

ODLOČBA KOMISIJE**z dne 20. oktobra 2004****o programu pomoči, ki ga izvaja Kraljevina Španija v korist letalske družbe Intermediación Aérea SL***(notificirano pod dokumentarno številko K(2004) 3938)***(Besedilo v španskem jeziku je edino verodostojno.)****(Besedilo velja za EGP)**

(2005/351/ES)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti, zlasti prvega pododstavka člena 88(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru, zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

potem ko je povabila zainteresirane stranke, da izrazijo svoje pripombe v skladu s temi členi ⁽¹⁾ in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

I. POSTOPEK

- (1) Komisija je bila s pismom z dne 11. aprila 2002 S(2002) 4231, vpisanim pod številko NN/110/02, obveščena, da je Kraljevina Španija začela izvajati pomoč v korist letalske družbe Intermediación Aérea SL (v nadaljnjem besedilu „Intermed“) za letalski prevoz na progi Gerona–Madrid–Gerona. Komisija je s pismom z dne 23. maja 2002 od španskih oblasti zahtevala predložitev vseh ustreznih podatkov. Le-te so odgovorile s pismom z dne 1. julija 2002, vpisanim 5. julija 2002.
- (2) Komisija je s pismom z dne 13. decembra 2002 Kraljevini Španiji sporočila odločbo o odprtju postopka proti tej pomoči v skladu s členom 88(2) Pogodbe ES.
- (3) Odločba Komisije o odprtju postopka je bila objavljena v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽²⁾. Komisija je povabila zainteresirane stranke, da predložijo svoje pripombe glede pomoči.
- (4) Španske oblasti so s pismom Stalnega predstavništva Španije pri Evropski uniji z dne 9. januarja 2003 prosile za podaljšanje roka za odgovor na pismo z dne 13. decembra 2003. Komisija je s pismom z dne 20. januarja 2003 TREN/A4(2003) 838 odobrila podaljšanje roka za 15 delovnih dni.
- (5) Španske oblasti so pripombe poslale s pismom z dne 18. marca 2003, referenčna številka A24-3996, vpisanim pri Generalnem sekretariatu 19. marca 2003.
- (6) Komisija je od zainteresiranih strank prejela pripombe na to temo. Posredovala jih je Kraljevini Španiji s pismoma z dne 13. marca 2003 in 2. aprila 2003 in ji dala možnost, da poda svoja pojasnila, ki jih je prejela s pismom z dne 7. maja 2003.

⁽¹⁾ UL C 32, 11.2.2003, str. 2.⁽²⁾ Glej opombo 1.

II. PODROBEN OPIS POMOČI

Pravna podlaga pomoči

- (7) Glede na podatke, s katerimi razpolaga Komisija, so ukrepi, ki jih predvidevajo španske oblasti, predstavljeni v „Pogodbi o letalskih povezavah mest Gerone in Madrida“, ki je bila sklenjena 26. marca 2002 med Generalitat de Catalunya, Diputación de Girona, Trgovinsko in industrijsko zbornico Gerone ter predstavnikom Intermeda (v nadaljnjem besedilu „pogodba“).

Cilji pomoči

- (8) Cilj pomoči je pospeševanje razvoja konkurenčnega in kakovostnega letalskega prevoza na progi Gerona–Madrid–Gerona z uporabo letal, ki ustrezajo prilagojenim pogojem udobja in zanesljivosti, kot tudi doseganje ustrezne donosnosti na tej povezavi.

Postopek izbora družbe ponudnice storitve

- (9) Ker med mestoma Gerona in Madrid ni bila vzpostavljena redna letalska povezava, saj nobeden od letalskih prevoznikov ni ponujal te storitve, je Avtonomna vlada Katalonije v obdobju julij–november 2001 z osebnim pismom začela navezovati stike z več nacionalnimi prevozniki, pa tudi s prevozniki drugih držav članic Skupnosti (Aerolíneas de Baleares (AeBal)), Spanair S.A. (Spanair), Air Europa Líneas Aéreas (Air Europa), KLM UK Limited, Intermed, Air Catalunya S.A. (Air Catalunya), Ibertrans Aérea S.A. (Ibertrans) in Navegación y Servicios Canarios S.A. (Naysa), da bi jih seznanila s svojo pobudo za pospeševanje vzpostavitve te letalske povezave in jih povabila, da predložijo svoje ponudbe ali izrazijo svojo pripravljenost zagotoviti to povezavo.
- (10) Oblasti Avtonomne vlade Katalonije so na koncu tega postopka ugotovile, da je Intermed edini letalski prevoznik, ki je dokazal razpoložljivost ter sposobnost zagotoviti to redno letalsko povezavo in prevzeti obveznosti javne službe, ki so z njo neločljivo povezane, in zato je s tem prevoznikom sklenila pogodbo.

Letalska povezava Gerona–Madrid–Gerona

- (11) Letalsko povezavo Gerona–Madrid–Gerona je na eni strani zagotavljal redni prevoz, ki ga je od 15. aprila 2002 nudila družba Intermed z letalom ATR 42-300 z 48 sedeži, in na drugi strani čarterski prevoz, ki ga je, po podatkih španskih oblasti, izvajal tožnik v tej zadevi od 3. aprila 2002 z letalom SA-227.
- (12) Geronsko letališče je majhno letališče, na katerem je razvoj števila potnikov sledeč ⁽³⁾:

Razvoj potniškega prometa

Leto	Število potnikov	Leto	Število potnikov
1994	399 070	1999	631 235
1995	547 739	2000	651 402
1996	480 506	2001	622 410
1997	533 445	2002	557 187
1998	610 607	2003	1 448 796

⁽³⁾ Spletna stran Aeropuertos Espanoles y Navegación Aérea: www.aena.es, september 2004.

Vsebina pogodbe

- (13) Pogodba predvideva, da bo Intermed za prevoz uporabljal turbopropelersko letalo ATR 42-300, ki ima naslednje glavne značilnosti:
- 48 sedežev, razporejenih v 12 vrst, z nagibom 30 °,
 - največja možna obremenitev: 4 687 kg,
 - prostornina prostora za prtljago: 8,94 m³,
 - maksimalna višina: 5,485 m (18 000 čevljev),
 - hitrost leta: 300 kt (556 km/h).
- (14) Za začetek sta predvidena dva leta dnevno od ponedeljka do petka z naslednjim voznim redom:
- Zjutraj: odhod iz Gerone ob 7. uri/odhod iz Madrida ob 9. uri.
 - Popoldan: odhod iz Gerone ob 17. uri/odhod iz Madrida ob 19.30 uri.
- (15) Na splošno mora vozni red letov potniku, ki prihaja iz Gerone, vedno omogočiti najmanj peturni postanek v Madridu od njegovega prihoda v namembni kraj.

Financiranje storitve

- (16) Najvišji skupni znesek pomoči za obdobje, ki ga zajema pogodba, znaša 4 337 086,18 EUR. Avtonomna vlada Katalonije in Generalni svet Gerone se obvezujeta, da prevzameta odgovornost za financiranje letalskega prevoza med Gerono in Madridom z naslednjimi najvišjimi letnimi zneski:
- Poslovno leto 2002: Kar zadeva poslovno leto 2002 v prvih šestih mesecih obratovanja letalske proge Generalitat de Catalunya (Avtonomna vlada Katalonije) in Diputació de Girona (Generalni svet Gerone) pravično sprejmeta odgovornost za najvišji znesek v višini 410 582,34 EUR vsak. Za preostanek poslovnega leta 2002 Avtonomna vlada Katalonije in Generalni svet Gerone prevzemata odgovornost za financiranje tega obdobja – Avtonomna vlada Katalonije za 34 166,62 EUR in Generalni svet Gerone za 135 227,75 EUR.
 - Poslovno leto 2003: za to obdobje, ki vključuje morebiten popravek poslovnega leta 2002, znaša zgornja meja 1 182 883,13 EUR, pri čemer Avtonomna vlada Katalonije prevzema odgovornost za 641 972,13 EUR, Generalni svet Gerone pa za 540 911 EUR.
 - Poslovni leti 2004 in 2005: za to obdobje znaša zgornja meja 1 081 822 EUR, in sicer za Generalni svet Gerone 540 911 EUR za financiranje prvega polletja vsakega poslovnega leta, in 540 911 EUR za Avtonomno vlado Katalonije za financiranje drugega polletja vsakega poslovnega leta.
- (17) Pomoč, izplačana Intermedu, je izračunana glede na povprečne letne stopnje zasedenosti sedežev v letalih, ki zagotavljajo povezavo Gerona–Madrid–Gerona, z uporabo obrazca, določenega v Prilogi V k pogodbi.

- (18) Glede na podatke, ki so jih priskrbele španske oblasti, znašajo stroški enega leta, izračunani po stopnji povprečne zasedenosti z 32 osebami, 3 980,55 EUR, ki so porazdeljeni takole:

Postavka	EUR
Amortizacija letala	353,16
Zavarovanje	480,00
Stroški letalske linije (Vključno s preverjanjem električnega sistema, letalske elektronike, naprav za pristanek letala in kontrolo sistema za vbrizgavanje goriva)	250,00
Gorivo	623,37
Stroški osebja (posadka in osebje na tleh, vključno s socialnim zavarovanjem)	1 067,93
Letališke pristojbine in pristojbine za pristanek	447,81
Manipulativni stroški (*)	364,09
Eurocontrol (pristojbina za zračno pot)	52,89
Storitve za potnike (oskrba s hrano in pijačo, tisk itd.)	372,00
Skupaj	3 980,55

(*) Družba je imela dovoljenje, da sama upravlja z blagom, zato to upravljanje lahko razumemo kot notranje stroške, ki so vpisani med splošne stroške.

Obveščanje javnosti

- (19) Generalni svet Gerone se poleg tega obvezuje, da bo organiziral in financiral vse promocijske in tržne dejavnosti obveščanja v zvezi s to letalsko progo v obdobju veljavnosti pogodbe v maksimalnem znesku 120 202 EUR.
- (20) Prav tako se Zbornica za trgovino, industrijo in letalstvo Gerone obvezuje, da bo uspešno izpeljala dejavnosti, ki spadajo v njeno pristojnost in ki se bodo izkazale kot nujne pri podpiranju in zagotavljanju pravilnega delovanja leta, predmeta te pogodbe.

Razveljavitev pogodbe

- (21) Predvideno je, da se pogodba s polno pravico razveljavi v primeru, če npr. za letalsko zvezo med Gerono in Madridom poskrbi drug letalski prevoznik, brez javne pomoči ali kakršnega koli drugega državnega financiranja, ter ponuja podobne karakteristike, kot jih ima letalska zveza, ki je predmet te pogodbe, zlasti kar zadeva tip letala, frekvenco, pristojbine in čas storitve.

Trajanje pomoči

- (22) Pogodba je sklenjena za obdobje, ki traja od 26. marca 2002 do 31. decembra 2005. Kljub temu je bila storitev decembra 2002 ukinjena zaradi uvedbe uradnega preiskovalnega postopka Komisije.

Druge določbe

- (23) Pogodba predvideva tudi določbe v zvezi s stopnjo zasedenosti, rednostjo, točnostjo, službami za pomoč na tleh, kot tudi ustreznimi pristojbinami.

Razlogi za odločbo o uvedbi postopka

- (24) Komisija je v odločbi o uvedbi uradnega preiskovalnega postopka izrazila dvome glede združljivosti zadevne pomoči s členom 86(2) Pogodbe ES, zlasti glede neupoštevanja postopka iz člena 4 Uredbe Sveta (EGS) št. 2408/92 z dne 23. julija 1992 o dostopu letalskih prevoznikov Skupnosti do letalskih prog znotraj Skupnosti ⁽⁴⁾.
- (25) Komisija je od Španije posebej zahtevala, da ji pošlje na eni strani podatke, ki dokazujejo nujnost povračila stroškov in čiste stroške javne službe, ter podatke, ki so služili kot osnova pri izračunu višine povračila stroškov, in na drugi strani razloge, ki upravičujejo neupoštevanje postopka iz člena 4 Uredbe (EGS) št. 2408/92.

III. PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANK

- (26) Družba Air Catalunya opozarja, da letalsko povezavo med Gerono in Madridom od 3. aprila 2002 vzdržujeta prejemnik pomoči in ona sama, brez javnega financiranja. Ta družba opozarja na škodljive posledice, ki jih je utrpela, ter na dejstvo, da je prišlo do očitnega izkrivljanja konkurence. Družba opozarja, da linija Gerona–Madrid–Gerona ni bila predmet obveznosti javne službe po postopkih iz člena 4 Uredbe Sveta (EGS) št. 2408/92. Pomoč ne more biti združljiva s Pogodbo ES, ker ne izpolnjuje pogojev nujnosti in sorazmernosti, ki so neločljivo povezani s poslanstvom javne službe. Tudi Air Catalunya je decembra 2002 ukinila prevoz.
- (27) Austrian Airlines A.G. (Austrian Airlines) poleg tega opozarja, da v tem primeru niso bila upoštevana pravila iz Smernic o uporabi členov 92 in 93 Pogodbe ES in člena 61 Sporazuma EGP o državni pomoči v letalskem sektorju.

IV. POJASNILA KRALJEVINE ŠPANIJE

- (28) Španske oblasti opozarjajo, da je bilo z uvedbo uradnega preiskovalnega postopka decembra 2002 prekinjeno izplačevanje pomoči Intermedi, zato je bila ta družba decembra 2002 prisiljena ukiniti let Gerona–Madrid, ker ni bila sposobna kriti nastalih stroškov, kar naj bi dokazovalo, da zadevni let ni donosen za nobeno družbo.
- (29) Delno financiranje povezave Gerona–Madrid se izvaja le toliko časa, dokler se linija ne utrdi in postane donosna.
- (30) Španske oblasti menijo, da postopek, po katerem so se ravnale, in ki je pripeljal do izbora družbe Intermed, ne ustreza postopku iz člena 4 Uredbe Sveta (EGS) št. 2408/92 za naložitev obveznosti javne službe na dani liniji.
- (31) Avtonomna vlada Katalonije je od španskega Ministrstva za prostorski razvoj zahtevala naložitev obveznosti javne službe (OJS) na progi Gerona–Madrid v skladu z določbami Uredbe Sveta (EGS) št. 2408/92. Toda ministrstvo je zahtevo zavrnilo z obrazložitvijo, da ni zadostnih razlogov za uporabo člena 4 te uredbe.

⁽⁴⁾ UL L 240, 24.8.1992, str. 8. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 1882/2003 (UL L 284, 31.10.2003, str. 1).

Premislek o javni službi

- (32) Španske oblasti menijo, da so izpolnjeni materialni pogoji, ki jih zahteva Uredba Sveta (EGS) št. 2408/92 za to, da je določena služba označena kot javna ali splošnega družbenega pomena.
- (33) Odsotnost letalske družbe, ki bi lahko vzdrževala povezavo, kaže na pomanjkanje gospodarskega zanimanja za to linijo. Povezavo Gerona–Madrid z določenimi jamstvi za stabilnost in rednost prevoza lahko torej zagotovi le posredovanje javnih oblasti. S tem v zvezi je potrebno opozoriti, da je Air Catalunya začela koristiti linijo Gerona–Madrid istočasno kot Intermed, torej aprila 2002. Pred tem in po 28. oktobru 2001, dnevu, ko je prejšnja družba prenehala z dejavnostjo, ni nobena družba izvajala prevoza Gerona–Madrid. Ta linija, za katero menijo, da je bistvenega pomena, je ostala neizkoriščena pet mesecev, kar je bilo povod za nujno posredovanje javnih oblasti, ob upoštevanju pomembnosti te proge za državljane.
- (34) Španske oblasti opozarjajo na nujnost vzpostavitve letalske povezave med Gerono in Madridom za gospodarski razvoj regije.

Posledice kršitve člena 4 Uredbe Sveta (EGS) št. 2408/92

- (35) Ker pa uradni pogoji za naložitev obveznosti niso bili izpolnjeni, to pomeni, da je bil javni razpis odprt za vse družbe in razposlan Komisiji in ostalim državam članicam, subvencija ne more uživati ugodnosti domneve o odsotnosti državne pomoči v smislu člena 87 Pogodbe ES in mora biti zato zavezana splošnim pravilom te pogodbe, ki urejajo to področje. To analizo potrjujejo smernice za vrednotenje državnih pomoči v korist letalskim prevozom v sporočilu Komisije o uporabi členov 92 in 93 Pogodbe in člena 61 Sporazuma EGP o državni pomoči v letalskem sektorju ⁽⁵⁾, ko v točki 23 opozarjajo, da „se bo povračilo stroškov za izgube, ki jih je utrpel prevoznik, ki ni bil izbran v skladu s členom 4 Uredbe Sveta (EGS) št. 2408/92, še naprej vrednotilo na podlagi splošnih pravil, veljavnih za državne pomoči. To velja tudi za povračila stroškov, ki niso izračunana na podlagi meril, naštetih v členu 4(1)(h) te uredbe“.
- (36) Po mnenju španskih oblasti odsotnost uradne izjave o obveznostih javne službe v ničemer ne vpliva na značaj javne službe zadevne linije.

Povračilo stroškov je združljivo s členom 86.2 Pogodbe ES

- (37) Po mnenju španskih oblasti se povračilo stroškov, dodeljeno Intermedu, lahko šteje za državno pomoč v smislu člena 87 Pogodbe ES, ki je brez predhodnega obvestila Komisije in neupoštevanja določb iz člena 4 Uredbe Sveta (EGS) št. 2408/92 nezakonita, toda kljub temu združljiva s skupnim trgov v skladu s členom 86(2) Pogodbe. Čeprav ta člen ni primerna osnova za financiranje javnih služb v letalskem prevozništvu, bi posebnosti, ki so prisotne v tem primeru, in zlasti majhni vplivi na konkurenco in promet znotraj Skupnosti, ukinitvev pomoči takoj po uvedbi uradnega preiskovalnega postopka, posledična Intermedova ukinitvev leta, šibka intenzivnost pomoči in kratko trajanje pogodbe, omejene na osem mesecev, lahko upravičili izjemno uporabo te določbe.
- (38) Za uporabo odstavka 2 člena 86 mora biti povračilo stroškov nujno in sorazmerno.

⁽⁵⁾ UL C 350, 10.12.1994, str. 5.

Nujnost povračila stroškov

- (39) Pogoji, ki so bili v pogodbi naloženi Intermedu, glede rednosti, nepretrganosti, zmogljivosti in določitve pristojbin storitve, povzročajo, da je let nedonosen za katero koli družbo. Pristojbine, ki jih nalaga uprava, dejansko povzročajo povečanje stroškov, ki jih družba, delujoča na tržni osnovi, ne bi mogla prevzeti nase.
- (40) Dokaz za to je, da ne obstaja noben pomemben konkurent, ki bi pokrival linijo Gerona–Madrid pod pogoji frekvence, zmogljivosti in nepretrganosti, ki so bili naloženi Intermedu. Družba, ki je v preteklosti izkoriščala to linijo, je bila zaradi premajhne donosnosti prisiljena prenehati z dejavnostjo. Dejstvo je, da več letalskih družb, ki jih je avtonomna vlada zaprosila za nudenje take storitve, ni pokazalo zanimanja zanjo, in so jasno izrazile, da dvomijo v njeno gospodarsko upravičenost.
- (41) Air Catalunye ni mogoče označiti kot pomembnega tekmeca. Air Catalunya je bila dejansko povabljen, da se udeleži postopka izbora, toda njena ponudba ni bila sprejeta, ker družba nima spričevala letalskega prevoznika (AOC) in dovoljenja za poslovanje v Španiji⁽⁶⁾. Četudi bi se pri naložitvi OJS ravnali po postopku iz člena 4 Uredbe (EGS) št. 2408/92, Air Catalunya ne bi mogla sodelovati pri javnem razpisu, ker je bil slednji omejen na družbe, ki imajo dovoljenje za poslovanje na rednih progah. Kakorkoli, pogoji, pod katerimi je ponujala svoje lete, ki niso bili redni, so se zelo razlikovali od pogojev izkoriščenosti in zmogljivosti, ki so bili naloženi Intermedu. Na primer, ko je bila zasedenost letala, ki ga je najela Air Catalunya, najnižja, je bil let odpovedan in prisotni potniki so ostali brez hitrega in učinkovitega prevoznega sredstva za pot v Madrid.
- (42) Končno, nedonosnost zadevne povezave poudarja dejstvo, da kljub temu, da je bil let Intermeda ukinjen, ni nobena družba, niti Air Catalunya, nudila te storitve.

Sorazmernost subvencije

- (43) Pomoč, dodeljena Intermedu, ne presega najnižjega povračila stroškov, potrebnega za izravnano povečanih stroškov, nastalih zaradi izvajanja obveznosti, ki mu jih je naložila uprava. Povračila stroškov, dodeljena Intermedu, znašajo 919 879,98 EUR. Kot izhaja iz priloge III k pogodbi, stroški enega leta, izračunani po stopnji povprečne zasedenosti z 32 osebami, znašajo 3 980,55 EUR. Število letov, ki jih je Intermed opravil v obdobju veljavnosti pogodbe, je bilo 640, kar je ustvarilo prihodke, ki znašajo 876 943,30 EUR. Iz tega sledi, da je primanjkljaj, ki ga je povzročilo nudenje te storitve, znašal 1 670 608,70 EUR. Ta številka je rezultat stroška leta, to je 3 980,55 EUR, pomnoženega s številom opravljenih letov, torej 2 547 552,00 EUR, minus prejeti prihodki, to je 876 943,30 EUR. Torej je bila pomoč, ki so jo dodelile španske oblasti (919 879,98 EUR), nižja od primanjkljaja, ki ga je družba utrpela pri vzdrževanju povezave Gerona–Madrid, med aprilom in decembrom 2002.
- (44) Kot razglša stalna sodna praksa Evropskih skupnosti, „se izplačilo državne pomoči lahko, v skladu s členom 86(2) Pogodbe, izogne prepovedi iz člena 87 te pogodbe, kadar skuša zadevna pomoč zgolj izravnati povečane stroške, ki jih je povzročilo izpolnjevanje posebne misije nekega podjetja, odgovornega za storitev splošnega gospodarskega pomena, in se njena dodelitev izkaže za nujno pri zagotavljanju obveznosti javne službe podjetja v razmerah gospodarskega ravnovesja“⁽⁷⁾.

⁽⁶⁾ Air Catalunya je sprva (v prvih dveh mesecih) delovala z dovoljenjem za čarterske lete, ki ga je uprava za civilni letalski promet izstavila danski družbi North Flying, potem pa z dovoljenjem družbe Oestavi.

⁽⁷⁾ Glejte zadevo C-174/97, *La Poste*, rec. 1998, str. I-1303.

Omejeni učinki na konkurenco in promet znotraj Skupnosti

- (45) Pomoč, dodeljena Intermedu, je nizke intenzivnostne stopnje, saj je nižja od milijona eurov. Temu je treba dodati tudi relativno kratek čas trajanja pogodbe (samo 8 mesecev: od aprila do decembra 2002).
- (46) Položaj Air Catalunye ali drugih možnih konkurentov na zadevni liniji v prihodnosti ne bo utrpel nikakršne škode, saj je bilo z uvedbo postopka izplačevanje pomoči ukinjeno, avtonomna vlada in Diputación de Gérone pa sta se obvezala, da bosta uradno razveljavila pogodbo, sklenjeno z Intermedom.
- (47) Vsi ti elementi vplivajo na to, da so negativne posledice na konkurenco in trgovinsko menjavo med državami članicami, ki bi jih lahko povzročila dodelitev pomoči Intermedu, zreducirane na najnižjo možno stopnjo.

Uporaba sodne prakse Altmark

- (48) Španske oblasti menijo, da sodne prakse, ki je bila uporabljena v sodnem primeru Altmark (nerešena pred SES na dan predložitve pripomb španskih oblasti), v tem primeru ne bi bilo; mogoče uporabiti, ker se je obravnavani dosje pri tej zadevi nanašal na uporabo člena 73 Pogodbe za naložitev obveznosti javne službe zunaj okvira, ki ga predvidevajo predpisi, veljavni na področju kopenskega prometa.

Nevračilo pomoči

- (49) Španske oblasti menijo, da se postopek, ki je bil sprožen zaradi subvencij, dodeljenih družbi Intermed, lahko zaključi s sprejetjem odločbe Komisije, ki kljub temu, da razglasi pomoč za nezakonito in jo ukine, ne odreja vračila izplačane pomoči, ampak jo šteje za združljivo s skupnim trgovom v skladu z odstavkom 2 člena 86.

V. OCENA POMOČI

Vrednotenje pomoči v skladu s členom 87(1) Pogodbe

- (50) Člen 87(1) Pogodbe določa, da je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva s skupnim trgovom, če prizadene trgovino med državami članicami.

Finančna prednost

- (51) Sporočilo Komisije o uporabi členov 92 in 93 Pogodbe ES in člena 61 Sporazuma EGP o državni pomoči v letalskem sektorju v točki 18 navaja domnevo o odsotnosti pomoči ob dodelitvi obveznosti javne službe in ustreznem izračunu povračila stroškov v skladu s postopkom iz člena 4 Uredbe Sveta (EGS) št. 2408/92 o dostopu letalskih prevoznikov Skupnosti do letalskih prog znotraj Skupnosti. Merila, ki omogočajo ocenjevanje prisotnosti pomoči v povračilih stroškov za javne službe, so bila pozneje razjasnjena s sodbo sodnega primera *Altmark* z dne 24. julija 2003 ⁽⁸⁾.
- (52) Kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 9 do 23 te odločbe, oblasti Avtonomne vlade Katalonije pri izboru prevoznika, opisanega v točki 2.3 te odločbe, niso upoštevale obveznosti iz člena 4 Uredbe Sveta (EGS) št. 2408/92, ki so bistvene za zagotovitev načela enake obravnave in pravnega poteka postopka.

⁽⁸⁾ Glejte zadevo C-280/00, *Altmark*, Rec. 2003, str. I-7747.

- (53) Zlasti,
- Komisija ni bila obveščena o naložitvi obveznosti javne službe na progi Gerona–Madrid–Gerona,
 - te obveznosti niso bile objavljene v *Uradnem listu Evropske unije*,
 - druge države članice niso bile naprošene, da izrazijo svoje mnenje,
 - javni razpis ni bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* in
 - o ponudbah, ki so jih predložili letalski prevozniki, niso bile obveščene niti druge države članice niti Komisija.
- (54) Španske oblasti menijo, da je zadevni ukrep kljub temu povračilo stroškov za obveznosti javne službe, ki so bile naložene družbi Intermed.
- (55) Komisija meni, da je edino sredstvo za vzpostavitev obveznosti javne službe v letalskem prevozništvu uporaba člena 4 Uredbe (EGS) št. 2408/92. V tej uredbi je Svet uvedel enotna in nediskriminacijska pravila za podeljevanje pravic do letalskega prometa na progah, na katerih so bile naložene obveznosti javne službe. Merila za izračun povračila stroškov so bila jasno določena. Povračilo, izračunano v skladu s členom 4(1)(h) te uredbe, bi omogočilo, v odsotnosti navedb, ki bi govorile drugače, domnevati o odsotnosti finančne prednosti v korist letalskega prevoznika ⁽⁹⁾.
- (56) Člen 4(1)(h) Uredbe Sveta (EGS) št. 2408/92 predvideva, da „Država članica lahko letalskemu prevozniku, ki je bil izbran glede na pododstavek (f), povrne stroške, nastale zaradi izpolnjevanja standardov, ki jih zahtevajo obveznosti javne službe iz tega odstavka; pri takem povračilu so upoštevani stroški in prihodki, ustvarjeni s prevozom.“ Komisija meni, da ukrep, ki so ga španske oblasti načrtovale v korist družbe Intermed, ne ustreza določbam iz člena 4 te uredbe.
- (57) Iz tega sledi, da domneva o odsotnosti pomoči v tem primeru ne igra nobene vloge.
- (58) Točka 23 smernic o državni pomoči v letalskem sektorju opozarja, da „se bo povračilo stroškov za izgube, ki jih je utrpel prevoznik, ki ni bil izbran v skladu s členom 4 Uredbe Sveta (EGS) št. 2408/92, še nadalje vrednotilo po splošnih pravilih, ki se uporabljajo za državne pomoči. To velja tudi za povračila stroškov, ki niso izračunana na podlagi meril iz člena 4(1)(h) te uredbe.“ Točka 17 prav tako določa, da „mora biti dovoljenje za povračilo ovrednoteno v skladu z načeli o državni pomoči, ki izhajajo iz sodne prakse Sodišča“.

⁽⁹⁾ Glejte sodbo Sodišča prve stopnje z dne 5. avgusta 2003 P&O European Ferries Rec. str. 118, je opozorilo, da „je glede na stalno prakso Komisije obstoj takega postopka javnega razpisa, predhodnega nakupu določene države članice, običajno razumljen kot zadosten za izključitev možnosti, da ta država članica skuša dodeliti prednost danemu podjetju (glej zlasti Sporočilo Komisije o okviru Skupnosti za državne pomoči za raziskave in razvoj (UL 1996, C 45, str. 5), točka 2.5. in, v tem smislu, Smernice Skupnosti o državni pomoči za pomorski promet (UL 1997, C 205, str. 5), poglavje 9)“.

- (59) Komisija meni, da kadar predpisi Skupnosti določenemu sektorju nalagajo dodelitev obveznosti javne službe pri izvajanju konkurence, neupoštevanje teh predpisov pomeni, da je dodeljeno povračilo stroškov pomoč v smislu člena 87.1 Pogodbe. Komisija kljub temu preuči, ali zadevni ukrep družbi Intermed omogoča finančno prednost in zlasti, ali povračilo stroškov zadostuje merilom, ki jih določa sodna praksa Sodišča, zlasti sodba sodnega primera *Altmark* z dne 24. julija 2003.
- (60) Ta sodba potrjuje, da dodeljeni zneski za povrnitev stroškov obveznosti javne službe niso državna pomoč, če so izpolnjeni določeni pogoji. Iz sodne prakse, po mnenju Sodišča, izhaja ⁽¹⁰⁾, da „če državno posredovanje razumemo kot povračilo stroškov za opravljene storitve podjetij, ki prejemajo pomoč za izvajanje obveznosti javne službe, pri čemer ta podjetja v resnici ne uživajo finančne prednosti in posredovanje torej ne omogoča podjetju ugodnejšega konkurenčnega položaja v odnosu do konkurenčnih podjetij, tako posredovanje ne sodi pod člen 92(1) Pogodbe. Kljub temu pa je potrebno izpolnjevati določeno število pogojev, da se v nekem konkretnem primeru povrnitev stroškov izogne označbi državne pomoči.“ ⁽¹¹⁾
- (61) Sodišče je določilo štiri pogoje. Prvi trije pogoji se uporabljajo v vseh primerih. Četrty pogoj predvideva 2 možnosti in s tem izključuje vsako najmanjšo finančno prednost, ki bi lahko nastala s povračilom stroškov.
- (62) Glede na prvi pogoj, ki ga določa Sodišče, mora biti podjetje, ki prejema denarna sredstva, dejansko pooblaščen za izvajanje obveznosti javne službe in te obveznosti morajo biti jasno določene. Glede na drugi pogoj, pa morajo biti parametri za izračun povračila stroškov predhodno določeni na objektivni in jasen način.
- (63) V tem primeru je bilo podjetje, ki prejema pomoč, pooblaščen za izvajanje nekaterih obveznosti, ki so določene v pogodbi. Te obveznosti, kot tudi parametri za izračun povračila stroškov, določeni v prilogah III, IV in V k pogodbi, so rezultat pogajanj med pristojnimi regionalnimi oblastmi in družbo, ki je že bila izbrana za izvajanje letalskega prevoza. Avtonomna vlada Katalonije je v obdobju julij–november 2001 z osebnim pismom navezala stike z več prevozniki, da bi jih seznanila s svojo pobudo za pospeševanje vzpostavitve te letalske povezave in jih povabila, da predložijo svoje ponudbe ali izrazijo svojo pripravljenost za izvajanje tega leta. V tej navezavi stikov so regionalne oblasti kontaktirane letalske družbe prosile, da predložijo svoje ponudbe. V teh pismih se ne pojavlja nikakršna podrobnost glede obveznosti družb niti glede parametrov povračila stroškov. Ni izključeno, da bi bile letalske družbe, ki so zavrnilo prošnjo regionalnih oblasti, zainteresirane za sklenitev pogodbe, če bi imele na voljo podrobnejše informacije glede njihovih obveznosti in parametrov za izračun povračila stroškov že ob prejemu prošnje regionalnih oblasti.

Komisija meni, da v tem primeru obveznosti javne službe niso bile določene na jasen in pregleden način, zato prvi pogoj iz sodbe *Altmark* torej ni izpolnjen.

- (64) Poleg tega je bila pogodba, sklenjena 26. marca 2002 med Generalitat de Catalunya, Diputación de Gerona, Trgovinsko in industrijsko zbornico Gerone in predstavnikom družbe Intermediación Aérea SL (INTERMED), sicer predmet sporočila za javnost, a ni bila uradno objavljena in, po podatkih Komisije, ni bila dosegljiva zainteresiranim tretjim osebam. Vrh tega so v sektorju letalskega prevoznitva parametri za izračun povračila stroškov na predhoden, objektivni in pregleden način določeni s pravnimi sredstvi zakonodajalca Skupnosti v členu 4 Uredbe Sveta (EGS) št. 2408/92, ki ni bil upoštevan.

⁽¹⁰⁾ Glejte sodbo z dne 7. februarja 1985, ADBHU, 240/83, Rec. str. 531, točki 3, zadnji stavek, in 18 ter sodbo z dne 22. novembra 2001, Ferring C-53/00, Rec. str. I-9067, točka 27.

⁽¹¹⁾ Točki 87 in 88 sodbe *Altmark*.

- (65) Poleg tega Komisija meni, da parametri za izračun povračila stroškov v tem primeru niso bili določeni na objektivni in pregleden način. Drugi pogoj sodbe Altmark torej ni izpolnjen.
- (66) Tretji pogoj Sodišča določa, da povračilo stroškov ne sme presežati zneska, ki je potreben za kritje celotnih ali delnih stroškov, povzročenih z izvajanjem obveznosti javne službe, ob upoštevanju nanje nanašajočih se prihodkov, kot tudi razumnih ugodnosti za izvajanje teh obveznosti. Z upoštevanjem tega pogoja se zagotovi, da podjetje, prejemnik sredstev, ne uživa prednosti, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco s krepitvijo konkurenčnega položaja tega podjetja. Namen tega pogoja je, da se izognemu dodelitvi dodatnih povračil stroškov podjetjem in dodelitvam povračil stroškov v obliki ali znesku, ki bi podjetja spodbudilo, da razpolagala s presežno plačilno sposobnostjo, ki bi jo lahko namenila za dejavnosti izkrivljanja konkurence.

Da se izogne takim dodatnim povračilom stroškov in da zmanjša škodljive vplive omejitve dostopa do trga, uporablja zakonodajalec v letalskem sektorju metodo strogega upoštevanja postopka javnega razpisa iz člena 4 Uredbe (EGS) št. 2408/92.

- (67) Komisija meni, da se tak postopek javnega razpisa, pred nakupom države članice, običajno upošteva kot zadosten razlog za izključitev možnosti, da skuša ta država članica dati prednost določenemu podjetju. Sodišče prve stopnje je potrdilo ta pristop ⁽¹²⁾. Komisija meni, da je v odsotnosti javnega razpisa težko točno določiti, ali znesek, ki ga je prejela družba Intermed, ustreza stroškom, povzročenim z izvajanjem obveznosti javne službe, ali pa predstavlja dodatno povračilo stroškov in prednost v njeno korist.
- (68) Španske oblasti menijo, da je znesek dodeljene subvencije nižji od primanjkljaja, ustvarjenega v mesecih opravljanja storitve, in zato ne gre za dodatno povračilo stroškov. Komisija meni, da v odsotnosti objektivnih sredstev za določitev stopnje povračila stroškov z uporabo obveznih pravil Sveta, ni mogoče izključiti možnosti, da bi druge družbe lahko nudile zadevno storitev z nižjo stopnjo subvencije.
- (69) Komisija meni, da tretji pogoj iz sodbe Altmark v tem primeru ni izpolnjen.
- (70) Četrty pogoj vsebuje dve možni modaliteti:
- (a) ali „je izbor podjetja, ki se ga pooblasti za izvajanje obveznosti javne službe, v konkretnem primeru izveden na podlagi postopka javnega naročila, ki omogoča izbor kandidata, sposobnega nuditi svoje storitve z najmanjšimi družbenimi stroški“;
- (b) ali „mora biti stopnja nujnega povračila stroškov določena na osnovi analize stroškov, ki bi jih srednje veliko podjetje z dobrim vodenjem in primerno opremljenostjo s prevoznimi sredstvi za zadovoljitev potreb zahtevane javne službe, ustvarilo z izvajanjem teh obveznosti, ob upoštevanju prihodkov, ki se nanašajo na te obveznosti, kot tudi razumnih ugodnosti za izvajanje teh obveznosti.“

⁽¹²⁾ Sodba Sodišča z dne 5. avgusta 2003, P&O *European Ferries* T-116/01 in T-118/01, str. 118. Glejte opombo 9.

- (71) Prva modaliteta četrtega pogoja v tem primeru ni izpolnjena. Postopek izbora, ki so ga izvedle španske oblasti, ne izpolnjuje meril preglednosti in objektivnosti, ki sta nujno potrebni za vsak postopek javnega naročila, opisanega v točkah 51 in 52 te odločbe, da bi ga lahko pojmovali kot konkuriranje in zato ne more biti dovolj pregleden, da bi zagotovil „najnižje družbene stroške“.
- (72) Drugo modaliteto četrtega pogoja iz točke 70 (b) se načeloma lahko uporablja le takrat, kadar ne obstaja obveznost izvedbe javnega razpisa, in ne, kadar obveznost obstaja, a ni bila upoštevana. Toda tudi ob predpostavki, da bi bila v tem primeru uporabljena druga modaliteta četrtega pogoja, bi morala Komisija zaključiti, da ni bila upoštevana. Povračilo stroškov dejansko ni bilo izračunano na podlagi „analize stroškov, ki bi jih srednje veliko podjetje z dobrim vodenjem in primerno opremljenostjo s prevoznimi sredstvi za zadovoljitev potreb zahtevane javne službe, ustvarilo z izvajanjem teh obveznosti, ob upoštevanju prihodkov, ki se nanje nanašajo, kot tudi razumnih ugodnosti za izvajanje teh obveznosti“. Kot je bilo razloženo pri analizi drugega pogoja, oblasti niso izvedle nikakršne predhodne analize stroškov, niti o njihovi medsebojni združljivosti niti o združljivosti s tem standardom, ampak so se omejile na povrnitev realnih stroškov zadevnega prevoznika. Španske oblasti niso priskrbele podatkov, ki bi Komisiji omogočili izvedbo takega preverjanja. V teh razmerah je očitno, da tudi četrti pogoj iz sodbe Altmark ni izpolnjen.
- (73) Komisija torej ugotavlja, da v tem primeru ni bil izpolnjen nobeden od pogojev iz sodbe Altmark. V luči prej povedanega ukrep pomeni prednost za prejemnika pomoči.

Prenos državnih sredstev

- (74) Pojem državne pomoči v smislu Pogodbe in tako, kot ga razlaga Sodišče, se nanaša na vsako z državnimi sredstvi neposredno ali posredno podeljeno prednost oziroma prednost, ki predstavlja dodatno breme za državo ali za organe, določene ali oblikovane v ta namen.
- (75) V tem primeru pogodba določa, da družba prejemnica pomoči prejme največ 4 337 086,18 EUR za celotno trajanje pogodbe, ki jo financirata Generalitat de Catalunya in Diputación de Girona. Kakor potrjujejo španske oblasti, znaša znesek pomoči, ki je bil dejansko izplačan, 919 879,98 EUR. Ta znesek, ki so ga neposredno dodelile španske oblasti, jasno potrjuje prisotnost državnih sredstev.

Selektivnost ukrepa

- (76) Zadevni ukrepi se nanašajo samo na en prevozni sektor, to je letalsko prevoznništvo, in na nudenje zgolj ene letalske povezave Gerona–Madrid–Gerona.
- (77) Pogodba je bila sklenjena z eno samo letalsko družbo. Iz podatkov, ki so jih posredovale španske oblasti, ni mogoče sklepati, da bi za druge družbe, ki bi se morebiti odločile nuditi reden letalski prevoz med Madridom in Gerono, veljali enaki ukrepi.
- (78) Zadevni ukrep se zato pojmuje kot selektiven.

Učinek na konkurencu in izkrivljanje prometa znotraj Skupnosti

- (79) Za ugotovitev izkrivljanja konkurence zadostuje, da posredovanje države umetno spremeni nekatere elemente stroškov proizvodnje določenega podjetja in okrepi položaj tega podjetja v odnosu do drugih konkurenčnih podjetij v prometu znotraj Skupnosti⁽¹³⁾. Sodišče meni⁽¹⁴⁾, da ni nikakor izključeno, da lahko javna subvencija, dodeljena določenemu podjetju, ki nudi zgolj lokalne in regionalne prevoze in ne prevozov zunaj matične države, kljub temu vpliva na trgovino med državami članicami. Na drugi strani pa je tudi Sodišče poudarilo, da pomoč lahko vpliva na trgovino med državami članicami in izkrivlja pogoje konkurence, že zato, ker podjetje, ki jo prejema, konkurrira podjetjem v drugih državah članicah, pa čeprav ne sodeluje pri čezmejnih dejavnostih. Če država članica dodeli pomoč podjetju, lahko ponudba v notranjem prometu ostane nespremenjena, ali pa se poveča, s čimer se zmanjšajo možnosti podjetij iz drugih držav članic, da ponudijo svoje storitve na trgu te države članice⁽¹⁵⁾.
- (80) Uredba Komisije (ES) št. 69/2001 z dne 12. januarja 2001 o uporabi členov 87 in 88 Pogodbe ES pri pomoči *de minimis*⁽¹⁶⁾ se ne uporablja za sektor prevoznitva v skladu z njeno tretjo uvodno izjavo in členom 1(a). Glede na sodno prakso Sodišča, ne obstaja prag ali odstotek, ki bi pričal o tem, da trgovanje med državami članicami ni bilo izkrivljeno. Relativno majhna pomembnost pomoči ali relativno skromna velikost podjetja, ki pomoč prejema, a priori ne izključujeta možnosti, da sta konkurenca in trgovina med državami članicami izkrivljeni⁽¹⁷⁾.
- (81) V tem primeru letalsko povezavo med Geronom in Madridom nudita dva prevoznika, eden prejema javno finančno pomoč, drugi pa ne.
- (82) Pogodba predvideva klavzulo razveljavitve pogodbe, ki se uporabi v primeru, če za let med Geronom in Madridom poskrbi nek drug letalski prevoznik, brez javne pomoči ali kakršnega koli drugega državnega financiranja, ki ponuja podobne karakteristike, kot jih ima let, ki je predmet te pogodbe, zlasti kar zadeva tip letala, izkoriščenost, pristojbine in čas storitve.
- (83) Kljub vsemu pa velja, da bi se v primeru, da bi morebiten konkurenčni prevoznik nudil prevoz, ki ne ustreza prej navedenim karakteristikam (na primer uporaba manjšega letala), selektivnost še okrepila, saj bi v tem primeru dva prevoznika delovala na isti povezavi, pri čemer bi le eden od njiju prejemal pomoč. Tožnik v tej zadevi vzdržuje letalsko povezavo Gerona–Madrid–Gerona, ne da bi prejemal javno pomoč. Po podatkih, ki so jih posredovale španske oblasti, je tožnik vzpostavil čarterski let Gerona–Madrid–Gerona, pri čemer je uporabljal letala z zmogljivostjo, manjšo od 20 sedežev, kar ne ustreza zahtevam pogodbe.
- (84) Poleg tega zadevni ukrepi vplivajo na trgovino med državami članicami, ker se nanašajo na družbo, katere prevozna dejavnost, ki po naravi zadeva trgovino, pokriva del skupnega trga. Vrh tega izkrivljajo konkurencu znotraj tega trga, ker se nanašajo zgolj na eno podjetje, ki je konkurenčno drugi letalski družbi Skupnosti, zlasti odkar je s 1. januarjem 1993 začel veljati tretji del liberalizacije letalskega prometa („tretji paket“). V teh razmerah se prednost, ki so jo španske oblasti dodelile v korist Intermeda, pojmuje kot pomoč v smislu določb iz člena 87 Pogodbe ES.

⁽¹³⁾ Sodbi Sodišča z dne 2. julija 1974, *Italija/Komisija*, 173/73, Rec. str. 709 in z dne 17. septembra 1980, *Philip Morris*, 730/79, Rec. str. 2671.

⁽¹⁴⁾ Točki 77 in 82 sodbe *Altmark*.

⁽¹⁵⁾ Sodba Sodišča z dne 21. marca 1991, *Italija/Komisija*, C-303/88, Rec. 1991, str. I-1433, točka 27, sodba z dne 13. julija 1988, *Francija/Komisija*, 102/87, Rec. 1988, str. 4067, točka 19 in sodba z dne 21. marca 1991, *Italija/Komisija*, C-305/89, Rec. 1991, str. I-1603, točka 26.

⁽¹⁶⁾ UL L 10, 13.1.2001, str. 30.

⁽¹⁷⁾ Sodba *Altmark*, točka 81, sodba z dne 21. marca 1990, *Belgija/Komisija*, imenovana „Tubemeuse“, C-142/87, Rec. 1990, str. I-959, točka 43, in sodba z dne 14. septembra 1994 *Španija/Komisija*, C-278/92 do C-280/92, Rec. 1994, str. I-4103, točka 42.

Promocijske in tržne dejavnosti obveščanja

- (85) Ukrepi, ki jih je sprejel Generalni svet Gerone, da bi organiziral in financiral vse promocijske in tržne dejavnosti obveščanja v zvezi s to letalsko povezavo v obdobju veljavnosti pogodbe za največji znesek v višini 120 202 EUR, se prav tako pojmujejo kot državna pomoč. Ti ukrepi, financirani iz javnega sklada, so namenjeni obveščanju širše javnosti o vzpostavitvi novega letalskega prevoza.

Zaključek

- (86) S tem ko so bili izpolnjeni pogoji iz člena 87(1) Pogodbe, mora Komisija zaključiti, da gre za državno pomoč, ki jo je treba preučiti in preveriti njeno združljivost z določbami iz te pogodbe.

Zakonitost pomoči

- (87) Komisija obžaluje, da je Španija nudila pomoč in s tem kršila določbe iz člena 88(2) Pogodbe ES.

Združljivost pomoči

Uporaba člena 87(2) in (3)

- (88) Potem ko je Komisija preučevane ukrepe opredelila kot državno pomoč na podlagi člena 87(1) Pogodbe, je potrebno na podlagi ocene, ki so jo potrdile španske oblasti, preveriti, ali se jih lahko razglasi za združljive s skupnim trgom v smislu člena 87(2) in (3) Pogodbe in člena 86(2) Pogodbe.
- (89) Komisija mora oceniti združljivost pomoči z ozirom na člen 87(2)(a) Pogodbe, po katerem je s skupnim trgom združljiva pomoč socialnega značaja, dodeljena posameznim potrošnikom, pod pogojem, da je dodeljena brez diskriminacije glede na poreklo zadevnih izdelkov. V skladu s Sporočilom Komisije o državni pomoči v letalskem sektorju, mora biti pomoč socialnega značaja, kar pomeni, da sme načeloma zajemati le določene skupine potnikov, ki uporabljajo povezavo (otroke, invalidne osebe, osebe z nizkimi dohodki). Če pa gre za povezavo z odročno regijo, zlasti z otoki, lahko pomoč pokriva celotno populacijo regije. Na osnovi istega sporočila mora biti pomoč dodeljena brez diskriminacije glede porekla prevoznikov, kar pomeni ne glede na letalske prevoznike Evropskega gospodarskega prostora, ki izvajajo prevoze. S tem so odpravljene vse ovire za dostop do dane povezave za vse letalske prevoznike Skupnosti.
- (90) V tem primeru je pomoč izplačana izključno eni letalski družbi, ki izvaja zadevno povezavo, z izključitvijo konkurenčnega prevoznika. Pravna podlaga te pomoči drugim letalskim družbam po vsem sodeč ne dovoli dostopa do programa pomoči. Ta pomoč zato ne izpolnjuje prvega zahtevanega pogoja, namreč enake obravnave prevoznikov.
- (91) Izjema iz člena 87(2)(b), se pri tem ne uporablja, ker v tem primeru ne gre za pomoč za povrnitev škode, ki so jo povzročile naravne nesreče in izjemni dogodki.
- (92) Člen 87(3) navaja seznam pomoči, ki so združljive s skupnim trgom.

- (93) Za zaščito pravnega delovanja skupnega trga in ob upoštevanju načel iz člena 3(1)(g) Pogodbe, je treba izjeme k določbam iz člena 87(1), kot so določene v členu 87(3), pri preverjanju programa pomoči ali vsakršnega posameznega ukrepa natančno razlagati. Poleg tega, ob upoštevanju povečane konkurence zaradi liberalizacije letalskega prevoznništva, se mora Komisija držati stroge politike nadzora državne pomoči, da bi se izognila njenim sekundarnim učinkom, ki bi bili v nasprotju s skupnim interesom.
- točki (a) in (c) omogočata izjeme v korist pomoči, namenjeni pospeševanju ali omogočanju gospodarskega razvoja nekaterih območij⁽¹⁸⁾. Komisija opazuje, da območje Gerone ne spada med območja, ki jih navaja člen 87(3)(a), in da se torej te izjeme ne more uporabiti. Poleg tega Komisija navaja, da pokrajina Gerone ni upravičena do koristi izjeme iz člena 87(3)(c) Pogodbe, z izjemo območij Pirenejev, ki pa niso pomembni za ta dosje.
 - točki (b) in (d) nista uporabni, ker ne gre za pomoč za pospeševanje izvedbe pomembnega projekta skupnega evropskega interesa ali za odpravljanje resne motnje v gospodarstvu države članice ali za pomoč pri pospeševanju kulture in ohranjanju kulturne dediščine in, kakor koli že, španske oblasti niso uveljavljale te izjeme;
 - izjema iz točke (c) zadeva pomoč za pospeševanje razvoja določenih gospodarskih dejavnosti. Komisija meni, da se pomoč, ki je operativnega značaja in ki ni namenjena pospeševanju investiranja, lahko odobri le izjemoma. S tem ugotavlja, da pomoč ne ustreza niti okoljskim ciljem niti razvoju. Poleg tega lahko Komisija dodeli ugodnosti te izjeme, za postopek prestrukturiranja podjetja. To ne velja za Intermed.
- (94) Vendar bi bila lahko ta pomoč vključena v pomoči za zagon, ki je analizirana v točki 101.

Uporaba člena 86(2) Pogodbe

- (95) Edina upravičenost, ki so jo uveljavljale španske oblasti, se nanaša na uporabo člena 86(2) Pogodbe. Glede tega Komisija meni, da se morata za razglasitev združljivosti pomoči na podlagi te določbe Pogodbe upoštevati dva pogoja, nujnost in sorazmernost pomoči.
- (96) Komisija mora opozoriti, da španske oblasti ne zanikajo neupoštevanja določb iz člena 4 Uredbe (EGS) št. 2408/92. Ta okoliščina naj bi dokazala, da se španskim oblastem pri zadevni letalski povezavi ni zdelo nujno naložiti obveznosti javne službe. To se je potrdilo, ko je Komisija že začela z upravnim postopkom, saj so pristojne španske oblasti zahtevo katalonskih regionalnih oblasti z dne 13. junija 2002, da začnejo postopek za naložitev obveznosti javne službe, odklonile, „zato ker ni bilo zadostnih razlogov za izvajanje člena 4 te uredbe.“⁽¹⁹⁾ V teh okoliščinah bi bilo protislovno na eni strani vztrajati pri tem, da je storitev na podlagi člena 86(2) Pogodbe nujna, in na drugi strani meniti, da zadevna storitev ni nujna za uporabo običajnega pravnega okvira, ki se uporablja za obveznosti javne službe v letalskem sektorju.

⁽¹⁸⁾ Sporočilo Komisije o smernicah za regionalne državne pomoči (UL C 74, 10.3.1998). Te regionalne pomoči so omenjene tudi v točki 36 smernic za državno pomoč v letalskem sektorju. Glejte tudi opombo 5.

⁽¹⁹⁾ Pripombe španskih oblasti, poslane s pismom z dne 18. marca 2003, vpisane pri Generalnem sekretariatu Komisije 19. marca 2003.

- (97) Če ni bil upoštevan postopek iz člena 4 Uredbe (EGS) št. 2408/92, tudi sorazmernost pomoči ne more biti potrjena. Španske oblasti menijo, da je znesek dodeljene subvencije nižji od primanjkljaja, doseženega v mesecih opravljanja prevoza, in zato dodatno povračilo stroškov ni mogoče. Komisija ne zanika, da je znesek pomoči nižji od primanjkljaja zaradi storitve, a meni, da v odsotnosti objektivnih sredstev za določitev stopnje povračila stroškov z uporabo obveznih pravil Sveta ni mogoče izključiti možnosti, da bi lahko druge družbe nudile zadevno storitev z nižjo stopnjo subvencije.
- (98) Glede na sodno prakso Sodišča ⁽²⁰⁾, je potrebno pripraviti skupno oceno o združljivosti, za primere, ko določene modalitete pomoči kršijo posebne določbe Pogodbe, ki se razlikujejo od členov 87 in 88 Pogodbe ES, in so neločljivo povezane s predmetom pomoči, tako da jih ni mogoče ocenjevati ločeno. V takem primeru se pogoji teh drugih določb dodajo pogojem za združljivost iz člena 86(2) Pogodbe ES. Poleg tega je očitno, da postopek za dodelitev državne pomoči ne sme nikoli privedi do rezultata, ki je v nasprotju s posebnimi določbami Pogodbe ⁽²¹⁾ ali s predpisi Skupnosti, ki izhajajo iz teh določb.
- (99) V tem primeru je postopek iz člena 4 Uredbe (EGS) št. 2408/92 neločljivo povezan s pomočjo. V skladu s to sodno prakso pomoč ni združljiva, če modalitete dodelitve niso upoštevale člena 4 Uredbe (EGS) št. 2408/92. Sicer pa zadnji stavek člena 86(2) Pogodbe vsebuje tudi dodatno zahtevo: „razvoj trgovine ne sme biti prizadet v takšnem obsegu, da bi bil v nasprotju z interesi Skupnosti“. Komisija meni, da bi bilo v takem primeru, kot je ta, v nasprotju z interesi Skupnosti odobriti pomoč, ki je bila dodeljena v nasprotju z Uredbo (EGS) št. 2408/92.
- (100) Zato zadevna pomoč ni združljiva s členom 86(2) Pogodbe.

Pomoč za zagon

- (101) Komisija v Odločbi 2004/393/ES z dne 12. februarja 2004 o ugodnostih, ki jih dodeljujeta Valonska regija in letališče Charleroi Bruxelles Sud družbi Ryanair pri njeni namestitvi v Charleroiu ⁽²²⁾, pod točko 278, meni, da je pomoč, ki omogoča razvoj in zagotovitev boljšega izkoriščanja regionalnih letalskih infrastruktur, ki so trenutno premalo izkoriščene in predstavljajo stroške za skupnost, v nespornem interesu Skupnosti in spada med cilje skupne prevozne politike.
- (102) V tej odločbi Komisija meni, da so nekatere operativne pomoči za pospeševanje vzpostavitve novih letalskih linij ali krepitve nekaterih izkoriščenosti lahko nujen pripomoček za razvoj malih regionalnih letališč. Te pomoči lahko prepričajo zainteresirana podjetja, da tvegajo investicije v nove linije. Kljub temu pa je za razglasitev združljivosti takih pomoči na podlagi člena 87(3)(c) Pogodbe potrebno za vsak primer ugotoviti, ali so te pomoči nujne in sorazmerne v odnosu do zastavljenega cilja in ali ne vplivajo na trgovino v takšnem obsegu, da bi bile v nasprotju s skupnim interesom.
- (103) Pomoč za delovanje je redko združljiva s skupnim trgom, ker običajno izkrivlja pogoje konkurence v sektorjih, za katere je dodeljena, pri čemer, glede na svojo naravo, ni sposobna doseči nekaterih ciljev, določenih s posebnimi pravili Pogodbe. S tem ko ne vključuje nikakršne tehnične ali strukturne spremembe podjetja in pospešuje zgolj njegov komercialni razvoj, mu omogoča, da svojim strankam nudi umetno ugodne pogoje in brez kakršne koli utemeljitve povečuje svojo maržo dobička.

⁽²⁰⁾ Sodba z dne 22. marca 1977, zadeva 74/76, *Iannell*, Rec. 1977, str. 557.

⁽²¹⁾ Sodba z dne 15. junija 1993, zadeva C-225/91, *Matra* proti Komisiji, Rec. 1991, str. I-3203.

⁽²²⁾ UL L 137, 30.4.2004, str. 1.

- (104) To načelo kljub temu priznava določene izjeme in Komisija ta tip pomoči včasih pojmuje kot združljiv, če so izpolnjeni določeni pogoji ⁽²³⁾.
- (105) Za razglasitev združljivosti take pomoči na podlagi člena 87(3)(c) Pogodbe je potrebno torej ugotoviti, ali je pomoč, izplačana v tem primeru, nujna in sorazmerna z zastavljenim ciljem in ali ne vpliva na trgovino v takšnem obsegu, da bi bila v nasprotju s skupnim interesom.

Cilj ukrepa in prisotnost skupnega interesa

- (106) Prvi pogoj za dodelitev pomoči za zagon je, da je le-ta v skladu z letališkim razvojnim projektom in izraža pripravljenost za razvoj donosnosti infrastruktur, ki niso vedno donosne.
- (107) Promocija regionalnega razvoja, turizma, lokalnega gospodarstva ali podobne območja bo samo posledica te skladne politike, ki je namenjena predvsem trajnostnemu razvoju letališke dejavnosti.
- (108) Regionalna letališča bi lahko predstavljala tudi rešitev problema prevozne politike: nasičenosti pomembnejših letaliških zmogljivosti ⁽²⁴⁾.
- (109) V tem primeru nobeden podatek ne kaže na to, da bi imele druge družbe, ki so želele vzpostaviti linije med Geronu in drugimi namembnimi kraji, dostop do podobne pomoči. Komisija ni bila obveščena o obstoju takega razvojnega projekta letaliških dejavnosti. Španske oblasti so se omejile na obvestilo, da geronsko letališče do vzpostavitve linije med Geronu in Madridom ni sprejemalo nobenega rednega leta.

Nujnost pomoči

- (110) Komisija je v Odločbi „Ryanair“ ⁽²⁵⁾ opredelila kriterij nujnosti pomoči. V tem smislu mora biti pomoč za zagon nujna za razvoj letališča. Izpolnjeni morajo biti določeni pogoji.
- (111) Prvič, pomoč, ki je izplačana letalski družbi, se sme uporabiti zgolj za odprtje novih poti ali novih izkoriščenosti, ki povzročijo čisto povečanje števila potnikov regionalnega letališča, tako da letališče prevzame nase del tveganja, ki ga nosi družba.
- (112) Drugič, pomoč ne sme biti izplačana, kadar je linija že izkoriščena: tveganje družbe je manjše, celo nično, in nujnost pomoči ni upravičena. Torej, če družba že vzdržuje linijo iz nekega letališča, ne more uživati javne podpore.
- (113) Tretjič, pomoč na eni strani ne sme biti izplačana letalski družbi za novo linijo, ki jo je začela izkoriščati v zameno za staro linijo in zaradi opustitve stare linije, za katero je že prejemale pomoč za zagon. Če torej vse ostane enako, letališče ne doseže nobenega čistega pozitivnega učinka glede števila sprejetih potnikov. Na drugi strani pomoč ne sme biti dodeljena tudi za linijo, ki jo je družba začela nuditi v zameno za drugo linijo, ki jo je prej vzdrževala iz drugega letališča na istem gospodarsko ali populacijsko privlačnem območju. Komisija meni, da je bistvenega pomena, da pomoč za zagon ne povzroči naraščanja cene subvencij, na primer s pomočjo sprememb destinacije, po tem, ko je bila že dodeljena najvišja pomoč. Taka praksa bi bila v nasprotju s samim ciljem pomoči za zagon, ki je razvoj danega letališča v skladu s skupnim interesom.

⁽²³⁾ Odločba *Ryanair*, uvodna izjava 281.

⁽²⁴⁾ Odločba *Ryanair*, uvodne izjave 287 do 296.

⁽²⁵⁾ Odločba *Ryanair*, uvodne izjave 298 do 307.

- (114) Četrta, pomoč prav tako ne sme biti namenjena pomoči novemu tekmecu pri odprtju že odprtih linij in vstopu v neposredno konkurenco z obstoječim prevoznikom, ki že izkorišča to linijo z letališča. Novi tekmec se mora pri spopadanju z obstoječim prevoznikom zanašati na svoje lastne moči, in ne na javno pomoč.
- (115) Kar zadeva prvi, drugi in četrty pogoj, je potrebno spomniti, da je linijo Gerona–Madrid–Gerona izkoriščala druga družba do 28. oktobra 2001, a jo je opustila zaradi nedonosnosti prevoza. V času sklenitve pogodbe med javnimi oblastmi in Intermedom dne 26. marca 2006 linije ni izkoriščal drug prevoznik. Kljub temu pa je drug prevoznik, Air Catalunya, začel izkoriščati isto linijo nekaj dni potem, 3. aprila 2002. Končno je Intermed začel s svojimi dejavnostmi 15. aprila 2002. Dejstvo, da sta obe družbi začeli izkoriščati linijo Gerona–Madrid–Gerona z dvanajstimi dnevi razlike, ne omogoča jasne in dokončne ugotovitve, ali je prevoz Intermeda mogoče pojmovati kot novo progo.
- (116) Tretji pogoj je v tem primeru izpolnjen, saj je progo Madrid–Gerona–Madrid prvi začel izkoriščati Intermed.
- (117) Stroške za trženje in oglaševanje, ki jih je treba ob zagonu prevzeti za obveščanje o progi, se lahko pojmujejo kot nujni glede na cilj obvestiti širšo javnost o obstoju take letalske linije.

Spodbujevalni značaj pomoči

- (118) Pomoč mora imeti spodbujevalni učinek: podjetju mora omogočiti razvoj dejavnosti, ki se je brez javne podpore ne bi lotilo. Toda ta dejavnost se mora na koncu izkazati za donosno brez pomoči. Zato mora biti pomoč za zagon novih linij ali krepitev izkoriščenosti časovno omejena. Pomoč je namenjena zagonu nove linije, ki pa je ni mogoče vzdrževati umetno: linije morajo biti na koncu gospodarsko upravičene.
- (119) Komisija meni, da je najdaljša razumna doba prejemanja pomoči za zagon v letalskem prevozništvu ⁽²⁶⁾ pet let od odprtja vsake linije, zlasti za celotne vseevropske povezave.
- (120) V tem primeru so delno financiranje linije Gerona–Madrid in ukrepi oglaševanja časovno omejeni (pogodba je veljala tri leta), zlasti dokler se zadevna linija ne utrdi in postane donosna ali dokler drugi letalski prevoznik ne poskrbi za let med Gerono in Madridom, brez javne pomoči ali kakršnega koli drugega državnega financiranja, in ponudi podobne karakteristike, kot jih ima let, ki je predmet te pogodbe, zlasti kar zadeva tip letala, izkoriščenost, pristojbine in čas storitve.

Sorazmernost pomoči

- (121) Med pomočjo in njenimi okoliščinami mora biti vzpostavljena dvojna vez sorazmernosti. Prvič, obstajati mora točna povezava med ciljem letališkega razvoja, ki se nanaša na jasen razvoj potniškega prometa, in stopnjo pomoči, izplačane letalski družbi. Znesek pomoči bi moral biti torej izračunan glede na število potnikov. Letalske družbe, ki letališču ne morejo priskrbeti zadostnega števila potnikov, potrebnega za njegov razvoj, niso upravičene do podpore. Nasprotno pa bo družba, ki bo izpolnjevala cilje, ki omogočajo razvoj letališča, prejela ugodnosti.

⁽²⁶⁾ Odločba *Ryanair*, točke 312 do 314.

(122) Med pomočjo in stroški, ki jih je ustvaril njen prejemnik, je treba ocenjevati tudi drugo vez sorazmernosti. Komisija opominja, da se intenzivnost pomoči, ki jo Komisija v primeru pomoči za zagon omejuje na 50 %, ne nanaša na celotne stroške delovanja, brez prejemkov, določene letalske linije.

(a) Tako so do pomoči za zagon upravičeni le dodatni zagonski stroški, ki jih letalski prevoznik ne bi imel pri običajnem ritmu dejavnosti in ki zahtevajo javni prispevek za porazdelitev tveganja nesposobnosti preživetja, povezanega z zagonskim obdobjem. V primeru Intermeda se na primer nanašajo na stroške trženja in obveščanja, ki jih je ob zagonu treba prevzeti za obvestitev o liniji, kot tudi na stroške namestitve, ki jih mora Intermed kriti za svoje prostore v Geroni.

(b) Nasprotno pa se pomoč ne more nanašati na redne operativne stroške Intermeda, kot so lokacija ali amortizacija letal, gorivo, plače letališkega osebja, stroški za gostinske storitve (*catering*).

Preglednost, enako obravnavanje prevoznikov in enaka obravnava pri dodelitvi pomoči

(123) Znesek pomoči, dodeljene letalski družbi za razvoj letalskih storitev, mora biti pregleden, na primer izračunan na vkrcanega potnika, da bi bil zlahka prepoznaven in prepoznan.

(124) Dejstvo, da je letališče pripravljeno dodeliti pomoč v zameno za gospodarske storitve, kot je zagon novih prog, mora biti javno, tako da zainteresiranim letalskim družbam omogoči, da se pokažejo in s tem tudi kaj pridobijo. Pravila in načela glede javnega naročanja in koncesij morajo biti torej, kadar je to primerno, upoštevana.

(125) Letališče, ki želi spodbuditi razvoj letalskih storitev, mora za zagotovitev enakega obravnavanja letalskih družb razviti objektivna merila glede najvišjega zneska in trajanja pomoči.

(126) Na ravni države članice morajo biti predvideni zaščitni mehanizmi, ki zagotavljajo, da ne pride do kakršne koli diskriminacije pri dodelitvi pomoči in da nobena letalska družba neupravičeno ne uživa prednosti na danem letališču.

Kazni in mehanizmi povračil

(127) Izdelati je treba kazenske mehanizme, za primere, ko določen prevoznik ne upošteva obveznosti, ki jih je sprejel do letališča ob izplačilu pomoči. Sistem povračila pomoči letališču omogoča zagotovitev, da bo letalska družba upoštevala svoje obveznosti. Pogodba v tem primeru vsebuje mehanizem povračila pomoči v primeru neupoštevanja obveznosti Intermeda.

Kopičenje

(128) Dodeljene pomoči načeloma ni mogoče kopičiti z drugimi subvencijami, ki jih je prejel letalski prevoznik, če gre za pomoč socialnega značaja ali za povrnitev stroškov javne službe, če je le-ta pojmovana kot pomoč. Prav tako je ni mogoče kopičiti, v skladu s pravili sorazmernosti, določenimi zgoraj, z drugimi vrstami pomoči za iste stroške, vključno s pomočjo, ki je izplačana v drugi državi članici. Skupna pomoč, ki je namenjena novi liniji, ne sme nikoli preseči 50 % zagonskih stroškov te linije.

(129) Komisija meni, da je za ohranitev spodbujevalnega značaja pomoči za zagon letalskih linij, v tem času za razvoj samih regionalnih letališč, potrebno zagotoviti, da se s tako pomočjo ne dodeli kakršne koli posredne prednosti velikim letališčem, ki so že sedaj na stečaj odprta mednarodnemu prometu in konkurenci. Posebno pozornost bo treba torej nameniti omejitvam upravičenih stroškov, kadar letalska linija povezuje Geroni, v tem primeru, s pomembnejšim letališčem, kot je Madrid.

(130) Taka pomoč prav tako ne more biti podeljena, kadar je bil dostop do proge rezerviran za enega samega prevoznika v skladu s členom 4 Uredbe (EGS) št. 2408/92 in zlasti odstavka 1(d) tega člena.

- (131) V tem primeru za linije iz Gerone Intermed ne prejema subvencije na podlagi socialne pomoči ali povrnitve stroškov javne službe, kot je bilo prej omenjeno. Dostop do linije, ki jo vzdržuje Intermed iz Gerone, prav tako ni rezerviran samo za tega prevoznika na podlagi postopka izvajanja konkurence iz člena 4 Uredbe (EGS) št. 2408/92.

Opis ukrepov, ki jih bo morala sprejeti zadevna država članica, da bi bila pomoč združljiva

- (132) Komisija ugotavlja, da pomoč, ki so jo Intermedu izplačale Generalitat de Catalunya, Diputación de Girona, Trgovinska in industrijska zbornica Gerone, izpolnjuje določene pogoje, potrebne za pridobitev pomoči za zagon in namenjene pospeševanju letalskih storitev iz regionalnih letališč, a da drugih ne izpolnjuje in da je v nekaterih primerih potrebno naložiti pogoje, da se omogoči združljivost.

- (133) Dotacije, ki so jih dodelile Generalitat de Catalunya, Diputación de Girona, Trgovinska in industrijska zbornica Gerone v obliki financiranja letalskega prevoza med Gerono in Madridom, veljajo za združljive s skupnim trgom kot pomoč za zagon novih linij, s pridržkom naslednjih pogojev:

(a) Prispevki se morajo vpisovati v okvir razvojnega programa geronskega letališča;

(b) Vsi prispevki morajo biti časovno omejeni. To trajanje ne sme biti daljše od obdobja petih let od odprtja zadevne linije.

(c) Ti prispevki ne morejo biti izplačani, če je pomoč namenjena pomoči novemu tekmeču pri odprtju že odprtih prog in vstopu v neposredno konkurenco z obstoječim prevoznikom, ki v podobnih pogojih že izkorišča to progo iz geronskega letališča.

(d) Prispevki morajo biti upravičeni z razvojnim načrtom Intermeda in ki ga oblasti, pristojne za to progo, vnaprej potrdijo. Ta načrt točno določa povzročene in upravičene stroške, ki se bodo morali neposredno nanašati na pospeševanje proge in to z namenom narediti jo gospodarsko upravičeno brez pomoči ob izteku pogodbe. Upravičeni stroški so tisti, ki so neposredno vezani na zagon, kakor so opisani v točki 122 te odločbe. Pristojne oblasti si bodo pri tej nalogi po potrebi pomagale z neodvisnim revizorjem.

(e) Skupna pomoč, ki jo prejema nova proga, ne sme nikoli preseči 50 % zagonskih stroškov in stroškov za obveščanje na tej prog. Prav tako izplačani prispevki ne smejo preseči 50 % dejanskih stroškov te proge.

(f) Prispevke, ki so jih izplačale Generalitat de Catalunya, Diputación de Girona, Trgovinska in industrijska zbornica Gerone, in za katere se je ob koncu zagonskega obdobja, predvidenega v pogodbi, izkazalo, da presegajo tako določena merila, mora Intermed vrniti.

(g) Španija mora vzpostaviti nediskriminacijski in pregledni program pomoči za zagotovitev enakega obravnavanja letalskih družb, ki želijo razviti nove letalske storitve iz geronskega letališča, na podlagi objektivnih meril, ki jih uvaja ta odločba.

- (134) V primeru, da ti pogoji ne bodo izpolnjeni, bo morala Španija vrniti skupno ustrezno pomoč iz prejšnje uvodne izjave.

VI. SKLEPI

Komisija ugotavlja, da je Španija nezakonito izvedla pomoč v korist letalske družbe Intermediación aérea SL, v nasprotju s členom 88(3) Pogodbe. Vendar se ob upoštevanju prispevka, ki ga ta pomoč lahko ima pri zagonu novih letalskih prevozov in trajnostnem razvoju regionalnega letališča, del te pomoči lahko razglasi za združljivo s skupnim trgom, s pridržkom pogojev, predstavljenih v točki 133 –

SPREJELA NASLEDNJO ODLOČBO:

Člen 1

Državna pomoč, ki jo izvaja Kraljevina Španija v korist letalske družbe Intermediación Aérea SL, na eni strani v znesku 919 879,98 EUR in na drugi strani v znesku 120 202 EUR, je razglášena za združljivo s skupnim trgom na podlagi člena 87(3)(c), kot pomoč za zagon novih prog, s pridržkom naslednjih pogojev.

Člen 2

1. Prispevki se morajo vpisovati v okvir razvojnega programa geronskega letališča;
 2. Vsi prispevki morajo biti časovno omejeni. To trajanje ne bo daljše od najdaljšega obdobja petih let po odprtju zadevne linije.
 3. Ti prispevki ne morejo biti izplačani, če je pomoč namenjena pomoči novemu tekmeču pri odprtju že odprtih prog in vstopu v neposredno konkurenco z obstoječim prevoznikom, ki v podobnih pogojih že izkorišča to progo z geronskega letališča.
 4. Prispevki morajo biti upravičeni z razvojnim načrtom Intermeda, ki ga oblasti, pristojne za to linijo, vnaprej potrdijo. Ta načrt bo točno določil povzročene in upravičene stroške, ki se morajo neposredno nanašati na pospeševanje linije, z namenom, da postane gospodarsko upravičena brez pomoči po izteku pogodbe med Generalitat de Catalunya, Diputación de Girona, Trgovinsko in industrijsko zbornico Gerone.
 5. Upravičeni stroški, ki so neposredno povezani z zagonom, morajo zadostiti naslednjim pogojem:
 - (a) kriti morajo dodatne zagonske stroške, ki jih letalska družba ne bi imela, če bi bila v polnem delovanju, in ki zahtevajo javni prispevek za porazdelitev tveganja nesposobnosti preživetja, neločljivo povezanega z zagonskim obdobjem;
 - (b) ne sme pa kriti stroškov rednega delovanja, kot so lokacija ali amortizacija letal, gorivo, plače letališkega osebja, stroški za gostinske storitve (*catering*).
- Pristojne oblasti si bodo pri tej nalogi po potrebi pomagale z neodvisnim revizorjem.
6. Skupna pomoč, ki je namenjena novi liniji, ne sme nikoli preseči 50 % zagonskih stroškov in stroškov obveščanja na tej prog. Prav tako izplačani prispevki ne smejo preseči 50 % dejanskih stroškov te proge.
 7. Prispevke, ki so jih izplačale Generalitat de Catalunya, Diputación de Girona, Trgovinska in industrijska zbornica Gerone, in za katere bi se ob koncu zagonskega obdobja, predvidenega v pogodbi, izkazalo, da presegajo določene kriterije, bo moral Intermed vrniti.

8. Španija bo vzpostavila nediskriminacijski in pregledni program pomoči za zagotovitev enakega obravnavanja letalskih družb, ki želijo vzpostaviti nove letalske storitve z geronskega letališča, na podlagi objektivnih meril, ki jih uvaja ta odločba.

Člen 3

1. Kraljevina Španija bo izvedla vse potrebne ukrepe, da ji bo prejemnik povrnil pomoč, ki ni združljiva s skupnim trgovim iz člena 1(2) in je bila prejemniku nezakonito podeljena.

2. Povračilo se izvrši brez odloga v skladu s postopki nacionalnega prava, v kolikor ti omogočajo takojšnje in učinkovito izvajanje te odločbe. Pomoč ki se povrne, vključuje obrestne obresti od dneva, ko je bila prejemniku dodeljena, do dneva njenega povračila. Obresti so izračunane na osnovi referenčne stopnje, uporabljene za izračun ekvivalenta subvencije v okviru regionalnih pomoči.

Člen 4

Kraljevina Španija bo obvestila Komisijo o ukrepih, sprejetih za uskladitev s to odločbo, v roku dveh mesecev od datuma njene uradne objave.

Člen 5

Ta odločba je naslovljena na Kraljevino Španijo.

V Bruslju, 20. oktobra 2004

Za Komisijo
Loyola DE PALACIO
Podpredsednica
