbu novih ulaganja. Već je bilo odlučeno o ulaganjima iz Ugovora između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002. i o ulaganjima iz 2003. te su radovi već započeli. Osim toga, kao što je navedeno u uvodnoj izjavi 533., program ulaganja koji je dio Ugovora između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002. vjerojatno bi bio donesen i da nisu sklopljeni Ugovori s društvom Ryanair. Isto vrijedi i za reviziju programa ulaganja iz 2003., koja se temeljila na istoj logici razvoja zračne luke s, po mogućnosti, raznolikom klijentelom kada je riječ o zračnim prijevoznicima. Komisija iz toga zaključuje da nije relevantno pripisati inkrementalne troškove u privremeni poslovni okvir iz 2004.
- (547) Na temelju tih pretpostavki Komisija je utvrdila da su novčani tokovi relevantni za analizu profitabilnosti poslovnog okvira iz 2004. bili sljedeći:

⁽¹⁹⁶⁾ Odgovor Belgije koji je Komisiji dostavila 18. ožujka 2014. (odgovor na pitanje 10.).

Tablica 23.

Novčani tokovi očekivani od mjere iz 2004.

	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
Broj putnika u odlasku društva Ryanair	1 033 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941
Ukupan broj putnika u odlasku	1 099 944	1 292 535	1 295 174	1 346 381	1 397 587	1 448 794	1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000
Prihodi po putniku u odlasku												
Naknada po putniku	7,00	7,00	7,50	7,50	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00
Naknada za ukrcaj	1,00	1,00	1,13	1,13	1,13	1,13	1,13	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Opsluživanje zrakoplova na zemlji	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]	[1 – 1,3]
Gorivo	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]	[0,05–0,15]
Trgovinske koncesije	[5 – 9]	[5 – 9]	[5 – 9]	[5 – 9]	[5 – 9]	[5 – 9]	[5 – 9]	[5 – 9]	[5 – 9]	[5 – 9]	[5 – 9]	[5 – 9]
Ukupno	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]
Troškovi po putniku u odlasku												
Doprinosi promidžbi	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Ostala dobra i usluge	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]
Plaće i socijalni doprinosi	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]
Međuzbroj	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]
Troškovi uvođenja linije	0,34	0,18	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
Ukupno	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]
Ukupni prihod po putniku u odlasku društva Ryanair	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]	[14 – 20]
Ukupni trošak po putniku u odlasku društva Ryanair	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]	[9,5 – 11,5]
Inkrementalni doprinos po putniku društva Ryanair	[3 – 9]	[3 – 9]	[3 – 9]	[3 – 9]	[3 – 9]	[3 – 9]	[3 – 9]	[3 – 9]	[3 – 9]	[3 – 9]	[3 – 9]	[3 – 9]
Ukupni inkrementalni doprinos društva Ryanair (u milijunima EUR)	[3 – 11]	[3 – 11]	[3 – 11]	[3 – 11]	[3 – 11]	[3 – 11]	[3 – 11]	[3 – 11]	[3 – 11]	[3 – 11]	[3 – 11]	[3 – 11]

- (548) Tim je tokovima prikazan inkrementalni doprinos društva Ryanair koji je bio pozitivan tijekom svih razmatranih godina. Stoga poslovni okvir nužno ima pozitivnu neto sadašnju vrijednost, i to neovisno o odabranom ponderiranom prosječnom trošku kapitala.
- (549) Ipak, u svrhu ilustrativnog izračuna NDV-a mjere iz 2004. Komisija je utvrdila diskontnu stopu koju je potrebno primijeniti. Ta je stopa ponderirani prosječni trošak kapitala subjekta u trenutku u kojem je dodijelio potporu. Kao što je navedeno u uvodnoj izjavi 538., Komisija je uzela u obzir ponderirani prosječni trošak kapitala BSCA-a. Komisija je na temelju sljedećih pretpostavki procijenila da je taj trošak iznosio 9,7 %:
- financiranje isključivo vlasničkim kapitalom,
 - premija na rizik od 5,72 % ⁽¹⁹⁷⁾,
 - beta od 0,95 ⁽¹⁹⁷⁾,
 - trošak nerizičnog plasiranog kapitala prije oporezivanja od 4,2 % do 4,4 %.
- (550) U sljedećoj su tablici navedeni rezultati izračuna neto diskontirane vrijednosti poslovnog okvira iz 2004., koji se temelji na diskontnoj stopi od 9,7 %.

Tablica 24.

Neto diskontirana vrijednost (NDV) mjere iz 2004.

(u milijunima EUR)

	Diskontna stopa od 9,7 %
NDV	53

Tim je pozitivnim NDV-om potvrđeno da je bilo moguće očekivati da će se poslovnim okvirom iz 2004. povećati profitabilnost subjekta Regija-SOWAER-BSCA.

- (551) Točkom 66. Smjernica o zrakoplovstvu predviđeno je da sporazumi moraju biti dio provedbe cjelokupne strategije zračne luke za koju se očekuje da bi barem dugoročno trebala dovesti do profitabilnosti. U tom je pogledu Upravni odbor BSCA-a na sastanku održanom 15. travnja 2004. saznao za prijedloge podnesene društvu Ryanair te je opunomoćio „ovlaštenog člana upravnog odbora da odobri poslovni plan BSCA-a te da ocijeni eventualne posljedice predmetnih prijedloga”. „Ukupnom je analizom jednako tako potrebno u svakom pogledu potvrditi da održivost i budućnost zračne luke nisu ni u kojem slučaju ugrožene te da BSCA dugoročno raspolaze dovoljnim diskrecijskim prostorom da bi se nastavio razvijati”. Na svojem sljedećem sastanku održanom 6. svibnja 2004. „Upravni je odbor utvrdio da će se prijedlozima o kojima je nedavno raspravljano u Dublinu s predstavnicima društva Ryanair moći, s obzirom na predviđeni razvoja Zračne luke, osigurati u Charleroiu održavanje poslovanja prijevoznika Ryanair u uvjetima predviđenima u prvotnom poslovnom planu (...)”. Budući da je sam prvotni poslovni plan bio dio dugoročne strategije razvoja, Komisija iz toga zaključuje da je poslovni okvir iz 2004. dio iste strategije.
- (552) Budući da je poštovan kriterij privatnog subjekta u tržišnom gospodarstvu, poslovni okvir iz 2004. ne predstavlja državnu potporu.

iii. Ugovor iz 2005.

- (553) Kako bi sa stajališta *ex ante* utvrdila je li se Ugovorom iz 2005. pridonijelo profitabilnosti subjekta koji je dodijelio potporu u skladu s točkom 63. Smjernica o zrakoplovstvu, Komisija je utvrdila je li NDV Ugovora iz 2005. bio pozitivan za subjekt Regija-SOWAER-BSCA. Alternativni je scenarij da se više ne sklapaju ugovori s društvom Ryanair nakon što u ožujku 2006. istekne valjanost dopisa BSCA-a društvu Ryanair od 24. lipnja 2004.

⁽¹⁹⁷⁾ Vidjeti bilješku 156.

- (554) Kako bi izračunala NDV, Komisija je rekonstruirala poslovni plan subjekta Regija-SOWAER-BSCA koji obuhvaća samo prihode i rashode gospodarskih djelatnosti povezanih s Ugovorom iz 2005. U tu je svrhu Komisija za polazišnu točku uzela opći poslovni plan BSCA-a od 24. siječnja 2004. koji je, prema mišljenju Belgije, poslovni plan izrađen neposredno nakon donošenja Odluke iz 2004. radi odobrenja novog prijedloga koji je trebalo iznijeti društvu Ryanair i na temelju kojeg je društvu Ryanair 9. prosinca 2005. dostavljen prijedlog ⁽¹⁹⁸⁾. Komisija je zatim primijenila istu metodu koju je upotrijebila u Ugovorima iz 2001., a koja je opisana u uvodnoj izjavi 524.
- (555) Kako bi utvrdila dodatne troškove pripisive Ugovoru iz 2005., Komisija je posebno ispitala jesu li Regija, SOWAER i BSCA trebali očekivati da će na temelju Ugovora iz 2005. provesti određena ulaganja. Tim Ugovorom subjekt Regija-SOWAER-BSCA nije bio potaknut na provedbu novih ulaganja. Već je bilo odlučeno o ulaganjima iz Ugovora između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002. i o ulaganju iz 2003. te su radovi već bili započeli. Osim toga, kao što je navedeno u uvodnoj izjavi 533., program ulaganja koji je dio Ugovora između SOWAERA-a i BSCA-a iz 2002. vjerojatno bi bio donesen i da nisu sklopljeni Ugovori s društvom Ryanair. Isto vrijedi i za reviziju programa ulaganja iz 2003., koja se temeljila na istoj logici razvoja zračne luke s, po mogućnosti, raznolikom klijentelom kada je riječ o zračnim prijevoznicima. Komisija iz toga zaključuje da nije relevantno pripisati inkrementalne troškove Ugovoru iz 2005.
- (556) Na temelju tih pretpostavki Komisija je utvrdila da su novčani tokovi relevantni za analizu profitabilnosti mjere iz 2005. bili sljedeći:

⁽¹⁹⁸⁾ Vidjeti bilješku 198.

Tablica 25.

Novčani tokovi očekivani od mjere iz 2005.

	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
Broj putnika u odlasku društva Ryanair	1 155 498	1 258 976	1 499 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999
Ukupan broj putnika u odlasku	1 226 732	1 381 415	1 644 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635
Prihodi po putniku u odlasku										
Naknada po putniku	2,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Naknada za slijetanje	[1 – 1,2]	[1 – 1,2]	[1 – 1,2]	[1 – 1,2]	[1 – 1,2]	[1 – 1,2]	[1 – 1,2]	[1 – 1,2]	[1 – 1,2]	[1 – 1,2]
Trgovinske koncesije	[6 – 10]	[6 – 10]	[6 – 10]	[6 – 10]	[6 – 10]	[6 – 10]	[6 – 10]	[6 – 10]	[6 – 10]	[6 – 10]
Opsluživanje zrakoplova na zemlji	[3 – 6]	[3 – 6]	[3 – 6]	[3 – 6]	[3 – 6]	[3 – 6]	[3 – 6]	[3 – 6]	[3 – 6]	[3 – 6]
Gorivo	[0,05 – 0,15]	[0,05 – 0,15]	[0,05 – 0,15]	[0,05 – 0,15]	[0,05 – 0,15]	[0,05 – 0,15]	[0,05 – 0,15]	[0,05 – 0,15]	[0,05 – 0,15]	[0,05 – 0,15]
Naknada za pristup infrastrukturi	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]	[0 – 0,5]
Ukupno	[12 – 17]	[12 – 17]	[12 – 17]	[12 – 17]	[12 – 17]	[12 – 17]	[12 – 17]	[12 – 17]	[12 – 17]	[12 – 17]
Troškovi po putniku u odlasku										
Doprinos promidžbi	0,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Kupovina u bescarinskim trgovinama										
Fond za okoliš										
Ostala dobra i usluge	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]	[1,5 – 2,5]
Plaće i socijalni doprinosi	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]	[4 – 5]

	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
Troškovi uvođenja linije	0,05									
Međuzbroj	[5,5 – 7,5]	[5,5 – 7,5]	[5,5 – 7,5]	[5,5 – 7,5]	[5,5 – 7,5]	[5,5 – 7,5]	[5,5 – 7,5]	[5,5 – 7,5]	[5,5 – 7,5]	[5,5 – 7,5]
Fiksni troškovi po putniku	[0 – 0,1]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ukupni troškovi po putniku u odlasku	[5,5 – 7,5]	[5,5 – 7,5]	[5,5 – 7,5]	[5,5 – 7,5]	[5,5 – 7,5]	[5,5 – 7,5]	[5,5 – 7,5]	[5,5 – 7,5]	[5,5 – 7,5]	[5,5 – 7,5]
Ukupan inkrementalni doprinos po putniku u odlasku društva Ryanair prije ulaganja (u EUR)	[5 – 10]	[5 – 10]	[5 – 10]	[5 – 10]	[5 – 10]	[5 – 10]	[5 – 10]	[5 – 10]	[5 – 10]	[5 – 10]
Ukupan inkrementalni doprinos društva Ryanair prije ulaganja (u milijunima EUR)	[6 – 17]	[6 – 17]	[6 – 17]	[6 – 17]	[6 – 17]	[6 – 17]	[6 – 17]	[6 – 17]	[6 – 17]	[6 – 17]

- (557) Tim je tokovima prikazan inkrementalni doprinos društva Ryanair koji je bio pozitivan tijekom svih razmatranih godina. Stoga Ugovor iz 2005. nužno ima pozitivnu neto sadašnju vrijednost, i to neovisno o odabranom ponderiranom prosječnom trošku kapitala.
- (558) Ipak, u svrhu ilustrativnog izračuna NDV-a mjere iz 2005. Komisija je utvrdila diskontnu stopu koju je potrebno primijeniti. Ta je stopa ponderirani prosječni trošak kapitala subjekta u trenutku u kojem je dodijelio potporu. Kao što je navedeno u uvodnoj izjavi 538., Komisija je uzela u obzir ponderirani prosječni trošak kapitala BSCA-a. Komisija je na temelju sljedećih pretpostavki procijenila da je taj trošak iznosio 9,3 %:
- financiranje isključivo vlasničkim kapitalom,
 - premija na rizik od 5,74 % ⁽¹⁹⁹⁾,
 - beta od 0,97 ⁽¹⁹⁹⁾,
 - trošak nerizičnog plasiranog kapitala prije oporezivanja od 3,5 % do 3,9 %.
- (559) U sljedećoj je tablici naveden rezultat izračuna diskontirane vrijednosti Ugovora iz 2005., koji se temelji na diskontnoj stopi od 9,3 %.

Tablica 26.

Neto diskontirana vrijednost (NDV) mjere iz 2005.

(u milijunima EUR)

	Diskontna stopa od 9,3 %
NDV	80,6

Tim je pozitivnim NDV-om potvrđeno da je bilo moguće očekivati da će se Ugovorom iz 2005. povećati profitabilnost subjekta Regija-SOWAER-BSCA.

- (560) Kada je riječ o uvjetu navedenom u točki 66. Smjernica o zrakoplovstvu, prema kojoj dogovor mora biti dio provedbe cjelokupne strategije zračne luke za koju se očekuje da bi trebala dovesti do profitabilnosti, u obavijesti od 8. prosinca 2005., u kojem je Upravnom odboru BSCA-a iznesen poslovni prijedlog BSCA-a društvu Ryanair, navedeno je da se prijedlog temelji na poslovnom planu za 2006. do 2015. Od upravnog je odbora zatraženo da se tim planom osigura prihvatljiva i dovoljna profitabilnost kojom će se ublažiti odstupanja koja se očekuju u budućnosti u pogledu proračunskih procjena (u bilješci je navedeno da je poslovni plan izrađen s približnim procjenama rashoda i prihoda). BSCA podsjeća da se cijenama primijenjenima na zemaljske usluge (opsluživanje zrakoplova na zemlji) „moraju pokriti troškovi i ostvariti razumna profitna marža”. Dalje u obavijesti BSCA pojašnjava da su „troškovi povezani sa zemaljskim uslugama i njihovim pružanjem ključ prijedloga koji je podnesen društvu Ryanair. Znatno je dio tih troškova fiksni ili poluvarijabilan pa je trošak po putniku prema tome povezan s količinom prevezenih putnika. Najmanji broj povratnih letova predviđen je u poslovnom prijedlogu (s društvom Ryanair) te bi nepoštovanje tog minimuma zasigurno dovelo do toga da bi BSCA ostvario gubitak od djelatnosti opsluživanja zrakoplova na zemlji. Kako bi se to spriječilo predviđene su kazne.” Iz tih je elemenata Komisija zaključila da čak i ako je BSCA smatrao da poslovni prijedlog koji je podnio društvu Ryanair sa sobom nosi rizike, posebno u pogledu nedovoljne profitabilnosti u slučaju da promet društva Ryanair bude slabiji od predviđenog, taj se prijedlog svejedno temeljio na razvojnoj strategiji prema kojoj je BSCA namjeravao, zahvaljujući prometu koji dovede Ryanair, smanjiti svoje troškove po putniku i tako ostvariti dovoljnu profitnu maržu.
- (561) Budući da je poštovan kriterij privatnog subjekta, Ugovor iz 2005. ne predstavlja državnu potporu.

⁽¹⁹⁹⁾ Vidjeti bilješku 156.

iv. Prijenos udjela BSCA-a u društvu Promocy na društvo Ryanair

- (562) BSCA je 31. ožujka 2010. prenio svojih 50 % udjela u društvu Promocy na društvo Ryanair. BSCA je prodao svoje dionice po računovodstvenoj vrijednosti (odnosno za 100 EUR po dionici) za ukupan iznos od 31 100 EUR. Svi rizici i obveze BSCA-a kao dioničara u društvu Promocy preneseni su na društvo Ryanair.
- (563) U trenutku tog prijenosa novčani tok društva Promocy iznosio je 261 073 EUR (preostala imovina nakon oduzimanja kapitala i zakonske rezerve) ⁽²⁰⁰⁾. BSCA je stoga prenio svoje udjele u društvu Promocy na društvo Ryanair za iznos koji je u trenutku prijenosa bio manji za 99 436 EUR od polovine novčanog toka društva Promocy.
- (564) Ipak, Belgija ističe da je u trenutku prijenosa postojao porezni spor. Da je BSCA zadržao svoje udjele u društvu Promocy, snosio bi polovinu tih troškova. Belgija smatra da je BSCA zato odlučio prodati svoje udjele po računovodstvenoj vrijednosti.
- (565) Belgija je 24. veljače 2010. prenijela obavijest financijskog direktora BSCA-a upravnom odboru BSCA-a u kojem mu je predloženo da odobri da BSCA prenese svoje udjele u društvu Promocy po računovodstvenoj vrijednosti. U toj je obavijesti istaknuto da Promocy nije poslovao od 2005. kada je s društvom Ryanair sklopio novi ugovor. Nakon početka istrage, a zatim i otvaranja sudskog postupka u pogledu prethodno navedenog spora, odlučeno je da će društvo Promocy ostati neaktivno. Tada su, s obzirom na spor razvoj tog sudskog predmeta, BSCA i Ryanair odlučili likvidirati Promocy. Prema obavijesti, BSCA je stoga predložio društvu Ryanair da podijele neto imovinu koja je tada iznosila oko 350 000 EUR. Ryanair je naveo da bi neto imovinu radije „ispraznio” putem posljednjih marketinških djelatnosti. S obzirom na sudski postupak, BSCA se protivio nastavku tih marketinških djelatnosti. Kako bi se pomaknuli s mrtve točke, BSCA je društvu Ryanair predložio da na njega prenese svoje udjele po računovodstvenoj vrijednosti, odnosno za 31 100 EUR, i to na temelju ugovora prema kojem bi BSCA trenutno odstupio s mjesta člana upravnog odbora društva Promocy. U obavijesti je bilo navedeno da su revizori i savjetodavni odbor BSCA-a dali svoju suglasnost jer su „jedna i druga strana svjesne da je to nesumnjivo jedini izlaz”. Autor obavijesti preporučio je upravnom odboru da odobri prijenos, što su članovi jednoglasno učinili.
- (566) Komisija smatra da je Belgija iznijela dovoljno elemenata u pogledu postojanja spora i njegova obujma, kada je Komisiji prosljedila mišljenja o poreznoj korekciji ⁽²⁰¹⁾.
- (567) Zato Komisija smatra da se BSCA ponio kao subjekt u tržišnom gospodarstvu kada se protivio preuzimanju marketinških djelatnosti i kada je društvu Ryanair predložio da na njega prenese svoje udjele po računovodstvenoj vrijednosti kako bi se pomaknuli s mrtve točke. Stoga mjera ne predstavlja državnu potporu.

v. Izmjena iz 2010.

- (568) U odjeljku 6.2.1. Komisija je dokazala da kada je potpisana izmjena iz 2010. sredstva BSCA-a nisu bila javna sredstva i da, osim toga, Odluka BSCA-a da potpiše izmjenu iz 2010. nije pripisiva državi
- (569) Međutim, u slučaju da se smatra da taj zaključak Komisije nije utemeljen, da su izmjenom iz 2010. stvarno dodijeljena državna sredstva i da je odluka o odobrenju izmjene iz 2010. pripisiva državi, potrebno je ispitati je li izmjenom iz 2010. društvu Ryanair dodijeljena prednost.
- (570) U tom bi slučaju bilo relevantno smatrati da je subjekt koji je dodijelio mjeru subjekt Regija/SOWAER/BSCA. Stoga bi trebalo ispitati je li se subjekt Regija/SOWAER/BSCA ponio kao subjekt u tržišnom gospodarstvu kada je potpisao izmjenu iz 2010.

⁽²⁰⁰⁾ Vidjeti bilješku 76.

⁽²⁰¹⁾ Belgija je 22. srpnja 2014. Komisiji prosljedila mišljenja o poreznoj korekciji. Promocy ih je primio nakon prijenosa. Njima su obuhvaćene poslovne godine 2003., 2004., 2005. i 2006. te se ukupno odnose na iznos od oko 15 milijuna EUR.

(571) Izmjenom iz 2010. predviđeno je sljedeće:

- opće odstupanje od naknade za osobe smanjene pokretljivosti (dalje u tekstu: „OSP”), u skladu s kojim Ryanair mora od 1. veljače 2009. do 31. siječnja 2010. platiti [0,1 – 0,3] EUR po putniku, usto, načinima indeksacije naknade OSP predviđeno je smanjenje cijene razmjerno povećanju prometa društva Ryanair ⁽²⁰²⁾,
- smanjenje cijene zemaljskih usluga po putniku društva Ryanair za [0,1 – 0,5] EUR.

(572) Belgija smatra da je ta izmjena proizašla iz pregovora između društava BSCA i Ryanair nakon što su BSCA-u smanjeni troškovi zemaljskih usluga jer je Ryanair uveo nove prakse, kao što su naplata za predanu prtljagu (čime je znatno smanjen broj prtljage koju je trebalo prijaviti) i obvezna prijava prtljage putem interneta. Belgija smatra da je BSCA odlučio podijeliti s društvom Ryanair dobit od tog smanjenja troškova u zamjenu za obvezu društva Ryanair da Zračnu luku Charleroi odredi za bazu četiriju dodatnih zrakoplova.

(573) Izmjena od 6. prosinca 2010. potpisana je uslijed sljedećih okolnosti:

- Ryanair je uveo nove prakse, kao što su obvezna prijava prtljage putem interneta („web check-in”) i naplata za predanu prtljagu, čime je smanjen broj prtljage koju je trebalo prijaviti te je BSCA ostvario uštedu,
- u svibnju 2009. BSCA je raspravljao s društvom Ryanair o mogućem povećanju broja zrakoplova i o smanjenju naknada za zemaljske usluge (opsluživanje zrakoplova na zemlji) nakon što je Ryanair uveo nove prakse,
- Ryanair je 30. studenoga 2009. poslao dopis BSCA-u ⁽²⁰³⁾ kako bi mu predložio sklapanja ugovora o smanjenju naknada za zemaljske usluge za [0,1 – 0,5] EUR, što odgovara polovini uštede koju je BSCA ostvario jer je Ryanair uveo nove prakse. Ryanair usto navodi da ne želi uopće plaćati naknade OSP. Ryanair, osim toga, potvrđuje da je voljan proširiti svoje poslovanje u Charleroiu,
- generalni direktor BSCA-a poslao je 2. prosinca 2009. dopis društvu Ryanair u kojem je naveo da će prije nego što razmotri mogućnost da mu dodijeli nove slotove podnijeti Upravnom odboru BSCA-a zahtjev društva Ryanair za smanjenje naknada za zemaljske usluge,
- Belgija smatra da je iz toga proizašao usmeni dogovor o proširenju i smanjenju troškova (Belgija navodi da u toj fazi nije bilo pisanog ugovora jer je predmet trebao odobriti Upravni odbor i jer se još uvijek raspravljalo o naknadi OSP),
- financijski direktor BSCA prenio je 8. siječnja 2010. Upravnom odboru BSCA-a internu obavijest i financijske dokumente kako bi dokazao interes za prihvrat dodatnih četiriju zrakoplova prema dogovorenim uvjetima (na primjer, smanjenje za [0,1 – 0,5] EUR po putniku za opsluživanje zrakoplova na zemlji). Ti su dokumenti obuhvaćali sljedeće:
 - procjena računa dobiti i gubitka iz koje je vidljiv utjecaj osnivanja baze četiriju dodatnih zrakoplova društva Ryanair u Charleroiu na dobit i gubitak,
 - proračunska tablica na temelju koje je BSCA utvrdio svoj pregovarački prostor za dodjelu dodatnog popusta društvu Ryanair na naknade za zemaljske usluge, pri čemu je zadržana dovoljna profitabilnost od zemaljskih usluga i povećanje prihoda od ne-zrakoplovnih komercijalnih djelatnosti (bescarinske trgovine, ugostiteljski objekti, parkiralište, autobus itd.),
- Ryanair je 24. veljače 2010. konačno pristao platiti [0,1 – 0,3] EUR po putniku u odlasku u okviru naknade OSP, pod uvjetom da se taj iznos sljedećih godina smanji razmjerno rastu promet društva Ryanair u Charleroiu,

⁽²⁰²⁾ Vidjeti bilješku 74.

⁽²⁰³⁾ Dopis društva Ryanair BSCA-u od 30. studenoga 2009., koji je Belgija dostavila 22. srpnja 2014.

- Upravni odbor BSCA-a raspravljao je 29. travnja 2010. o nacrtu izmjene, glavni direktor BSCA-a naveo je da se izmjena već primjenjuje (uvođenje četiriju zrakoplova za ljetnu sezonu 2010.),
- BSCA i Ryanair odobrili su 6. prosinca 2010. izmjenu iz 2010. koja se već primjenjivala.

1. Smanjenje naknada za zemaljske usluge za [0,1 – 0,5] EUR koje je odobrio BSCA

- (574) Kao prvo, Komisija ističe da je to smanjenje predstavljalo tek polovinu uštede koju je BSCA ostvario zahvaljujući praksama koje je uveo Ryanair. Komisija naglašava i da je Ryanair bio svjestan ⁽²⁰⁴⁾ obujma uštede koju je BSCA ostvario, zbog čega je BSCA-u bilo teže pregovarati.
- (575) Kao drugo, Komisija potvrđuje da je BSCA-u bilo tim teže odbiti to smanjenje jer je Ryanair namjeravao Charleroi odrediti kao bazu četiriju dodatnih zrakoplova. Međutim, budući da je promet društva Ryanair 2009. obuhvaćao 3 289 725 putnika i pod pretpostavkom da su polovina tih putnika bili putnici u odlasku, zbog smanjenja za [0,1 – 0,5] EUR po putniku u odlasku BSCA je izgubio dobit od [500 000 – 2 000 000] EUR, odnosno znatno manje od povećanja EBIT-a ⁽²⁰⁵⁾ za [3 – 7] milijuna koje se prema izračunima BSCA-a ⁽²⁰⁶⁾ moglo očekivati od četiriju dodatnih zrakoplova.

2. Smanjenje naknade OSP za [0,1 – 0,3] EUR koje je odobreno društvu Ryanair

- (576) Belgija ističe da je Uredbom (EZ) br. 1107/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁰⁷⁾ predviđena mogućnost (a ne obveza) uvođenja naknade OSP kako bi zračne luke nadoknadile svoje troškove ⁽²⁰⁸⁾. Belgija smatra da je BSCA-u bilo izrazito teško nametnuti tu naknadu zračnim prijevoznicima. BSCA je tražio društvo Ryanair da sudjeluje u organizacijskim troškovima usluge OSP, ali Ryanair je uvijek odbijao platiti naknadu koju je predvidio BSCA jer je taj iznos osporavao iz određenog broja razloga ⁽²⁰⁹⁾. Belgija smatra da je izmjenom iz 2010. omogućeno da se s društvom Ryanair postigne sporazum o plaćanju naknade OSP čiji je iznos svakako bio manji od opće cijene, ali nije bio jednak nuli.
- (577) Komisija tvrdi da Ryanair do 2010. nije plaćao naknadu OSP te da se činilo da BSCA nije mogao društvu Ryanair naložiti plaćanje takve naknade, Stoga je dogovorom, barem i o manjem iznosu pospješena profitabilnost BSCA-a.
- (578) Komisija osim toga napominje da je zbog smanjenja za [0,1 – 0,3] EUR po putniku u odlasku BSCA izgubio dobit od oko [100 000 – 300 000] EUR ⁽²¹⁰⁾. Zajedno sa smanjenjem naknada za zemaljske usluge za [0,1 – 0,5] EUR po putniku u odlasku, BSCA je ukupno izgubio oko [0,6 – 2,3] milijuna EUR, odnosno znatno manje od povećanja EBIT-a ⁽²¹¹⁾ za [3 – 7] milijuna koje se prema izračunima BSCA-a ⁽²¹²⁾ moglo očekivati od četiriju dodatnih zrakoplova.

⁽²⁰⁴⁾ Vidi dopis društva Ryanair od 30. studenoga 2009.

⁽²⁰⁵⁾ *Earnings before interest and taxes*, odnosno dobit prije oporezivanja i kamata.

⁽²⁰⁶⁾ Vidi izvještaj o predviđenim prihodima koji je prosljeđen Upravnom odboru BSCA-a.

⁽²⁰⁷⁾ Uredba (EZ) br. 1107/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 5. srpnja 2006. o pravima osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti u zračnom prijevozu (SL L 204, 26.7.2006., str. 1.).

⁽²⁰⁸⁾ Članak 8. stavak 3. Uredbe (EZ) br. 1107/2006 glasi kako slijedi: „Upravno tijelo zračne luke može na nediskriminirajućoj osnovi, radi financiranja te pomoći, korisnicima zračne luke obračunati posebnu pristojbu”.

⁽²⁰⁹⁾ Tih je razloga četiri:

— broj OSP-a u zrakoplovu društva Ryanair ograničen je na četiri (na temelju odobrenja koje su za upotrijebljenu vrstu zrakoplova izdala irska tijela nadležna za sigurnost), dok drugi prijevoznici koji posjećuju Zračnu luku Bruxelles-Sud Charleroi nisu utvrdili najveći broj OSP-a po letu,

— Ryanair nalaže obvezu prijave prisutnosti OSP-a u zrakoplovu 48 sati unaprijed, u suprotnom ne pruža uslugu. Drugi prijevoznici ne nalažu nikakvu obvezu te vrste, čime se podrazumijeva da će je BSCA preuzeti bez obzira na nepoštovanje prethodne prijave, što BSCA-u stvara dodatne troškove,

— činjenica da Ryanair poštuje vrijeme dolaska i odlaska omogućuje da se ta usluga pruža učinkovitije,

— jasan postupak koji Ryanair uvelike primjenjuje u pogledu OSP-ova (od kojih traži da u zračnu luku dođu najkasnije 1 sat i 40 minuta prije polijetanja zrakoplova) omogućuje da BSCA optimira tu uslugu i da stoga smanji troškove u odnosu na druge zračne prijevoznike.

⁽²¹⁰⁾ Budući da je promet društva Ryanair 2009. obuhvaćao 3 289 725 putnika i pod pretpostavkom da su polovina tih putnika bili putnici u odlasku.

⁽²¹¹⁾ Vidjeti bilješku 209.

⁽²¹²⁾ Vidjeti bilješku 210.

- (579) Kada je riječ o uvjetu iz točke 66. Smjernica prema kojoj dogovor mora biti dio provedbe cjelokupne strategije zračne luke za koju se očekuje da bi trebala dovesti do profitabilnosti, čini se da je izmjena iz 2010. relativno ograničena prilagodba Ugovora iz 2005., a ne preinaka tog Ugovora, koja se jednako tako temelji na razvojnoj strategiji BSCA-a prema kojoj je BSCA namjeravao, zahvaljujući prometu koji dovede Ryanair, povećati svoje zrakoplovne i nezrakoplovne prihode i istodobno smanjiti svoje troškove po putniku te tako manje ili više dugoročno ostvariti dovoljnu profitnu maržu.
- (580) U slučaju da se smatra da je izmjena iz 2010. odobrena putem državnih sredstava i da je odluka o odobravanju izmjene iz 2010. pripisiva državi, trebalo bi zaključiti da se subjekt Regija/SOWAER/BSCA ponio kao subjekt u tržišnom gospodarstvu kada je potpisao izmjenu iz 2010. te da potonja ne predstavlja državnu potporu.

6.2.3. Zaključak o postojanju državnih potpora u korist društva Ryanair

- (581) Komisija zaključuje sljedeće:

- izmjena iz 2010. nije odobrena putem državnih sredstava te odluka o odobravanju izmjene iz 2010. nije pripisiva državi,
- i. Ugovori iz 2001., ii. Ministarska odluka od 11. lipnja 2004. i dopis BSCA-a od 24. lipnja 2004., iii. izmjena iz 2005. te iv. prijenos udjela koje je BSCA imao u društvu Promocy u skladu su s kriterijem subjekta u tržišnom gospodarstvu.

Stoga mjere u korist društva Ryanair ne predstavljaju državne potpore.

6.3. Spojivost s unutarnjim tržištem potpora u korist BSCA-a

- (582) Kao što je utvrđeno u uvodnoj izjavi 487., Ugovori iz 2002. i Odluka o ulaganju iz 2003. predstavljaju državne potpore u korist BSCA-a. Te su potpore posljedica toga što je Ugovorima iz 2002. i Odlukom o ulaganju iz 2003. utvrđena preniska naknada za koncesiju u odnosu na infrastrukturu koju je subjekt Regija-SOWAER stavila na raspolaganje BSCA-u te toga što su pružene usluge i dodijeljene subvencije, i to do isteka potkoncesije na javnom dobru dodijeljene BSCA-u, odnosno do 2040. Stoga je tim potporama BSCA-u omogućeno da smanji svoje operativne troškove, tj. naknadu za koncesiju. Prema tome, te potpore predstavljaju operativne potpore, koje su se naplaćivale od 2002. te će se nastaviti naplaćivati do 2040. ako se ne donesu korektivne mjere za izmjenu načina izračuna naknade za koncesiju. Uostalom, valja podsjetiti da je, kako bi se izbjegla mogućnost da te potpore predstavljaju potpore za ulaganje, SOWAER dužan, a ne BSCA, provesti i financirati program ulaganja koji je priložen Ugovoru između SOWAER-a i BSCA-a te da SOWAER posjeduje zgrade i infrastrukture u koja su ta ulaganja provedena. Stoga se potporama koje je utvrdila Komisija ne smanjuju troškovi ulaganja koje bi uobičajeno trebao snositi BSCA i stoga ne predstavljaju potpore za ulaganje, nego operativne potpore.
- (583) Predmet je ovog odjeljka utvrditi mogu li te operativne potpore u korist BSCA-a biti spojive s unutarnjim tržištem. Nadalje, kao što je zaključeno u uvodnoj izjavi 487., Komisija ne isključuje da povećanje kapitala BSCA-a koje je 2002. upisao SOWAER može jednako tako predstavljati državnu potporu u korist BSCA-a. U pogledu povećanja kapitala, ako ta mjera predstavlja potporu, riječ je o operativnoj potpori. Komisija će u nastavku uključiti to povećanje kapitala u svoju analizu spojivosti, polazeći od pretpostavke da ono predstavlja potporu.

6.3.1. Spojivost na temelju članka 106. stavka 2. UFEU-a

- (584) Prema mišljenju Belgije (vidi odjeljak 5.1.2.2.), subvencija koju Regija plaća za određene usluge povezane s djelatnošću zračne luke, a pod pretpostavkom da Komisija može smatrati da ona predstavlja potporu, u svakom je slučaju spojiva s unutarnjim tržištem na temelju članka 106. stavka 2. UFEU-a.
- (585) U uvodnoj izjavi 410. Komisija je iznijela zašto smatra da gospodarske usluge za koje Regija plaća subvenciju nije moguće kvalificirati kao gospodarske usluge od općeg interesa.

(586) Usto, Komisija smatra da je potrebno ispitati spojivost mjere koja proizlazi iz oba Ugovora iz 2002. (odnosno naknadu za koncesiju koja je manja od naknade po tržišnoj cijeni, s obzirom na subvencije koje je Regija platila BSCA-u), a ne samo spojivost subvencije Regije.

(587) Komisija zaključuje da mjere u korist BSCA-a nije moguće smatrati spojivima s unutarnjim tržištem na temelju članka 106. stavka 2. UFEU-a ili na temelju odluka i okvira koji se temelje na članku 106. stavku 2. UFEU-a.

6.3.2. Spojivost na temelju članka 107. stavka 3. UFEU-a

(588) U članku 107. stavku 3. točki (c) UFEU-a navedeno je da se „potpore za olakšavanje razvoja određenih gospodarskih djelatnosti ili određenih gospodarskih područja ako takve potpore ne utječu negativno na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu” mogu smatrati spojivima s unutarnjim tržištem.

(589) U skladu s točkom 172. Smjernica o zrakoplovstvu koje su stupile na snagu 4. travnja 2014., 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”.

(590) Određene strane smatraju da bi primjena Smjernica o zrakoplovstvu na potporu koja je dodijeljena prije stupanja na snagu navedenih Smjernica bila protivna općim pravnim načelima (vidi odjeljak 4.1.2.(b)).

(591) U tom pogledu Komisija ističe da je Sud u svojoj presudi *Vizcaya* ⁽²¹³⁾ napomenuo sljedeće:

— da se primjena novih pravila na potporu koja je provedena bez prethodne prijave ne odnosi na prethodno nastalu situaciju nego na situaciju koja je u tijeku,

— da učinkovita primjena pravila Unije zahtijeva da Komisija može u svakom trenutku prilagoditi svoju ocjenu u skladu s potrebama te politike i

— da s obzirom na to da država članica nije program potpora prijavila Komisiji, ona ne može razumno očekivati da će se taj program ocjenjivati s obzirom na pravila koja su bila primjenjiva u trenutku njegova donošenja.

Sud iz toga zaključuje da u dotičnom predmetu Komisija nije prekršila načelo zabrane retroaktivnosti ni načelo pravne sigurnosti kada je primijenila nova pravila pri ocjeni spojivosti potpore koja je provedena bez prethodne prijave.

(592) Komisija napominje da su kao i u predmetu *Vizcaya* potpore u korist BSCA-a provedene bez prethodne prijave. Smatra da primjena točke 172. Smjernica o zrakoplovstvu na predmetne mjere nije protivno općim pravnim načelima.

(593) U skladu s točkom 137. Smjernica o zrakoplovstvu, „operativne potpore dodijeljene prije početka prijelaznog razdoblja (uključujući potpore isplaćene prije 4. travnja 2014. godine) mogu se proglasiti 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.”

(594) Kako bi se potaknuo razvoj zrakoplovnog sektora, u Smjernicama o zrakoplovstvu stoga se ističe razlika između potpora dodijeljenih prije početka prijelaznog razvoja (uključujući potpore plaćene prije 4. travnja 2014.) i onih dodijeljenih kasnije.

⁽²¹³⁾ Spojeni predmeti od C-465/09 P do C-470/09 P *Diputación Foral de Vizcaya i dr./Komisija*, ECLI:EU:C:2011:372.

(595) Uvjeti iz odjeljka 5.1.2. Smjernica jesu sljedeći:

- doprinos jasno definiranom cilju od zajedničkog interesa,
- potreba za intervencijom države,
- prikladnost državnih potpora kao instrumenta politike,
- postojanje učinka poticaja,
- razmjernost iznosa potpore (potpora ograničena na nužni minimum),
- izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu.

(596) Stoga će Komisija ispitati ispunjuju li potpore dodijeljene BSCA-u, odnosno Ugovori iz 2002., Odluka o ulaganju i povećanje kapitala BSCA-a koje je upisao SOWAER (u nastavku teksta pod pretpostavkom da potonja mjera predstavlja državnu potporu), svaki od tih uvjeta.

6.3.2.1. *Doprinos jasno definiranom cilju od zajedničkog interesa*

(597) U točki 113. Smjernica o zrakoplovstvu navedeni su sljedeći ciljevi od općeg interesa:

- „(a) povećavanje mobilnosti građana Unije i povezanosti regija uspostavom pristupnih točaka za letove unutar Unije;
- (b) borba protiv zagušenja prometa u najvećim zračnim lukama Unije;
- (c) regionalni razvoj”.

(598) U ovom su slučaju potpore dodijeljene kako bi pogodovala regionalnom razvoju. Naime, u izvještajima dostavljenima u prilog odlukama vlade opravdan je interes ulaganja zbog razvoja Zračne luke, pozitivnog utjecaja razvoja Zračne luke na gospodarstvo te zaposlenost u Charleroiu i njegovoj regiji ⁽²¹⁴⁾. Kako bi se riješio problem obnove stare industrijske zone regije Charleroi, područje zračne luke određeno je kao novo razvojno središte u području istraživanja i razvoja, tehnologije i otvaranja europskom gospodarstvu. Ministar je u obavijesti vladi naveo sljedeće: „Valonski je parlament u svojoj Odluci o regionalnoj politici odobrenoj 15. srpnja 1999. potvrdio da su regionalne zračne luke okosnica gospodarskog razvoja i stvaranja velikog broja radnih mjesta u Valonskoj regiji, što je potrebno sagledati s gospodarskog, ekološkog i prometnog stajališta. Glavni su ciljevi sljedeći:

- posebno pružiti potporu razvoju gospodarskih djelatnosti, po mogućnosti u sinergiji s djelatnostima zračne luke (...) kako bi se javni zadatak izgradnje infrastrukture prenio na privatnu inicijativu, kojom se stvaraju radna mjesta,
- raditi na strateškom uključivanju djelatnosti zračne luke u druge mreže prijevoza putnika i robe,
- (...),
- ojačati zaštitu okoliša i suzbijanje buke.

(...) Zato je važno opremiti zračnu luku cjelovitom infrastrukturom u okviru globalnog razvoja kako bi mogla imati poticajnu ulogu u regionalnom gospodarstvu.”

(599) U prethodno navedenoj obavijesti sažeti su i rezultati više studija provedenih u svrhu usmjeravanja razvojne politike valonskih zračnih luka. Studija koju je proveo Tractebel sadržava procjenu gospodarskih utjecaja i stvorenih radnih mjesta u svrhu ostvarivanja cilja od 1 milijuna i 2 milijuna putnika. Iz toga proizlazi da se na 1 milijun putnika stvara 6 364 radnih mjesta, a na 2 milijuna putnika 8 090 radnih mjesta.

⁽²¹⁴⁾ Vidi, na primjer, obavijest valonske vlade koja je priložena Odluci od 8. studenoga 2000., str. 9. i sljedeće stranice.

- (600) Pod pretpostavkom da povećanje kapitala koje je upisao SOWAER predstavlja potporu, cilj je tog povećanja kapitala bio da BSCA izbjegne eventualni stečaj, tako da BSCA može nastaviti svoju djelatnost i na taj način postići cilj od općeg interesa opisan u prethodnoj uvodnoj izjavi.
- (601) Na temelju trenutačno dostupnih podataka Komisija tvrdi da se potporama stvarno pospješio razvoj regije Charlerioia jer se omogućilo da se skromna zračna luka razvije u veliku regionalnu zračnu luku s gotovo 7 milijuna putnika godišnje, iz čega proizlazi znatna gospodarska djelatnost u Zračnoj luci i oko nje. U pogledu radnih mjesta, prema studiji Belgijske nacionalne banke (*Banque nationale de Belgique*) koja se temelji na podacima iz 2009. Zračna luka Charleroi odobrila je izravno stvaranje 1 323 radnih mjesta u ekvivalentu punog radnog vremena i neizravno stvaranje 1 525 radnih mjesta u ekvivalentu punog radnog vremena.
- (602) Komisija smatra da je potpora pridonijela jasno utvrđenom cilju od općeg interesa, odnosno gospodarskom razvoju Charlerioia i njegove regije.
- (603) Ipak je još potrebno provjeriti, u skladu s točkom 114. Smjernica o zrakoplovstvu, jesu li potpore pogodovala dupliciranju neprofitabilnih zračnih luka.
- (604) U ovom slučaju Komisija smatra da su izgledi za upotrebu zračne luke, koji su utvrđeni u studijama izrađenima 2000. i 2001. ⁽²¹⁵⁾, odnosno netom prije nego što su mjere donesene, bili dovoljni kako bi se ta ulaganja opravdala. Naime, iz tih studija proizlazi da je postojala potražnja u Zračnoj luci Charleroi, posebno u segmentu niskotarifnih letova koji u to vrijeme nije postojao u Zračnoj luci Bruxelles-National. Razvoj Zračne luke Charleroi i profitabilnost njegovog upravitelja BSCA potvrđuju *a posteriori* da su postojali ti izgledi za razvoj. Tako je BSCA krajem 2013. raspolagao tekućom dobiti prije oporezivanja od 14,86 milijuna EUR, odnosno iznosom većim od iznosa državne potpore koju je primio te godine (iznosi potpora navedeni su u tablici 34.).
- (605) Kao što je navedeno u uvodnoj izjavi 484. i dodatno pojašnjeno u uvodnoj izjavi 626., prihvatno područje Zračne luke Charleroi svakako se uvelike preklapa s prihvatnim područjem Zračne luke Bruxelles-National. Kao što je dokazano u uvodnim izjavama od 627. do 641., potpore su uzrokovale znatno narušavanje tržišnog natjecanja jer su utjecale na rast broja putnika u Zračnoj luci Bruxelles-National u segmentu izravnih letova kratkog i srednjeg doleta. Međutim, kapaciteti Zračne luke Bruxelles-National nisu iskorišteni (Brussels Airport Company, upravitelj Zračne luke Bruxelles-National, smatra da kapacitet te Zračne luke iznosi 28 milijuna putnika).
- (606) Međutim, nakon što su potpore dodijeljene BSCA-u 2002. i 2003., promet u Zračnoj luci Bruxelles-National i dalje je obuhvaćao više od 14 milijuna putnika, odnosno polovinu njegovog teoretskog kapaciteta. Taj je promet rastao od 2002. ⁽²¹⁶⁾ (osim 2009.), čak i ako je taj rast bio umjeren u odnosu na promet Zračne luke Charleroi.

Tablica 27.

Kretanje broja putnika u Zračnim lukama Bruxelles-National i Charleroi

(u milijunima)

	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.
Bruxelles-National	14,4	15,2	15,6	16,1	16,7	17,8	18,5	17	17,1	18,8	18,9	19,1
Charleroi	1,3	1,8	2,0	1,9	2,2	2,5	3,0	3,9	5,2	5,9	6,5	6,8

Izvori: brusselsairport.be i charleroi-airport.com

⁽²¹⁵⁾ Strateška studija društva Tractebel o razvoju Zračne luke Charleroi koja je završena u travnju 2000. Studija društva Roland Berger o razvoju strategije zračnih luka u Valoniji iz srpnja 2000. Studija koju je naručilo društvo Grands travaux de Marseille o potencijalnom razvoju Zračne luke Charleroi.

⁽²¹⁶⁾ Nakon stečaja društva Sabena krajem 2001., promet Zračne luke Bruxelles-National pao je s 19,7 milijuna putnika u 2001. na 14,4 milijuna u 2002.

EBIT ⁽²¹⁷⁾ BAC-a bio je pozitivan barem od 2006. [...].

- (607) Komisija stoga tvrdi da iako su potpore u korist BSCA-a utjecale na rast putničkog prometa u Zračnoj luci Bruxelles-National te su, zbog ekonomije razmjera, smanjile profitabilnost BAC-a, one svedjedno nisu dovele do dupliciranja neprofitabilnih zračnih luka. To je posebno objašnjeno velikom gustoćom ⁽²¹⁸⁾ i znatnom potražnjom usluga zračnog prijevoza ⁽²¹⁹⁾ u prihvatnim zonama Zračnih luka Charleroi i Bruxelles-National, zbog čega su obje Zračne luke profitabilne.

6.3.2.2. *Potreba za intervencijom države*

- (608) Kao što je navedeno u točkama 116. i 118. Smjernica o zrakoplovstvu, „državne potpore trebale bi biti usmjerene prema situacijama u kojima mogu dovesti do materijalnog poboljšanja koje tržište samo ne može ostvariti. (...) Pod trenutačnim 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 bi zračne luke s godišnjim prometom od 1 – 3 milijuna putnika „trebale u prosjeku biti sposobne pokriti većinu svojih operativnih troškova” te da su zračne luke s godišnjim prometom većim od 3 milijuna putnika „obično [...] profitabilne na operativnoj razini i trebale bi biti sposobne pokriti svoje operativne troškove”.
- (609) Međutim, Komisija napominje da točka 119. Smjernica o zrakoplovstvu, prema kojoj „stoga Komisija smatra da uvjete za operativnu potporu ispunjavaju zračne luke čiji godišnji promet ne prelazi 3 milijuna putnika godišnje ⁽²²⁰⁾”, nije primjenjiva na potpore dodijeljene prije 4. travnja 2014.
- (610) U trenutku kada je o mjerama odlučeno u 2002. i 2003. promet Zračne luke Charleroi iznosio je između 1 i 2 milijuna putnika. Poslovnim planom BSCA-a iz 2002. predviđeno je da će promet u 2011. premašivati 3 milijuna putnika.
- (611) Poslovnim planom BSCA-a iz 2002. predviđeno je da će, čak i s potporom, BSCA postati profitabilan tek 2005. (BSCA je zapravo postao profitabilan 2004.). Stoga, da je naknada za koncesiju bila jednaka tržišnoj cijeni naknade, Regija i SOWAER mogli su očekivati da će BSCA poslovati s gubitkom barem tijekom prvih godina i da će biti u financijskim teškoćama, što bi ugrozilo funkcioniranje Zračne luke Charleroi i njezin razvoj, a time i ostvarivanje cilja potpore, odnosno gospodarski razvoj. Usto, da njegov kapital nije bio povećan 2002., BSCA bi imao financijske teškoće koje bi ugrozile funkcioniranje i razvoj Zračne luke Charleroi. Osim toga, da BSCA nije primio potporu, morao bi od društva Ryanair i drugih zračnih prijevoznika zahtijevati znatno veće zrakoplovne naknade kako bi mogao osigurati svoju financijsku ravnotežu. U tom je slučaju moguće da bi Ryanair, glavni klijent BSCA-a, odlučio prenijeti svoju bazu iz Charleroi-a u drugu zračnu luku, odnosno znatno smanjiti svoju djelatnost u toj Zračnoj luci, što bi jednako tako ugrozilo razvoj Zračne luke i učinke koje je Regija očekivala u pogledu gospodarskog razvoja.
- (612) Na temelju poslovnog plana iz 2002., Komisija smatra da su potpore iz 2002. i 2003. bile potrebne.

⁽²¹⁷⁾ Vidjeti bilješku 209.

⁽²¹⁸⁾ Prihvatna područja tih dviju Zračnih luka obuhvaćaju Regiju glavnog grada Bruxellesa, u kojoj živi 1,2 milijuna stanovnika te čija gustoća naseljenosti iznosi 7 250 stanovnika po km². Gustoća naseljenosti Belgije (koja u svakom slučaju ne odgovara točno prihvatnim područjima tih dviju Zračnih luka) jedna je od najviših u svijetu s 364 stanovnika po km².

⁽²¹⁹⁾ Prihvatna područja tih dvaju Zračnih luka obuhvaćaju Regiju glavnog grada Bruxellesa. Potonja je sjedište europskih institucija, međunarodnih organizacija i multinacionalnih poduzeća, što pridonosi velikoj potražnji usluga zračnog prijevoza. Usto, bruto domaći proizvod po stanovniku u Belgiji (koji, svakako, ne odgovara točno prihvatnim područjima tih dviju Zračnih luka), izražen u standardu kupovne moći, veći je za 20 % od prosjeka Europske unije (izvor: Eurostat).

⁽²²⁰⁾ 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. Ako je zračna luka dio skupine zračnih luka, intenzitet putničkog prometa utvrđuje na temelju svake pojedinačne zračne luke.

6.3.2.3. Prikkladnost državnih potpora kao instrumenta politike

- (613) Točkom 120. Smjernica o zrakoplovstvu predviđeno je da „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.”
- (614) S obzirom na točke od 121. do 123. Smjernica o zrakoplovstvu, a čak i da se te točke službeno ne primjenjuju u ovom slučaju, moguće je ispitati je li postojao instrument politike koji bi omogućio postizanje istog cilja i koji bi dodatno pospješio učinkovito upravljanje Zračnom lukom. Instrumenti kojima se prethodno utvrđuje iznos potpore kako bi se pokrio predviđeni deficit financiranja primjeri su instrumenata kojima se pospješuje učinkovito upravljanje zračnom lukom.
- (615) Naknada za koncesiju koju plaća BSCA utvrđena je *ex ante* i stoga potiče BSCA da učinkovito upravlja Zračnom lukom. Iako je, naprotiv, točno da se subvencija koju Regija plaća za usluge temelji na nastalim troškovima, a ne na *ex ante* utvrđenom paušalnom iznosu, dio te subvencije koji se odnosi na gospodarske usluge relativno je mali. Usto, povećanje kapitala iz 2002. jednokratna je intervencija koja se, dakle, ne temelji na *ex ante* utvrđenom paušalnom iznosu, nego predstavlja relativno ograničen iznos u odnosu na iznose potpore koja proizlazi iz Ugovora iz 2002. i Odluke o ulaganju iz 2003. Prema tome, Komisija zaključuje da je BSCA primljenom potporom bio potaknut učinkovito upravljati Zračnom lukom te da ta potpora predstavlja primjereni instrument politike.

6.3.2.4. Postojanje učinka poticaja

- (616) Točkom 124. Smjernica o zrakoplovstvu određeno je da „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”.
- (617) Potpore u korist BSCA-a omogućile su modernizaciju Zračne luke Charleroi i povećanje njezinih kapaciteta, pri čemu su operativni troškovi BSCA-a ostali dovoljno niski da bi mogao ponuditi i zadržati uvjete koji su atraktivni zračnim prijevoznicima korisnicima, posebno društvu Ryanair, a da pritom ne naiđe na znatne financijske teškoće. Naime, kao što je navedeno u uvodnoj izjavi 611., bez potpora BSCA bi morao od društva Ryanair i drugih zračnih prijevoznika tražiti znatno veće zrakoplovne naknade. U tom je slučaju moguće da bi Ryanair, glavni klijent BSCA-a, odlučio premjestiti svoju bazu iz Charleroi-a u drugu zračnu luku, odnosno znatno smanjiti svoju djelatnost u toj Zračnoj luci.
- (618) Komisija iz toga zaključuje da bi se bez te potpore razina gospodarske djelatnosti Zračne luke Charleroi vjerojatno znatno smanjila. Komisija stoga smatra da je ta potpora imala učinak poticaja.

6.3.2.5. Razmjernost iznosa potpore (potpora ograničena na nužni minimum)

- (619) Točkom 125. Smjernica o zrakoplovstvu utvrđeno je da „kako bi bile razmjerne, operativne potpore zračnim lukama moraju se ograničiti na minimum nužan za ostvarenje djelatnosti za koju se potpora odobrava”.
- (620) Za potrebe utvrđivanja jesu li potpore razmjerne, potrebno je ispitati je li BSCA na temelju svojeg poslovnog plana (koji je obuhvaćao potpore) mogao očekivati dobit koja ne premašuje razumnu dobit.
- (621) U poslovnom planu BSCA-a iz 2002. prikazan je očekivani povrat kapitala u razdoblju od 2002. do 2015. od 8,3 % i povrat uloženog kapitala od 9,6 %. Budući da je za potrebe primjene kriterija subjekta u tržišnom gospodarstvu Komisija procijenila da se stopa povrata kapitala od 9 % mogla očekivati 2002. ⁽²²¹⁾, Komisija zaključuje da dobit predviđena *ex ante* nije premašivala razumnu razinu. Budući da je potpora osmišljena kako bi BSCA mogao pokriti te troškove i kako bi ostvario dobit koja ne premašuje razumnu razinu, potpore iz 2002. i 2003. mogu se smatrati razmjernima.

⁽²²¹⁾ Točnije, primijenjena je diskontna stopa od 9 % (vidi uvodnu izjavu 437.). Potonja se temeljila na ponderiranom prosječnom trošku od 9 %, koji se pak temeljio na stopi povrata kapitala od 9 %, s obzirom na to da SOWAER nije imao dugove.

6.3.2.6. Izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu

- (622) U točki 137. Smjernica o zrakoplovstvu istaknuta je važnost ocjene učinaka potpore dodijeljenih prije 4. travnja 2014. u pogledu narušavanja tržišnog natjecanja. Naime, utvrđeno je da „pri procjeni usklađenosti operativnih potpora dodijeljenih prije 4. travnja 2014. godine Komisija će posebno uzeti u obzir narušavanja tržišnog natjecanja”.
- (623) Nadalje, točkom 131. Smjernica o zrakoplovstvu utvrđeno je da „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.”
- (a) Utvrđivanje prihvatnog područja i konkurentnih zračnih luka
- (624) Belgija smatra da prihvatno područje Zračne luke Charleroi obuhvaća područje na cestovnoj udaljenosti od dva sata i 15 milijuna putnika koji bi mogli biti klijenti niskotarifnih prijevoznika. To područje obuhvaća Belgiju, sjever Francuske, jug Nizozemske, sjever Luksemburga i krajnji zapad Njemačke.
- (625) U blizini Charleroa nalazi se više zračnih luka čija se prihvatna područja preklapaju s onim Zračne luke Charleroi: Liège (na cestovnoj udaljenosti od 49 min odnosno 78 km), pri čemu je potrebno napomenuti da je ta zračna luka specijalizirana za prijevoz tereta, Lille (1 h 12 min, 121 km) i osobito Bruxelles-National (46 min, 69 km ⁽²²²⁾ ⁽²²³⁾).
- (626) Prihvatno područje Zračne luke Charleroi uvelike se preklapa s prihvatnim područjem Zračne luke Bruxelles-National. Područje preklapanja obuhvaća i Regiju glavnog grada Bruxellesa, koja je na tom području najgušće naseljena s 1,2 milijuna stanovnika. Iako je Zračna luka Charleroi udaljenija od Bruxellesa nego Zračna luka Bruxelles-National, vrijeme putovanja cestom od središta Bruxellesa do Charleroa dulje je za tek oko 30 min od vremena putovanja do Zračne luke Bruxelles-National.

Tablica 28.

Udaljenost i vrijeme putovanja od središta Bruxellesa do Zračnih luka Charleroi i Bruxelles-National

Od središta Bruxellesa do...	Charleroi	Bruxelles-National
Udaljenost	46 km	12 km
Automobil	45 min	16 min
Autobus	45 min	18 min
Vlak	50 min (putem Charleroi Sud)	17 min

Izvor: Odluka Komisije o društvima Ryanair/Aer Lingus od 27. veljače 2013.

⁽²²²⁾ Za usporedbu, Zračne luke Frankfurt Hahn i glavne Zračne luke Frankfurt na Majni udaljene su 120 km.

⁽²²³⁾ Vremena i udaljenosti preuzeti su s web-mjesta <https://maps.google.com>.

(b) Analiza narušavanja tržišnog natjecanja koje je nastalo tom potporom

(627) Do narušavanja tržišnog natjecanja zbog potpore može doći jer:

- BSCA u Charleroi privlači zračne prijevoznike koje ta Zračna luka ne bi mogla privući bez potpore i koji bi svoja sredstva (zrakoplove, posadu) mogli rasporediti u druge zračne luke, a posebno one najbliže kao što je Bruxelles-National,
- potpora može utjecati na ponašanje određenih putnika koji s obzirom na svoje polazište i odredište mogu birati između usluge s polazištem ili odredištem iz Zračne luke Charleroi ili Zračne luke Bruxelles-National. Naime, te je putnike moguće privući niskim cijenama koje nude zračni prijevoznici koji posluju u Charleroiu (cijene koje bi mogle biti više da BSCA nije primio potporu) na štetu prijevoznika koji posluju u Zračnoj luci Bruxelles-National.

i. Ispitivanje zamjenjivosti ponuda usluga u Zračnim lukama Charleroi i Bruxelles-National

(628) Kada je riječ o nepostojanju ili izbjegavanju neopravdanog negativnog učinka na tržišno natjecanje, Belgija smatra da će Komisija trebati ocijeniti je li taj uvjet ispunjen sagledavajući situaciju iz trenutka u kojem je dodijeljeno javno financiranje. Belgija jednako tako smatra da se Zračna luka Charleroi razvila zahvaljujući otvaranju novog tržišta u posebnom, niskotarifnom segmentu koji u Zračnoj luci Bruxelles-National nije bio ili je bio vrlo slabo razvijen u trenutku dodjele potpore. Usto, dvjema je studijama koje su izradili neovisni stručnjaci, Roland Berger International Management Consultant i GTM, utvrđeno zasićenje Zračne luke Bruxelles-National do kojeg bi uskoro došlo i nepostojanje preklapanja u pogledu klijentele između dvaju zračnih luka. Prijevoznici koji su poslovali u Zračnoj luci Bruxelles nisu tada bili zainteresirani za Zračnu luku Charleroi, dok Ryanair, glavni korisnik Zračne luke Charleroi, u to doba nije imao nikakvu strategiju za poslovanje u glavnim zračnim lukama. Zračnoj luci Charleroi u 2000. uvelike je manjkao ugled, kao što to potvrđuju studije društava GTM i Roland Berger International Management Consultant. Infrastruktura je bila skućena, ograničena i neposjećena. Zračna je luka nudila samo jednu redovnu liniju i neke čarter letove ljeti. Stoga, prema mišljenju Belgije, nije bilo moguće smatrati da je Zračna luka Charleroi u to doba mogla konkurirati Zračnoj luci Bruxelles-National. Naposljetku, Zračna luka Bruxelles-National bila je u povlaštenom položaju u pogledu infrastrukture (više terminala, više uzletno-sletnih staza itd.) i pristupačnosti jer se nalazila blizu glavnog grada i jer je bila povezana željeznicom, što Zračna luka Charleroi nije.

(629) Kada je riječ o tim opaskama Belgije, Komisija napominje sljedeće:

- čak i da je za potrebe analize spojivosti pri ispitivanju učinaka potpore u pogledu narušavanja tržišnog natjecanja potrebno uzeti u obzir trenutak u kojem je potpora dodijeljena, svejedno bi bilo potrebno uzeti u obzir kratkoročne i dugoročne učinke potpore koji su se mogli predvidjeti u trenutku njezine dodjele. U trenutku dodjele potpore moglo se predvidjeti da će se potporom omogućiti BSCA-u da ponudi znatno povoljnije cijene za usluge koje je mogao nuditi posebno zahvaljujući ulaganjima koje je proveo SOWAER jer je učinak tih ulaganja trebao biti znatno povećanje kapaciteta Zračne luke Charleroi. U tom se pogledu može podsjetiti da je poslovnim planom iz 2002. predviđen znatan rast prometa u Zračnoj luci Charleroi jer se taj promet trebao povećati s 1,2 milijuna putnika u 2002. na gotovo 3 milijuna putnika u 2010. Stoga je u trenutku dodjele potpora BSCA-u bilo jasno da će se njome omogućiti da se BSCA znatno razvije i da nije moguće isključiti da bi taj razvoj mogao biti djelomično na štetu konkurentnih zračnih luka, a posebno Zračne luke Bruxelles-National,
- Belgija navodi da je u trenutku kada su provedene studije društava Roland Berger International Management Consultant i GTM Zračna luka Bruxelles-National bila pred zasićenjem. Komisija ipak tvrdi da u trenutku dodjele mjera, odnosno u travnju 2002. i u travnju 2003., proglašen stečaj zračnog prijevoznika Sabena te da je promet Zračne luke Bruxelles-National bio već uvelike pogođen tim stečajem, pri čemu je pao s 19,7 milijuna putnika u 2001. na 14,4 milijuna putnika u 2002. Stoga u trenutku dodjele mjera Zračna luka Bruxelles-National nije bila pred zasićenjem.

- (630) Kada je riječ o zamjenjivosti ponuda usluga Zračnih luka Charleroi i Bruxelles-National, Komisija potvrđuje da te dvije Zračne luke nisu posve zamjenjive:
- s obzirom na to da je Zračna luka Charleroi relativno udaljena od središta Bruxellesa i da je njezin profil poslovanja niskotarifni (po njezinoj infrastrukturi, zračnim prijevoznicima koji se njome služe i po uslugama koje nudi), Zračna luka Charleroi nije alternativa Zračnoj luci Bruxelles-National u pogledu određenih kategorija putnika (posebno, u pogledu poslovnih putnika koji su najosjetljiviji na vremenski faktor),
 - profil Zračne luke Charleroi temelji se na izravnim letovima kratkog doleta, zbog čega nije prihvatljiva alternativa Zračnoj luci Bruxelles-National u pogledu zračnih prijevoznika kao što je Brussels Airlines koji upravljaju letovima dugog doleta i/ili koji posluju prema modelu „hub-and-spoke” na temelju kojeg se tranzitnim putnicima pristiglih u čvorište letovima kratkog i srednjeg doleta opskrbljuje mreža dugog doleta s polaskom iz čvorišne zračne luke,
 - Zračna luka Bruxelles-National teško bi mogla biti vjerodostojna alternativa Zračnoj luci Charleroi u pogledu određenih kategorija putnika koji su vrlo osjetljivi na cijenu.
- (631) Iz toga svejedno proizlazi da se ponude djelomično preklapaju. Iako je točno da je preklapanje bilo manje u trenutku dodjele potpore, svejedno je već postojalo. Usto, moglo se predvidjeti da bi zbog potpore ponude tih dviju Zračnih luka postale još međusobno konkurentnije. Tako Zračna luka Charleroi nudi letove koji bi mogli zanimati dio klijentele Zračne luke Bruxelles-National na letovima kratkog i srednjeg doleta. Sljedeći podatci pokazuju kretanje broja linija s polaskom iz Zračne luke Charleroi i, među njima, linija prema čijem odredištu postoje linije s polaskom iz Zračne luke Bruxelles-National.

Tablica 29.

Linije s polaskom iz Zračne luke Charleroi i, među njima, linije prema čijem odredištu postoje linije iz Zračne luke Bruxelles-National

	200-1.	200-2.	200-3.	200-4.	200-5.	200-6.	200-7.	200-8.	200-9.	201-0.	201-1.	201-2.	201-3.
Broj linija s polaskom iz Zračne luke Charleroi	7	9	11	17	14	26	33	52	67	84	91	97	102
od kojih linije prema čijem odredištu postoje linije iz Zračne luke Bruxelles-National	5	5	7	9	9	16	21	32	38	53	60	63	63

Izvor: prilog 11. dopisu Belgije od 7. veljače 2014.

- (632) Stoga su se linije koje se istodobno nude u Zračnim lukama Charleroi i Bruxelles-National znatno povećale (s 5 u 2002. na 63 u 2013.), zbog čega je nastao veliki konkurentski pritisak na Zračnu luku Bruxelles-National.

ii. Ispitivanje učinaka potpore

- (633) Upravitelj Zračne luke Bruxelles-National (dalje u tekstu: „BAC”) smatra da, s obzirom na to znatno preklapanje među linijama s polaskom iz Zračne luke Charleroi i odredišta s polaskom iz Zračne luke Bruxelles-National, potpora, koja je BSCA-u omogućila da zračnim prijevoznicima ponudi posebno privlačne cijene, imala je vrlo snažan učinak na Zračnu luku Bruxelles-National. Tržišno je natjecanje posebno narušeno na letovima kratkog doleta jer naknada ima veći utjecaj na cijene letova kratkog doleta, nego na cijene dugog doleta.

- (634) U tablici 30. prikazano je kretanje broja putnika u odlasku i dolasku na letovima kratkog doleta u Zračnim lukama Charleroi i Bruxelles-National (s obzirom na to da Bruxelles-National i Charleroi nisu međusobno konkurentni na letovima dugog doleta jer se potonji ne nude u Charleroiu).

Tablica 30.

Kretanje broja putnika (u milijunima) na letovima kratkog doleta s polaskom i odredištem u Zračnim lukama Bruxelles-National (BRU) i Charleroi (CRL)

	BRU		CRL		BRU + CRL	
	Tržište letova kratkog doleta (broj putnika u milijunima)	Godišnje kretanje (%)	Tržište letova kratkog doleta (broj putnika u milijunima)	Godišnje kretanje (%)	Tržište letova kratkog doleta (broj putnika u milijunima)	Godišnje kretanje (%)
2004.	11,8		2,0		13,8	
2005.	12,2	4	1,9	- 5	14,1	2
2006.	12,5	3	2,2	16	14,7	4
2007.	13,4	8	2,4	9	15,8	7
2008.	13,2	- 1	2,9	21	16,1	2
2009.	11,7	- 11	3,9	35	15,6	- 3
2010.	11,3	- 3	5,2	33	16,5	6
2011.	12,2	7	5,9	14	18,1	9
2012.	12,1	- 1	6,5	10	18,6	3
2013.	12,4	3	6,8	4	19,2	3

Izvor: primjedbe BAC-a od 8. svibnja 2014.

- (635) U tablici iz uvodne izjave 634. pokazano je da dok je promet u Charleroiu 2004. predstavljao tek 17 % prometa Zračne luke Bruxelles-National u segmentu letova kratkog doleta, u 2013. predstavljao je gotovo 55 %. Rast Zračne luke Charleroi bio je posebno izražen u razdoblju od 2008. do 2010., dok je istodobno promet u Zračnoj luci Bruxelles-National na letovima kratkog doleta opadao. Taj znatan razvoj Zračne luke Charleroi od 2008. do 2010. djelomično je objašnjen otvaranjem novog terminala 2008., koji je financirao SOAWER i za koji BSCA nije platio tržišnu cijenu, što je u ovoj Odluci utvrđeno.

- (636) BAC smatra da je ta situacija dovela do gubitka 2,5 milijuna putnika, odnosno do godišnjeg gubitka od 50 milijuna EUR. BAC procjenjuje da je od 4 milijuna dodatnih putnika koje je Charleroi ostvario 2011. u odnosu na 2005. vjerojatno da su samo 1,5 milijuna putnika bili novi klijenti, dok su preostalih 2,5 milijuna bili putnici koji bi u drugim okolnostima došli u Zračnu luku Bruxelles-National ili koji bi u njoj ostali.

iii. Zaključak

(637) Komisija tvrdi sljedeće:

- Zračne luke Charleroi i Bruxelles-National u konkurenciji su na određenim izravnim letovima kratkog i srednjeg doleta i u pogledu određenih korisnika,
- Zračna luka Bruxelles-National nije zagušena,
- potpora je BSCA-u omogućila da zračnim prijevoznicima ponudi posebno privlačne cijene svojih usluga zračne luke. Komisija smatra da bez potpore BSCA nesumnjivo ne bi mogao pridobiti Ryanair da odredi bazu za velik broj letova u Zračnoj luci Charleroi. Razvoj Zračne luke Charleroi bio je tim snažniji jer je Regija odlučila znatno uložiti u Zračnu luku i tako povećati njezine kapacitete: teoretski kapacitet Zračne luke povećao se s 1 milijuna putnika prije ulaganja provedenih putem mjera iz 2002. i 2003. na teoretski kapacitet od 3 milijuna putnika nakon ulaganja (potrebno je napomenuti da je stvarni kapacitet zapravo veći, kao što to potvrđuju podatci o prometu u Zračnoj luci Charleroi, pri čemu je prekoračenje nominalnog kapaciteta terminala općenito moguće smanjenjem udobnosti putnika i/ili provedbom nekih uređenja koja ne zahtijevaju velika ulaganja).

(638) Komisija iz toga zaključuje da su potpore uzrokovale znatno narušavanje tržišnog natjecanja i tako oštetile zračne luke koje konkuriraju Zračnoj luci Charleroi, a najprije Zračnoj luci Bruxelles-National. Pod pretpostavkom da povećanje kapitala iz 2002. predstavlja potporu, ono je pridonijelo tim narušavanjima jer je njime omogućeno da BSCA izbjegne financijske teškoće i da razvija Zračnu luku Charleroi. Taj je doprinos narušavanju tržišnog natjecanja ipak skroman jer je riječ o jednokratnoj intervenciji ograničenog iznosa u odnosu na iznose potpore koja je proizašla iz drugih mjera koje su predmet ovog ispitivanja te koja je poduzeta na početku razvoja Zračne luke kada je njezin promet bio još dosta skroman u odnosu na promet Zračne luke Bruxelles-National.

(639) Komisija tvrdi da se promet Zračne luke Charleroi više nego upeterostručio od dodjele potpora⁽²²⁴⁾ (taj je rast znatno veći od prosječnog rasta zračnih luka), dok je od 2004. promet u Zračnoj luci Bruxelles-National stagnirao u segmentu izravnih letova kratkog i srednjeg doleta. Time je *a posteriori* potvrđeno da se Zračna luka Charleroi djelomično razvila na štetu razvoja Zračne luke Bruxelles-National. Komisija napominje i da je konkurentski utjecaj Zračne luka Charleroi bio izrazito snažan od 2008. zahvaljujući povećanju njezinih kapaciteta koje je omogućeno ulaganjima SOWAER-a.

(640) Komisija tvrdi i da je Ryanair od 2014. počeo poslovati u Zračnoj luci Bruxelles-National koja se razvija u segmentu niskotarifnih letova. Vueling je ondje već prije poslovao. Stoga postoji mogućnost da će se konkurencija između tih dviju zračnih luka povećati u budućnosti jer bi obje zračne luke mogle privući iste zračne prijevoznike i istu kategoriju klijenata.

(641) Na temelju tih elemenata Komisija zaključuje da su potpore uzrokovale znatno narušavanje tržišnog natjecanja jer su neuobičajeno niskim naknadama za koncesiju smanjeni operativni troškovi BSCA-a. To je narušavanje naravno bilo ograničeno prvih godina koje su uslijedile nakon dodjele predmetnih mjera, odnosno 2002. i 2003., jer ulaganja još nisu bila u potpunosti provedena, a Zračna luka Charleroi još je bilježila ograničeni promet, no kasnije se narušavanje povećalo te je danas izrazito jako.

6.3.2.7. Zaključak o spojivosti potpora u korist BSCA-a na temelju članka 107. stavka 3. UFEU-a

(642) Komisija zaključuje da su potpore u korist BSCA-a pridonijele regionalnom gospodarskom razvoju, ali su imale znatne i rastuće utjecaje na zračne luke koje konkuriraju Zračnoj luci Charleroi, a posebno na Zračnu luku Bruxelles-National.

⁽²²⁴⁾ Tablica 4.: godišnje statistike prometa u zračnoj luci Charleroi.

- (643) Komisija napominje da i kad bi potpore bile dodijeljene nakon stupanja na snagu Smjernica o zrakoplovstvu, odnosno nakon 4. travnja 2014. te se potpore ne bi mogle smatrati spojivima s unutarnjim tržištem. Naime, točkom 119. Smjernica o zrakoplovstvu predviđeno je da „*uvjete za operativnu potporu ispunjavaju zračne luke čiji godišnji promet ne prelazi 3 milijuna putnika godišnje*”.
- (644) Te su potpore dodijeljene prije 4. travnja 2014. te se točka 119. Smjernica o zrakoplovstvu ne primjenjuje. Ipak, u skladu sa Smjernicama o zrakoplovstvu, Komisija mora analizirati operativne potpore nezakonito dodijeljene zračnim lukama, uzimajući u obzir narušavanje tržišnog natjecanja uzrokovano tim potporama ⁽²²⁵⁾. Komisija smatra da taj zahtjev podrazumijeva odlučivanje o predmetnim potporama s obzirom na, s jedne strane, njihove pozitivne učinke ostvarene u cilju od općeg interesa koji se njima želi postići te, s druge strane, njihove negativne učinke na tržišno natjecanje i trgovinu. U ovom je slučaju utvrđeno da su potpore imale znatan pozitivan učinak na gospodarski razvoj Charleroi-a i njegove regije, koji se može priznati kao cilj od općeg interesa kojim se opravdava operativna potpora, pri čemu su imale i negativne učinke koji su se s vremenom povećali te su postali vrlo izraženi.
- (645) U ovom slučaju, budući da su se negativni učinci potpore, koji su na početku bili ograničeni, s vremenom neprestano povećavali da bi s vremenom postali vrlo izraženi, Komisija smatra da je subjekt Regija-SOWAER trebao od određenog datuma zahtijevati od BSCA-a da plaća naknadu za koncesiju u iznosu koji je trebao biti određen tijekom dodjele predmetnih mjera 2002. i 2003., da se subjekt Regija-SOWAER prema BSCA-u ponio kao subjekt u tržišnom gospodarstvu koji svoju infrastrukturu stavlja na raspolaganje s izgledima za profitabilnost. BSCA bi tako primio privremenu operativnu potporu u obliku preniske naknade za koncesiju do predmetnog datuma, ali ne i nakon.
- (646) Komisija smatra da je za potrebe smanjivanja negativnih učinaka potpora na tržišno natjecanje i trgovinu na prihvatljivu razinu, kako bi potpore bile spojive s unutarnjim tržištem taj pristup potrebno primijeniti *a posteriori*, u obliku i. ostvarivanja povrata od BSCA-a za iznose potpore koji su naplaćeni od predmetnog datuma i ii. prilagodbe načina izračuna naknade za koncesiju za razdoblje koje će uslijediti nakon donošenja ove Odluke te koje će trajati do isteka koncesije BSCA-a, tako da tijekom tog razdoblja BSCA isplaćuje subjektu Regija-SOWAER naknadu za koncesiju u iznosu koji bi bio određen tijekom dodjele predmetnih mjera 2002. i 2003., da se subjekt Regija-SOWAER prema BSCA-u ponio kao subjekt u tržišnom gospodarstvu
- (647) Predmetni datum, koji proizlazi iz uravnoteženja pozitivnih učinaka na lokalni gospodarski razvoj i negativnih učinaka na tržišno natjecanje, ne može se utvrditi isključivo primjenom metode gospodarske analize, nego nužno podrazumijeva široku marginu prosudbe kojom Komisija raspolaže u području spojivosti državnih potpora s unutarnjim tržištem.
- (648) U tom pogledu Komisija napominje da je stupanje na snagu Smjernica o zrakoplovstvu, 4. travnja 2014., važan napredak u području javne potpore zračnim lukama jer u skladu sa Smjernicama o zrakoplovstvu od tog datuma države članice ne mogu dodjeljivati nove operativne potpore zračnim lukama čiji promet prelazi 3 milijuna putnika. Izričiti je cilj te odredbe ograničiti od 4. travnja 2014. negativne učinke operativnih potpora dodijeljenih zračnim lukama. Komisija smatra da je taj datum primjeren i u ovom slučaju te da se može smatrati trenutkom od kojeg je BSCA trebao prestati plaćati prenisku naknadu na temelju mjera iz 2002. i 2003. U pogledu povećanja kapitala iz 2002., s obzirom na razmatranja iznesena u uvodnoj izjavi 638. i zato što je ta mjera dodijeljena prije 4. travnja 2014., Komisija smatra da, ako ta mjera predstavlja državnu potporu, tada je ta potpora spojiva s unutarnjim tržištem.
- (649) Zaključno, Komisija smatra da:
- mjere koje je Belgija provela u korist BSCA-a u skladu s Ugovorom iz 2002. i Odlukom o ulaganju iz 2003. predstavljaju državne potpore spojive s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a do 3. travnja 2014., a da od 4. travnja 2014. predstavljaju državne potpore nespojive s unutarnjim tržištem,

⁽²²⁵⁾ Vidi točke 131. i 137. Smjernica o zrakoplovstvu.

- pod pretpostavkom da predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, povećanje kapitala BSCA-a koje je 3. prosinca 2002. upisao SOWAER državna je potpora spojiva s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a.

6.4. Primjenjivost roka zastare na potpore u korist BSCA-a

- (650) Člankom 15. postupovne uredbe predviđeno je da povrat državnih potpora podliježe roku zastare od deset godina. Rok zastare počinje danom kada je nezakonita potpora dodijeljena korisniku.
- (651) Belgija smatra da se na subvenciju koju je Regija platila BSCA-u za određene usluge BSCA-a povezane s djelatnošću zračne luke primjenjuje rok zastare predviđen u članku 15. postupovne uredbe. Naime, ta je subvencija, prema mišljenju Belgije, dodijeljena 9. srpnja 1991., na datum sklapanja Ugovora između Regije i BSCA-a te specifikacije koja mu je priložena. Belgija smatra da od tog datuma, neovisno o donošenju raznih odredaba koje nemaju utjecaja na načelo prema kojem Regija obvezno mora nadoknaditi te troškove, za isplatu te subvencije dužna je Regija. Ta se zastara ne odnosi samo na neke negospodarske usluge navedene u izmjeni br. 6 od 15. siječnja 2008.
- (652) Najprije, Komisija podsjeća, kao što je izneseno u uvodnoj izjavi 415., da smatra da treba ispitati subvenciju za određene usluge povezane s djelatnošću zračne luke zajedno s drugim koncesijskim pravilima (stavljanje na raspolaganje infrastrukture i naknada za koncesiju).
- (653) Čak i da se subvencija koju Regija plaća za određene usluge povezane s djelatnošću zračne luke može ispitati neovisno o Ugovoru između SOWAER-a i BSCA-a, Komisija ipak osporava analizu prema kojoj mjera kojom je dodijeljena ta subvencija nije bila znatno izmijenjena. Naprotiv, Komisija smatra da je svakom od sljedećih triju izmjena znatno izmijenjena mjera:

6.4.1. Izmjena br. 3 od 29. ožujka 2002.

- (654) Komisija napominje da je u skladu s člankom 25. specifikacije priložene Ugovoru između Regije i BSCA-a od 9. srpnja 1991. Regija tek privremeno preuzela plaćanje troškova usluga protupožarne zaštite i održavanja.
- (655) To je privremeno razdoblje produljeno do 1. siječnja 2000. u skladu s izmjenom br. 2 specifikacije priložene Ugovoru.
- (656) Valonska je regija 2000. i 2001. isplatila BSCA-u subvencije za troškove „protupožarne zaštite i održavanja” u skladu s raznim pravnim temeljima utvrđenima u Ugovoru između Regije i BSCA-a ⁽²²⁶⁾, pri čemu predmetnim aktima nije bila propisana obveza Regije prema BSCA-u nakon 2000. i 2001.
- (657) U pogledu 2002. godine, Belgija tvrdi da, iako je Regija i dalje imala u planu dodjeljivati naknadu za te troškove, produljenje te naknade kasnilo je zbog osnivanja SOWAER-a i uspostave novog pravnog okvira. Prema mišljenju Belgije, nastavak pokrivanja tih troškova potvrđen je dopisom od 5. srpnja 2001. koji je BSCA uputio valonskoj upravi za promet i opremanje u kojem su navedene glavne točke proračuna BSCA-a za 2002. koje obuhvaćaju troškove povezane s tim službama, nakon telefonskog razgovora u kojem je Regija potvrdila da će snositi troškove tih usluga za 2002.

⁽²²⁶⁾ U pogledu 2000.: Odluka od 16. prosinca 1999. o općem proračunu za rashode Valonske regije za proračunsku godinu 2000. i Odluka valonske vlade od 27. rujna 2000. o dodjeli subvencije za upravljanje BSCA-u koja je namijenjena pokrivanju rashoda usluga protupožarne zaštite i održavanja Zračne luke Charleroi za 2000.
U pogledu 2001.: Odluka od 14. prosinca 2000. o općem proračunu za rashode Valonske regije za proračunsku godinu 2001. i Odluka valonske vlade od 4. listopada 2001. o dodjeli subvencije za upravljanje BSCA-u koja je namijenjena pokrivanju rashoda usluga protupožarne zaštite i održavanja Zračne luke Charleroi za 2001.

- (658) Kao što je navedeno u uvodnim izjavama 71. i 72., izmjenom br. 3 od 29. ožujka 2002. Ugovora o koncesiji između Regije i BSCA-a izmijenjen je članak 3.2. Ugovora između Regije i BSCA-a te je njome predviđeno da Valonska regija isplaćuje naknadu za rashode (troškovi i ulaganja) koji su svojstveni uslugama protupožarne zaštite i održavanja. Izmjenom br. 3 izmijenjen je i članak 25. specifikacije te je njome predviđeno da koncesionar podnosi koncedentu proračun povezan sa stavkama protupožarne zaštite i održavanja te da zasebno vodi račune poslovanja kako bi ga koncedent mogao u svakom trenutku analizirati i kontrolirati.
- (659) Komisija smatra da se izmjenom br. 3 od 29. ožujka 2002. Ugovora o koncesiji između Regije i BSCA-a znatno utjecalo na mjeru. Naime, izmjenom br. 3 uvedena je pisana obveza Regije da preuzme troškove povezane s uslugama protupožarne zaštite i održavanja, iako više nije postojala pisana obveza Regije koja bi se primjenjivala na iznose koje je od 1. siječnja 2002. trebao plaćati BSCA.
- (660) Usto, izmjenom br. 3 izmijenjen je članak 3.2. Ugovora između Regije i BSCA-a te je njome predviđeno da Regija nadoknađuje rashode (troškovi i ulaganja) koji su svojstveni uslugama protupožarne zaštite i održavanja. Njome je izmijenjen i članak 25. specifikacije te je njome predviđeno da koncesionar podnosi koncedentu proračun povezan sa stavkama protupožarne zaštite i održavanja te da zasebno vodi račune poslovanja kako bi ga koncedent mogao u svakom trenutku analizirati i kontrolirati. U tom pogledu Komisija ističe da je izmjenom br. 3 predviđeno da su u taj poslovni račun uključeni troškovi ulaganja i/ili troškovi amortizacije ulaganja, dok to ranije nije bio slučaj.
- (661) Na temelju tih elemenata Komisija smatra da je izmjenom br. 3 od 29. ožujka 2002. Ugovora između Regije i BSCA-a uvedena ili barem znatno izmijenjena subvencija koju Regija plaća BSCA-u za određene usluge BSCA-a povezane s djelatnošću zračne luke.

6.4.2. *Izmjena br. 5 Ugovora između Regije i BSCA-a od 10. ožujka 2006.*

- (662) Izmjena br. 3 znatno je izmijenjena sljedećim odredbama izmjene br. 5 Ugovora između Regije i BSCA-a od 10. ožujka 2006.:
- u skladu s člankom 3.2.2. Ugovora između Regije i BSCA-a, koji je izmijenjen izmjenom br. 5, Regija nadoknađuje rashode BSCA-a koji se odnose na „*usluge povezane s protupožarnom zaštitom, sigurnošću kopnenog prometa i područja zračne luke*”, dok je ranije Regija nadoknađivala troškove BSCA-a koji se odnose na usluge „*protupožarne zaštite i održavanje*”. Belgija smatra da se tim izmijenjenim tekstom željelo pobliže utvrditi troškove koje snosi Valonska regija, ali se njime nije znatno izmijenio opseg tih usluga. Komisija ipak napominje da čak i kada se zanemari izmjena teksta odredbe o uslugama za koje BSCA prima naknadu, pojedinsti pokrivenih rashoda u skladu s člankom 25. specifikacije koji je izmijenjen izmjenom br. 5 razlikuju se jer obuhvaćaju određene rashode koji se prije nisu spominjali, odnosno „*usluge povezane sa sigurnošću kopnenog prometa i područja zračne luke, uključujući tekuće održavanje područja zračne luke, (...), manje radove asfaltiranja, tekućeg održavanja i popravka uzletno-sletne staze i pristupa, tekuće i operativno održavanje rasvjete i osvjetljenja uzletno-sletne staze, radove košenja, degumiranje uzletno-sletne staze i njezine horizontalne oznake, uklanjanje snijega i sve druge usluge kojima se jamči sigurnosti kopnenog prometa i područja Zračne luke te infrastrukture, ne uključujući komercijalne prostore na području zračne luke*”,
 - utvrđena je gornja granica subvencije, dok prije nije bila, utvrđivanje gornje granice pokazalo se primjenjivim od prvog stupanja na snagu izmjene br. 5 i stoga nije utjecalo na iznos subvencije koju je Regija plaćala BSCA-u od prve godine,
 - iznos subvencije potrebno je revidirati prije srpnja 2009. ⁽²²⁷⁾.

⁽²²⁷⁾ Taj je iznos na kraju revidiran tek 2013. No svejedno je uvođenjem datuma revizije znatno izmijenjena mjera.

- (663) Na temelju tih različitih elemenata Komisija smatra da je na mjeru znatno utjecalo donošenje izmjene br. 5 od 10. ožujka 2006. Ugovora između Regije i BSCA-a.

6.4.3. Izmjena br. 6 Ugovora između Regije i BSCA-a od 15. siječnja 2008.

- (664) Izmjenom br. 6 Ugovora između Regije i BSCA-a od 15. siječnja 2008. znatno je izmijenjena izmjena br. 5 jer je znatno proširen opseg usluga za koje Regija plaća subvenciju BSCA-u, s obzirom na to da sada te usluge obuhvaćaju praćenje letova i prijavu putnika na letove, planiranje predviđenih letova, navođenje zrakoplova i zaštitu. Međutim, kao što je navedeno u odjeljku 6.1.1., Komisija smatra da su te usluge, osim usluga zaštite, gospodarske naravi.

6.4.4. Zaključak

- (665) Komisija iz toga zaključuje da se subvencija koju Regija plaća BSCA-u za određene usluge povezane s djelatnošću zračne luke ne mogu smatrati mjerom koja se neprekidno primjenjivala i koja nije znatno izmijenjena od 1991. Plaćanje te subvencije temelji se na više novih, uzastopno primijenjenih mjera. U ovoj su Odluci ispitane sljedeće mjere: (a) izmjena br. 3 Ugovora između Regije i BSCA-a od 29. ožujka 2002.; (b) izmjena br. 5 Ugovora između Regije i BSCA-a od 10. ožujka 2006. i (c) izmjena br. 6 Ugovora između Regije i BSCA-a od 15. siječnja 2008.
- (666) Na mjere (a), (b) i (c) ne može se primjenjivati desetogodišnja zastara jer nije prošlo deset godina od trenutka njihove dodjele do 20. travnja 2011., kada je Komisija Belgiji dostavila prvi zahtjev za informacije u pogledu potpora u korist BSCA-a. Međutim, kao što je navedeno u članku 15. postupovne uredbe, rok zastare se prekida bilo kojom radnjom koju Komisija ili neka država članica, djelujući na zahtjev Komisije, poduzme u vezi s nezakonitom potporom. Komisija iz toga zaključuje da se zastara iz članka 15. postupovne uredbe ne primjenjuje na potpore u korist BSCA-a koje su ispitane u ovoj Odluci.

6.5. Primjenjivost načela legitimnih očekivanja na subvenciju koju Regija plaća za određene usluge povezane s djelatnošću zračne luke

- (667) Člankom 14. stavkom 1. postupovne uredbe predviđeno je da „Komisija ne smije zahtijevati povrat sredstava potpore ako bi to bilo u suprotnosti s općim načelima prava Zajednice”. Konkretno, Komisija ne može zahtijevati povrat potpora u pogledu kojih, iako su dodijeljene unutar razdoblja od deset godina utvrđenog u članku 15. stavku 1. postupovne uredbe, njihov korisnik ima legitimna očekivanja koja se temelje na prethodnim postupcima ili stavovima Komisije.
- (668) Kao što je navedeno u odjeljku 5.4. ove Odluke, Belgija smatra da se povrat subvencije koju je Regija platila za određene usluge povezane s djelatnošću zračne luke protivi načelu legitimnih očekivanja.
- (669) Međutim, Sud je utvrdio da se korisnik nezakonite potpore općenito ne može pozivati na legitimna očekivanja⁽²²⁸⁾. Naime, korisnik je trebao provjeriti je li potpora koju je primio prijavljena te je li je odobrila Komisija. U tom pogledu Komisija podsjeća da potpore u korist BSCA-u nisu bile prijavljene Komisiji.

6.5.1. Nepostojanje preciznih osiguranja

- (670) Usto, kao što je istaknuo Sud⁽²²⁹⁾, nitko se ne može pozvati na povredu načela legitimnih očekivanja „ako ne postoje precizna jamstva koja je dala administracija (...)”.

⁽²²⁸⁾ Predmet C-5/89 *Komisija/Njemačka*, Zb. 1990, str. I-3437., ECLI:EU:C:1990:320, točka 14.; predmet C-169/95 *Španjolska/Komisija*, Zb. 1997, str. I-135., ECLI:EU:C:1997:10, točka 51.; predmet C-148/04 *Unicredito Italiano*, Zb. 2005, str. I-11137., ECLI:EU:C:2005:774, točka 104.

⁽²²⁹⁾ Spojeni predmeti C-182/03 i C-217/03 *Belgija i Forum 187/Komisija*, Zb. 2006, str. I-5479., ECLI:EU:C:2006:416, točka 147.

- (671) Belgija smatra da je BSCA imao precizna jamstva da subvencija ne može predstavljati državnu potporu jer Komisija u svojoj Odluci iz 2004. nije istaknula prigovor. Belgija se poziva na uvodnu izjavu 214. Odluke iz 2004. u kojoj je Komisija navela da „ne osporava zakonitu mogućnost valonskih tijela da nastave pokrivati troškove održavanja i protupožarne zaštite”. Navodi da su ta legitimna očekivanja bila potkrijepljena praksom odlučivanja Komisije u pogledu razlikovanja gospodarskih od negospodarskih djelatnosti, kao što je među ostalim ponovljeno u Odluci Komisije o Zračnoj luci Leipzig-Halle.
- (672) Komisija smatra da činjenica da u svojoj Odluci iz 2004. nije istaknula prigovor u pogledu potpora u korist BSCA-a ne može predstavljati „precizna osiguranja”. Komisija podsjeća da se ni odluka o pokretanju postupka iz 2002. ni konačna odluka iz 2004. nisu odnosile na mjere u korist BSCA-a. Kad je riječ o uvodnoj izjavi 214. Odluke iz 2004., Komisija ističe da se ta uvodna izjava treba sagledati u širem kontekstu. U tom je kontekstu navedeno da se predmetnu uvodnu izjavu ne treba shvatiti kao odobrenje mjere na temelju pravila o državnim potporama, nego samo kao obrazloženje prema kojem Komisija ne ispituje je li ta mjera usklađena s pravilima o državnim potporama, nego je li u poslovnom planu BSCA-a uvažena neizvjesnost da će regija financijski pokriti određene usluge, u svrhu primjene kriterija privatnog subjekta u tržišnom gospodarstvu na Ugovore iz 2001.
- (673) Kao što je navedeno u uvodnim izjavama 397. do 399. ove Odluke, Komisija osporava da je iz uvodnih izjava 182. i 183. Odluke o Zračnoj luci Leipzig-Halle moguće zaključiti da je Komisija u prošlosti smatrala da su zadatci koji su slični održavanju i sigurnosti prometa, a koji su utvrđeni u Ugovoru između Regije i BSCA-a, obuhvaćeni ovlastima javne vlasti.

6.5.2. Predvidljivost promjene smjera djelovanja

- (674) Kao što je istaknuo Sud ⁽²³⁰⁾, „ako oprezan i razuman gospodarski subjekt može predvidjeti da će Zajednica donijeti mjeru koja bi mogla utjecati na njegove interese, on se ne može pozivati na korist od tog načela kada je ta mjera donesena ⁽²³¹⁾”.
- (675) Belgija smatra da BSCA nije mogao na temelju nijednog pokazatelja zaključiti da će Komisija 2012. ponovno ispitati mjeru u pogledu koje 2004. nije izrazila nikakvu zadržku te koju Opći sud nije 2008. doveo u pitanje.
- (676) Komisija osporava da je pri donošenju Odluke iz 2004. zauzela stajalište u pogledu mjera u korist BSCA-a. Stoga Odluka iz 2012. ne predstavlja promjenu njezina smjera djelovanja.
- (677) Komisija osporava i da ova Odluka predstavlja promjenu u njezinoj praksi odlučivanja u pogledu razlikovanja gospodarskih od negospodarskih djelatnosti. Kada je riječ o Odluci o Zračnoj luci Leipzig-Halle na koju se poziva Belgija kako bi dokazala navodnu promjenu smjera djelovanja, Komisija osporava da je na temelju te Odluke moguće zaključiti da je Komisija u prošlosti smatrala da su zadatci koji su slični održavanju i sigurnosti prometa obuhvaćeni ovlastima javne vlasti (vidi uvodne izjave 397. do 399.).
- (678) Zaključno, Komisija smatra da povrat nezakonite i nespojive potpore koja je dodijeljena BSCA-u nije protivan načelu legitimnih očekivanja

7. ZAKLJUČAK I IZRAČUNAVANJE POTPORA KOJE BSCA TREBA VRATITI

7.1. Nezakonito provedene potpore u korist BSCA-a

- (679) Komisija tvrdi da je Belgija sklapanjem Ugovora iz 2002. i donošenjem Odluke o ulaganju iz 2003. nezakonito provela potpore u korist BSCA-a i tako prekršila članak 108. stavak 3. UFEU-a. Te se potpore sastoje od razlike između naknade koju bi zahtijevao subjekt u tržišnom gospodarstvu (dalje u tekstu: „naknada po tržišnoj cijeni”) i naknada koje je BSCA stvarno plaćao subjektu Regija-SOWAER.

⁽²³⁰⁾ *Idem.*

⁽²³¹⁾ Presuda od 11. ožujka 1987., *Van den Bergh en Jurgens i Van Dijk Food Products Lopik/Komisija*, 265/85, Zb., str. 1155., ECLI:EU:C:1987:121, točka 44.

- (680) Naknada po tržišnoj cijeni jest naknada koju bi trebao platiti BSCA kako bi neto diskontirana vrijednost svake od tih dviju mjera (Ugovori iz 2002. i Odluka o ulaganju iz 2003.) za subjekt Regija-SOWAER bila jednaka nuli. Komisija je utvrdila naknadu po tržišnoj cijeni na način koji je opisan u odjeljku 6.1.2.2., kojim se može utvrditi da je Ugovorima iz 2002. i Odlukom o ulaganju iz 2003. uspostavljena niža naknada za koncesiju od one koju bi zahtijevao subjekt u tržišnom gospodarstvu koji se vodi izgledima za profitabilnost.
- (681) Komisija je smatrala da razuman subjekt ne bi zahtijevao da, od potpisivanja Ugovora između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002., BSCA plaća naknadu koja odražava ulaganja koja se SOWAER obvezao da će provesti na temelju tog Ugovora, dok ulaganja nisu provedena, a BSCA nema očekivane prihode od tih ulaganja. Naime, razuman bi subjekt pristao na to da se naknada poveća tek kada upravitelj može upravljati novim ulaganjima. U suprotnom bi upravitelj mogao naići na poteškoće s novčanim tokom tijekom godina u kojima još ne bi mogao ostvarivati prihode od upravljanja novom infrastrukturom. Komisija uostalom tvrdi da je Ugovorom o potkoncesiji između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002. predviđeno povećanje naknade za koncesiju 2007., odnosno dvije godine nakon uspostave novog terminala koja je tada bila predviđena za 2005. Prema tome, Komisija smatra da bi razuman subjekt pristao na to da BSCA plaća naknadu utvrđenu Ugovorom između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002. do dvije godine po isteku godine u kojoj je novi terminal pušten u promet (odnosno 2007.), ali bi zahtijevao da BSCA nakon tog datuma plaća naknadu po tržišnoj cijeni, odnosno naknadu koja bi subjektu Regija-SOWAER omogućila da tijekom cijelog razdoblja ostvaruje neto diskontiranu vrijednost jednaku nuli.
- (682) Tablica 31. sastoji se od sljedećih stavaka:

(a) varijabilne naknade za koncesiju koje su se, u skladu s važećim odredbama, očekivale od BSCA-a u trenutku dodjele mjere iz 2002. ⁽²³²⁾;

(b) dodatna naknada za koncesiju, koja je osmišljena kao godišnji fiksni iznos indeksiran po stopi od 2 % godišnje koja odražava inflaciju ⁽²³³⁾, a koju je BSCA trebao plaćati od 2007. kako bi naknade za koncesiju koje plaća BSCA odgovarale naknadi za koncesiju po tržišnoj cijeni za Ugovore iz 2002. ⁽²³⁴⁾;

(c) dodatna naknada za koncesiju, koja je osmišljena kao godišnji fiksni iznos indeksiran po stopi od 2 % godišnje koja odražava inflaciju, a koju je BSCA trebao plaćati od 2008. kako bi naknade za koncesiju koje plaća BSCA odgovarale naknadi za koncesiju po tržišnoj cijeni za Odluku o ulaganju iz 2003. ⁽²³⁵⁾;

(a + b + c) očekivana naknada za koncesiju po tržišnoj cijeni: njihove su vrijednosti takve da je neto diskontirana vrijednost Ugovora iz 2002. i Odluke o ulaganju iz 2003. jednaka nuli.

Tablica 31.

Očekivane naknade za koncesiju po tržišnoj cijeni

(EUR)

	(a) Naknade za koncesiju koje su se očekivale od BSCA-a u trenutku dodjele mjere iz 2002.	(b) Naknade za koncesiju koje je potrebno dodati naknadama iz točke (a) tako da NDV mjere iz 2002. iznosi nula	(c) Naknade za koncesiju koje je potrebno dodati tako da NDV Odluke o ulaganju iz 2003. iznosi nula	(a + b + c) Naknade za koncesiju po tržišnoj cijeni
2002.	883 689	0	0	883 689
2003.	901 363	0	0	901 363

⁽²³²⁾ Te naknade odgovaraju varijabilnom dijelu naknade za koncesiju jer je za fiksni dio koji je BSCA trebao plaćati Valonska regija plaćala naknadu BSCA-u.

⁽²³³⁾ Stopu inflacije do 2 % predlaže Europska središnja banka.

⁽²³⁴⁾ Te su dodatne naknade za koncesiju izračunane na temelju pretpostavke da se svake godine povećavaju za 2 %.

⁽²³⁵⁾ *Idem.*

(EUR)

	(a) Naknade za koncesiju koje su se očekivale od BSCA-a u trenutku dodjele mjere iz 2002.	(b) Naknade za koncesiju koje je potrebno dodati naknadama iz točke (a) tako da NDV mjere iz 2002. iznosi nula	(c) Naknade za koncesiju koje je potrebno dodati tako da NDV Odluke o ulaganju iz 2003. iznosi nula	(a + b + c) Naknade za koncesiju po tržišnoj cijeni
2004.	919 390	0	0	919 390
2005.	937 778	0	0	937 778
2006.	956 533	0	0	956 533
2007.	2 651 067	8 301 157	0	10 952 224
2008.	2 704 088	8 467 180	2 391 141	13 562 409
2009.	2 758 170	8 636 524	2 438 964	13 833 658
2010.	2 813 334	8 809 254	2 487 743	14 110 331
2011.	2 869 600	8 985 440	2 537 498	14 392 538
2012.	2 926 992	9 165 148	2 588 248	14 680 388
2013.	2 985 532	9 348 451	2 640 013	14 973 996
2014.	3 045 243	9 535 420	2 692 814	15 273 477
2015.	3 106 148	9 726 129	2 746 670	15 578 947

(683) Budući da su radovi kasnili te da je terminal konačno pušten u promet 2007., Komisija smatra da je BSCA trebao platiti naknadu po tržišnoj cijeni od kraja 2009., odnosno od 1. siječnja 2010. Komisija je smatrala da su dvogodišnje kašnjenje radova trebali snositi Regija i SOWAER, a ne BSCA jer su ti subjekti bili zaduženi za provedbu ulaganja. Stoga je Komisija smatrala da je BSCA trebao platiti naknadu za koncesiju po tržišnoj cijeni samo krajem 2009., a da se ta naknada za koncesiju ne poveća u odnosu na pretpostavku prema kojoj ju je trebao platiti krajem 2007. kao što je predviđeno Ugovorom između SOWAER-a i BSCA-a iz 2002.

(684) Pri utvrđivanju naknada za koncesiju po tržišnoj cijeni koje je BSCA trebao plaćati i koje će morati plaćati u budućnosti potrebno je uzeti u obzir varijabilne naknade koje stvarno plaća BSCA (kojima je potrebno dodati naknade (b) i (c) navedene u tablici 31.). Činjenica je da čak i da se promet pokazao znatno većim nego što je predviđen 2002., stvarno dugovane naknade (izražene u stupcu (a) tablice 32.) odgovaraju očekivanim varijabilnim naknadama za koncesiju (izražene u stupcu (a) tablice 31.) jer je gornja granica varijabilne naknade za koncesiju utvrđena od 2002.

(685) U tablici 32. navedeni su sastavni elementi naknade za koncesiju po tržišnoj cijeni:

Tablica 32.

Naknade za koncesiju po tržišnoj cijeni, s obzirom na kašnjenje radova ⁽¹⁾

(EUR)

	(a) Naknade za koncesiju koje su se očekivale od BSCA-a u trenutku dodjele mjere iz 2002.	(b) Naknade za koncesiju koje je potrebno dodati naknadama iz točke (a) tako da NDV mjere iz 2002. iznosi nula.	(c) Naknade za koncesiju koje je potrebno dodati tako da NDV Odluke o ulaganju iz 2003. iznosi nula	(a + b + c) Naknade za koncesiju po tržišnoj cijeni
2002.	883 689	0	0	883 689
2003.	901 363	0	0	901 363
2004.	919 390	0	0	919 390
2005.	937 778	0	0	937 778
2006.	956 533	0	0	956 533
2007.	2 651 067	0	0	2 651 067
2008.	2 704 088	0	0	2 704 088
2009.	2 758 170	0	0	2 758 170
2010.	2 813 334	8 809 254	2 487 743	14 110 331
2011.	2 869 600	8 985 440	2 537 498	14 392 538
2012.	2 926 992	9 165 148	2 588 248	14 680 388
2013.	2 985 532	9 348 451	2 640 013	14 973 996
2014.	3 045 243	9 535 420	2 692 814	15 273 477
2015.	3 106 148	9 726 129	2 746 670	15 578 947

⁽¹⁾ Tablica se temelji na pretpostavci da je promet u Zračnoj luci toliki da bi se gornja granica varijabilne naknade za koncesiju (a) nastavila primjenjivati 2014. i 2015. u skladu s važećim odredbama. Ako se ta pretpostavka pokaže krivom, potrebno je zamijeniti iznose navedene u stupcu (a) za 2014. i 2015. iznosima koje BSCA plaća za varijabilnu naknadu za koncesiju. To ne utječe na stupce (b) i (c).

(686) Općenito gledano, nakon 2013., na primjer za godinu (2013 + n), naknada za koncesiju po tržišnoj cijeni iznosi: (a) + (9 348 451 + 2 640 013) × (1,02)ⁿ, odnosno (a) + 11 988 464 × (1,02)ⁿ, gdje je (a) varijabilni dio naknade za koncesiju koju BSCA plaća za godinu (2013 + n). Kao što je objašnjeno na kraju uvodne izjave 685., za godine 2014. i 2015. za dio (a) vjerojatno bila utvrđena gornja granica. Pri tim izračunima neto sadašnje vrijednosti i naknade za koncesiju po tržišnoj cijeni za mjere iz 2002. i 2003. Komisija je pretpostavila da gornje granice neće biti nakon 2015. Stoga bi od 2016. dio (a) naknade iznosio 35 % zrakoplovnih prihoda.

(687) Na temelju prethodno opisanih pretpostavki i metoda te u slučaju da naknada za koncesiju koju plaća BSCA ostaje nepromijenjena, Komisija zaključuje da je na temelju Ugovora iz 2002. i Odluke o ulaganju iz 2003. BSCA primio i primit će do 31. prosinca 2015. iznose potpore (bez kamata) koji odgovaraju zbroju stupca (b) i (c) iz tablice 32. Ti su iznosi potpore navedeni u sljedećoj tablici:

Tablica 33.

Iznosi potpore koje bi do 31. prosinca 2015. primio BSCA, bez kamata, pod pretpostavkom da bi naknada za koncesiju BSCA-a ostala nepromijenjena do 31. prosinca 2015.

(EUR)

	Potpore povezana s mjerom iz 2002. (bez kamata)	Potpore povezana s mjerom iz 2003. (bez kamata)	Ukupna potpora (bez kamata)
2002.	0	0	0
2003.	0	0	0
2004.	0	0	0
2005.	0	0	0
2006.	0	0	0
2007.	0	0	0
2008.	0	0	0
2009.	0	0	0
2010.	8 809 254	2 487 743	11 296 997
2011.	8 985 440	2 537 498	11 522 938
2012.	9 165 148	2 588 248	11 753 396
2013.	9 348 451	2 640 013	11 988 464
2014.	9 535 420	2 692 814	12 228 234
2015.	9 726 129	2 746 670	12 472 799
Ukupno	55 569 842	15 692 986	71 262 828

(688) BSCA je do 1. listopada 2014., kada je donesena ova Odluka, primio, na temelju Ugovora iz 2002. i Odluke o ulaganju iz 2003., sljedeće iznose potpore ⁽²³⁶⁾ (bez kamata):

Tablica 34.

Iznosi potpore koje je BSCA primio do 30. rujna 2014., bez kamata

(EUR)

	Potpora povezana s mjerom iz 2002. (bez kamata) primljena do 30. rujna 2014.	Potpora povezana s mjerom iz 2003. (bez kamata) primljena do 30. rujna 2014.	Ukupna potpora (bez kamata) primljena do 30. rujna 2014.
2002.	0	0	0
2003.	0	0	0
2004.	0	0	0
2005.	0	0	0
2006.	0	0	0
2007.	0	0	0
2008.	0	0	0
2009.	0	0	0
2010.	8 809 254	2 487 743	11 296 997
2011.	8 985 440	2 537 498	11 522 938
2012.	9 165 148	2 588 248	11 753 396
2013.	9 348 451	2 640 013	11 988 464
30.9.2014.	7 131 972	2 014 077	9 146 049
Ukupno	43 440 265	12 267 579	55 707 844

7.2. Potpore koje je potrebno vratiti

(689) S obzirom na zaključke iz odjeljka 6.3.2. u pogledu spojivosti potpora u korist BSCA-a, samo razlika između naknade po tržišnoj cijeni, koja je izračunana na temelju metoda opisanih u uvodnim izjavama 680. do 683. i naknade koju BSCA plaća od 4. travnja 2014. predstavlja potporu koju je potrebno vratiti.

(690) Budući da razdoblje od 4. travnja do 1. listopada 2014. obuhvaća 180 dana, potpora (bez kamata) koju je potrebno vratiti na dan 1. listopada 2014. iznosi $(180:365) \times 12\,228\,234$ EUR, odnosno 6 030 362 EUR.

⁽²³⁶⁾ Ti su iznosi jednaki iznosima iz prethodno navedene tablice do uključivo 2013. Za 2014. primijenjen je omjer od (273:365) jer razdoblje od 1. siječnja do 30. rujna obuhvaća 273 dana.

(691) Osim toga, ako se naknada za koncesiju koju plaća BSCA neće uskladiti na razinu naknade po tržišnoj cijeni, BSCA će nastaviti primati nezakonite i nespojive potpore čije će iznose morati vratiti.

(692) U slučaju da se naknada za koncesiju koju plaća BSCA 2014. uskladi na razinu naknade za koncesiju po tržišnoj cijeni navedenoj u tablici 32., iznos potpore koju je potrebno vratiti (bez kamata) izračunava se prema sljedećoj formuli:

N je broj dana od 4. travnja 2014. do datuma na koji je naknada za koncesiju koju plaća BSCA usklađena na razinu naknade za koncesiju po tržišnoj cijeni,

iznos potpore koji je potrebno vratiti (bez kamata) = $(N/365) \times$ iznos potpore za 2014.,

= $(N/365) \times 12\,228\,234$ EUR.

(693) U slučaju da se naknada za koncesiju koju plaća BSCA 2015. uskladi na razinu naknade za koncesiju po tržišnoj cijeni navedenoj u tablici 32., iznos potpore koju je potrebno vratiti (bez kamata) izračunava se prema sljedećoj formuli:

N' je broj dana od 1. siječnja 2015. do datuma na koji je naknada za koncesiju koju plaća BSCA usklađena na razinu naknade za koncesiju po tržišnoj cijeni,

iznos potpore koju je potrebno vratiti (bez kamata),

= iznos potpore koju je potrebno vratiti za 2014. (bez kamata) + iznos potpore koju je potrebno vratiti za 2015. (bez kamata),

= $((\text{broj dana od 4. travnja do 31. prosinca 2014.})/365) \times$ iznos potpore za 2014. + $(N'/365) \times$ iznos potpore za 2015.,

= $(272/365) \times 12\,228\,234 + (N'/365) \times 12\,472\,799$,

= $9\,112\,547 + N' \times 34\,172$ EUR.

(694) Belgijska tijela trebaju osigurati povrat iznosa izračunanog na temelju formula navedenih u uvodnim izjavama 692. i 693. u roku od četiri mjeseca od dana priopćenja ove Odluke.

(695) Belgijska tijela trebaju iznosu koji je potrebno vratiti dodati kamate na povrat, koje su obračunane od dana kada je predmetna potpora stavljena poduzetnicima na raspolaganje, odnosno od svakog stvarnog dana dodjele potpora do dana njihova stvarnog povrata ⁽²³⁷⁾, u skladu s poglavljem V. Uredbe Komisije (EZ) br. 794/2004 ⁽²³⁸⁾. Komisija smatra da datum stavljanja potpore na raspolaganje odgovara datumima plaćanja naknada po nižoj cijeni od tržišne cijene, koji su utvrđeni u Ugovorima između SOWAER-a i BSCA-a koji su bili na snazi u trenutku predmetnog plaćanja.

(696) Ovom se Odlukom ne dovodi u pitanje povrat drugih eventualnih državnih potpora dodijeljenih BSCA-u na koje se ne odnosi ova Odluka.

(697) Belgija je dopisom od 7. svibnja 2014. potvrdila da u okviru ovog predmeta, s obzirom na obvezu koju su preuzele službe Komisije da joj što prije dostave prijevod odluke na nizozemski jezik, Komisija može iznimno priopćiti odluku na francuskom jeziku u skladu s člankom 297. UFEU-a. Belgija je pristala na to da bude vjerodostojna samo verzija na francuskom jeziku i da odluka stupi na snagu njezinim priopćenjem na francuskom jeziku,

⁽²³⁷⁾ Vidi članak 14. stavak 2. (prethodno navedene) Uredbe (EZ) br. 659/1999.

⁽²³⁸⁾ Uredba Komisije (EZ) br. 794/2004 od 21. travnja 2004. o provedbi Uredbe Vijeća (EU) 2015/1589 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 140, 30.4.2004., str. 1.).

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

1. Mjere u korist društva Ryanair Ltd (dalje u tekstu: „Ryanair“), odnosno obveza valonske vlade prema društvu Ryanair od 6. studenoga 2001., Ugovor između društava BSCA i Ryanair od 2. prosinca 2001., Ugovor s društvom Promocy od 12. prosinca 2001., Ugovor između društava Promocy i Leading Verge od 31. siječnja 2002., Ministarska odluka od 11. lipnja 2004., dopis BSCA-a društvu Ryanair od 24. lipnja 2004., komercijalni sporazum između društava BSCA-a i Ryanair od 9. prosinca 2005., izmjena od 6. prosinca 2010. Ugovora između društava BSCA i Ryanair te prijenos udjela BSCA-a u društvu Promocy 31. ožujka 2010., ne predstavljaju državnu potporu u korist društva Ryanair Ltd na temelju članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

2. Mjere u korist društva Brussels South Charleroi Airport (dalje u tekstu: „BSCA“), koje se sastoje od Ugovora između društava Société wallonne des aéroports (dalje u tekstu: „SOWAER“) i BSCA od 4. travnja 2006., izmjene br. 5 Ugovora između Valonske regije i BSCA-a od 10. ožujka 2006. te izmjene br. 6 Ugovora između Valonske regije i BSCA-a od 15. siječnja 2008., ne predstavljaju državnu potporu u korist BSCA-a na temelju članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

Članak 2.

1. Mjere koje je Belgija nezakonito provela, kršeći članak 108. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, u korist BSCA-a na temelju Ugovora o potkoncesiji od 15. travnja 2002. između SOWAER-a i BSCA-a, izmjena br. 3 od 29. ožujka 2002. Ugovora između Valonske regije i BSCA-a te Odluka o ulaganju Valonske regije do 3. travnja 2003. predstavljaju do 3. travnja 2014. državne potpore spojive s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

2. Pod pretpostavkom da predstavlja državnu potporu u skladu s člankom 107. stavkom 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, povećanje kapitala BSCA-a koje je 3. prosinca 2002. upisao SOWAER državna je potpora spojiva s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

Članak 3.

Mjere koje je Belgija nezakonito provela, kršeći članak 108. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, u korist BSCA-a na temelju Ugovora o potkoncesiji od 15. travnja 2002. između SOWAER-a i BSCA-a, izmjena br. 3 od 29. ožujka 2002. Ugovora između Valonske regije i BSCA-a te Odluka o ulaganju Valonske regije od 3. travnja 2003. predstavljaju do 4. travnja 2014. državne potpore nespojive s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 1. navedenog Ugovora.

Članak 4.

1. Belgija je dužna prestati provoditi potpore iz članka 3. tako da uskladi naknadu za koncesiju koju plaća BSCA barem na razinu naknade po tržišnoj cijeni i da od korisnika osigura povrat iznosa potpore koje je od 4. travnja 2014. primio na temelju mjera iz članka 3.

2. Kamate na iznose za koje se ostvaruje povrat obračunavaju se od datuma na koji su stavljeni na raspolaganje korisniku do datuma njihova stvarnog povrata.

3. Kamate se obračunavaju na temelju složenog kamatnog računa u skladu s poglavljem V. Uredbe Komisije (EZ) br. 794/2004.

4. Belgija od dana donošenja ove Odluke poništava sva plaćanja potpora iz članka 3. koja su na čekanju.

Članak 5.

1. Povrat potpora iz članka 3. provodi se neposredno i učinkovito.
2. Belgija je dužna osigurati provedbu ove Odluke u roku od četiri mjeseca od datuma priopćenja ove Odluke.

Članak 6.

1. U razdoblju od dva mjeseca od priopćenja ove Odluke Belgija mora Komisiji dostaviti sljedeće informacije:
 - (a) datume na koje je BSCA platila naknade za koncesiju za 2014. godinu i izračun kamata na povrat;
 - (b) detaljan opis već poduzetih i planiranih mjera radi postupanja u skladu s ovom Odlukom;
 - (c) dokumente kojima se dokazuje da je korisniku naložen povrat potpore.
2. Belgija je dužna Komisiju obavješćivati o napretku nacionalnih mjera poduzetih radi provedbe ove Odluke do potpunog povrata potpora iz članka 3. Na zahtjev Komisije odmah dostavlja sve podatke o već poduzetim i predviđenim mjerama radi postupanja u skladu s ovom Odlukom. Dužna je dostaviti i detaljne informacije o iznosima potpore i kamatama koje je korisnik potpore već vratio.

Članak 7.

Ova je Odluka upućena Kraljevini Belgiji.

Sastavljeno u Bruxellesu 1. listopada 2014.

Za Komisiju
Joaquín ALMUNIA
Potpredsjednik

PRILOG

Podatci o primljenim iznosima, iznosima za povrat i već vraćenim iznosima

Identitet korisnika	Ukupan iznos primljene potpore (*)	Ukupni iznos potpore za povrat (*) (glavnica)	Ukupni već vraćeni iznos (*)	
			Glavnica	Kamata

(*) U milijunima EUR.

ISSN 1977-0847 (elektroničko izdanje)
ISSN 1977-0596 (tiskano izdanje)



Ured za publikacije Europske unije
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

HR