

II

(Nezakonodajni akti)

SKLEPI

SKLEP KOMISIJE (EU) 2018/628

z dne 11. novembra 2016

o državni pomoči SA.24221(2011/C) (ex 2011/NN), ki jo je Avstrija odobrila letališču Celovec ter družbi Ryanair in drugim letalskim prevoznikom, ki to letališče uporabljajo

(notificirano pod dokumentarno številko C(2016) 7131)

(Besedilo v nemškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

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

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima določbama ⁽¹⁾, in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

- (1) Z dopisom z dne 5. oktobra 2007 je konkurent irskega letalskega prevoznika Ryanair plc (v nadaljnjem besedilu: Ryanair) na evropskem trgu letalskega potniškega prevoza, ki ne želi razkriti svoje identitete, pri Komisiji vložil pritožbo, v kateri je trdil, da je bila družbi Ryanair prek družbe za upravljanje letališča Celovec Kärntner Flughafen Betriebsgesellschaft mbH (v nadaljnjem besedilu: KFBG) dodeljena nezakonita državna pomoč avstrijske zvezne dežele Koroške, mesta Celovec, družbe Kärnten Werbung Marketing & Innovationsmanagement GmbH (v nadaljnjem besedilu: Kärnten Werbung) in letališča Celovec (v nadaljnjem besedilu: KLU).
- (2) Komisija je z dopisom z dne 11. oktobra 2007 posredovala pritožbo Avstriji in zahtevala informacije. Avstrijski organi so odgovorili z dopisom z dne 2. januarja 2008.
- (3) Komisija je z dopisoma z dne 15. novembra 2010 in 24. marca 2011 od avstrijskih organov zahtevala dodatne informacije. Avstrijski organi so odgovorili z dopisoma z dne 28. januarja 2011 in 30. maja 2011.
- (4) Komisija je 8. aprila 2011 družbo Ryanair zaprosila za nekatere informacije. Družba Ryanair je informacije predložila z dopisom z dne 4. julija 2011. Komisija je 15. julija 2011 informacije, ki jih je predložila družba Ryanair, posredovala avstrijskim organom, ti pa so v dopisu z dne 20. septembra 2011 poslali svoje pripombe.
- (5) Komisija se je po proučitvi informacij, ki so jih predložili avstrijski organi, 22. februarja 2012 odločila, da bo začela postopek preiskave na podlagi člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu:

⁽¹⁾ UL C 233, 3.8.2012, str. 28.

PDEU). Sklep o začetku formalnega postopka preiskave (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka) je bil Avstriji poslan istega dne, nato pa je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije*. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo pripombe o ukrepu ⁽²⁾.

- (6) Z dopisom z dne 13. marca 2012 je Avstrija Komisijo prosila, da podaljša rok za predložitev pripomb o sklepu Komisije o začetku postopka. Komisija je rok podaljšala z dopisom z dne 19. aprila 2012. Avstrija je svoje pripombe predložila 16. maja 2012, 11. junija 2012 in 31. avgusta 2012.
- (7) Komisija je z dopisi z dne 20. junija 2012, 5. oktobra 2012, 3. maja 2013 in 28. maja 2014 Avstriji posredovala pripombe zainteresiranih strani.
- (8) Z dopisom z dne 24. februarja 2014 je Komisija Avstrijo in zainteresirane strani v postopku obvestila, da je 20. februarja 2014 sprejela Smernice o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom ⁽³⁾ (v nadaljnjem besedilu: smernice za letalski sektor iz leta 2014), ter jih pozvala, naj predložijo pripombe glede uporabe novih smernic EU o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom pri tej preiskavi. Avstrija je odgovorila z dopisom z dne 20. marca 2014.
- (9) Smernice za letalski sektor iz leta 2014 so bile v *Uradnem listu Evropske unije* objavljene 4. aprila 2014. Nadomestile so Smernice Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč ⁽⁴⁾ iz leta 2005 (v nadaljnjem besedilu: smernice za letalski sektor iz leta 2005).
- (10) Komisija je z dopisom z dne 28. maja 2014 Avstrijo zaprosila za dodatne informacije o pogodbi o trženju, ki sta jo letališče KLU in družba Ryanair podpisala 22. januarja 2002. O tej pogodbi jo je pred tem že obvestila zainteresirana stran (družba Ryanair). Avstrija je na ta zahtevek odgovorila z dopisom z dne 11. junija 2014.
- (11) Ko je Komisija proučila informacije, ki so jih predložili avstrijski organi, se je 23. julija 2014 odločila za razširitev postopka preiskave. Sklep o razširitvi formalnega postopka preiskave ⁽⁵⁾ (v nadaljnjem besedilu: sklep o razširitvi postopka) je bil Avstriji poslan istega dne, nato pa je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije*. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo pripombe o ukrepu.
- (12) Avstrija je svoje pripombe o ukrepu, ki je bil predmet sklepa o razširitvi postopka, predložila z dopisom z dne 20. avgusta 2014. Komisija je prejela pripombe zainteresiranih strani. Posredovala jih je Avstriji in ji dala možnost odgovora; Avstrija je odgovorila z dopisom z dne 17. decembra 2014.
- (13) Komisija je z dopisi z dne 1. decembra 2014, 5. februarja 2015, 24. aprila 2015 in 11. decembra 2015 Avstriji posredovala pripombe zainteresiranih strani.
- (14) Komisija je od avstrijskih organov z dopisi z dne 15. decembra 2014, 13. januarja 2015, 5. februarja 2015, 19. marca 2015 in 25. septembra 2015 zahtevala dodatna pojasnila. Avstrijski organi so odgovorili z dopisi z dne 28. januarja 2015, 12. februarja 2015, 31. marca 2015, 14. aprila 2015 in 11. novembra 2015.

2. OPIS UKREPOV IN RAZLOGI ZA ZAČETEK POSTOPKA

2.1 Uvod

- (15) V tej zadevi se obravnava več ukrepov, ki zadevajo letališče KLU in različne letalske prevoznike, ki na njem obratujejo:

— KLU so v obdobju 2000–2010 financirali njegovi delničarji;

⁽²⁾ Sklep Komisije o državni pomoči SA.24221 (ex CP 281/2007) – Avstrija – Letališče Celovec – Ryanair in drugi letalski prevozniki, ki to letališče uporabljajo (UL C 233, 3.8.2012, str. 28).

⁽³⁾ Sporočilo Komisije – Smernice o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (UL C 99, 4.4.2014, str. 3).

⁽⁴⁾ Sporočilo Komisije – Smernice Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč (UL C 312, 9.12.2005, str. 1).

⁽⁵⁾ Sklep Komisije o državni pomoči SA.24221 (ex CP 281/2007) – Avstrija – Letališče Celovec – Ryanair in drugi letalski prevozniki (UL C 348, 3.10.2014, str. 36).

- KLU je od leta 2005 izvajalo spodbujevalno shemo v korist več letalskih prevoznikov;
- KLU je sklenilo več sporazumov z družbami Ryanair, Leading Verge.com Limited (v nadaljnjem besedilu: LV), Airport Marketing Services (Jersey) Limited (v nadaljnjem besedilu: AMS), Hapag Lloyd Express, TUIfly, Air Berlin in Austrian Airlines (v nadaljnjem besedilu: AUA).

2.2 Splošna predstavitev letališča Celovec

- (16) KLU se nahaja na obrobju mesta Celovec, ki je glavno mesto avstrijske zvezne dežele Koroške (*Bundesland Kärnten*). Koroška je gorska regija na jugu Avstrije.
- (17) KLU je bilo ustanovljeno leta 1915 kot vojaško letalsko oporišče. Kmalu zatem se je začelo uporabljati za vojaške in civilne namene in se tako uporablja še danes.
- (18) KLU je od leta 1939 v lasti družbe KFBG, ki je v rokah več delničarjev in letališče tudi upravlja. Do leta 2003 so imeli deleže Republika Avstrija (60 %), zvezna dežela Koroška (20 %) in mesto Celovec (20 %). Aprila 2003 je zvezna dežela Koroška prevzela delnice Republike Avstrije in se zavezala, da bo letališče ohranila odprto za vojaške namene. Od leta 2003 sta deleža torej imela zvezna dežela Koroška (80 %) in mesto Celovec (20 %). Novembra 2008 je bil 80-odstotni delež zvezne dežele Koroške prenesen na družbo Kärntner Landes- und Hypothekenbankholding.
- (19) Glavna vzletno-pristajalna steza letališča je dolga 2 720 metrov in se ni spremenila od leta 2000. Največja zmogljivost njegovega terminala je 600 000 potnikov. Število potnikov se je gibalo, kot je navedeno v preglednici.

Preglednica 1

Promet na letališču KLU

Leto	Skupno število potnikov	Premiki	Tovor v kg
2000	235 503	8 325	78 931
2001	226 701	7 133	67 159
2002	259 717	6 894	29 939
2003	313 557	6 979	47 347
2004	486 274	8 810	57 881
2005	522 697	8 907	53 212
2006	409 004	7 718	41 563
2007	469 033	8 103	34 894
2008	429 889	7 679	23 935
2009	410 512	7 785	30 153
2010	425 933	7 482	13 443
2011	375 307	6 451	206
2012	279 045	4 576	0
2013	258 421	4 262	0
2014	224 846	3 920	0
2015	227 625	3 922	0

- (20) KLU je na Koroškem, v najjužnejši zvezni deželi Avstrije. Koroška leži v Vzhodnih Alpah, zato je znana po svojih gorah, kot so gorovje Visoke Ture, Karnijske Alpe in Karavanke, turizem pa je ena od glavnih dejavnosti. Koroška ima zaradi svoje alpske lege celinsko podnebje z dolgimi in ostrimi zimami.
- (21) KLU je od drugih letališč z avtom oddaljeno toliko kilometrov/časa, kot je navedeno v nadaljevanju. Pri tem je treba opozoriti, da navedeni potovalni časi veljajo le v najboljših razmerah, pri čemer se pogosto podaljšajo zaradi ovir na cestah ali zastojev v predorih zaradi neugodnih vremenskih razmer in prevelikega obsega prometa za predore.
- Letališče Ljubljana (Slovenija): 80 km, 1 h 30 min;
 - letališče Gradec (Avstrija): 128 km, 1 h 10 min;
 - letališče Maribor (Slovenija): 137 km, 1 h 47 min;
 - letališče Trst (Italija): 203 km, 1 h 51 min;
 - letališče Salzburg (Avstrija): 223 km, 2 h;
 - letališče Benetke (Italija): 282 km, 2 h 34 min;
 - letališče Treviso (Italija): 290 km, 2 h 43 min.

2.3 Subjekti, vključeni v ukrepe na letališču Celovec

2.3.1 Destinations Management GmbH

- (22) Družba Destinations Management GmbH (v nadaljnjem besedilu: DMG) je 100-odstotna hčerinska družba družbe KFBG. Družba DMG je ponudnik različnih storitev letalskega in vesoljskega sektorja na letališču KLU, kot so storitve potovalnih agencij, je upravitelj dogodkov in svetovalec za privabljanje letalskih prevoznikov v Celovec.

2.3.2 Kärnten Werbung, Marketing & Innovationsmanagement GmbH

- (23) Družba Kärnten Werbung je v lasti družbe Kärntner Landes- und Hypothekenbank-Holding (do novembra 2008 je bila v lasti zvezne dežele Koroške; 60 %), gospodarske zbornice Koroške (30 %) in delavske zbornice (10 %). Naloga družbe je izvajanje dejavnosti trženja na področju turizma na Koroškem. Družbo Kärnten Werbung financirajo njeni delničarji, tj. družba Kärntner Landes- und Hypothekenbank-Holding, gospodarska zbornica Koroške in delavska zbornica. Nadzoruje jo nadzorni svet, ki ga imenujejo delničarji.

2.3.3 Kärntner Landes- und Hypothekenbank-Holding

- (24) Družba Kärntner Landes- und Hypothekenbank-Holding (v nadaljnjem besedilu: KLH) je bila oseba javnega prava, ki je bila leta 1990 ustanovljena s koroškim deželnim zakonom (Kärntner Landesholding-Gesetz; v nadaljnjem besedilu: KLH-G) ⁽⁶⁾. Družba KLH je bila pravna oseba *sui generis* in imetnica posebnih pravic. Družba KLH ni bila družba na podlagi gospodarskega prava. Kljub temu je bila v poslovnem registru registrirana pod registrsko številko družbe. Družba KLH tudi ni objavljala bilanc stanja ali letnih računovodskih izkazov, ampak jih je v skladu s členom 28 KLH-G dala na voljo vladi zvezne dežele Koroške. Družba KLH je delovala kot matična družba (holding), tj. agencija za državna sredstva za delnice, ki jih ima zvezna dežela Koroška v nekdanji regionalni hipotekarni banki Koroške (Kärntner Landes Hypothekenbank) in drugih družbah, kot so Land Kärnten Beteiligungen GmbH, Kärntner Vermögensverwaltungs GmbH in druge. Družba KLH ima v lasti 80 % delnic družbe KFBG.
- (25) Glede na statut je bil namen družbe KLH pridobiti, imeti, upravljati in prodajati sredstva, zlasti delnice v družbah, ter ustanavljati družbe. Družba KLH je morala izvajati strateško politiko holdinga za vse svoje družbe, da bi zagotovila učinke sinergije in jasno porazdelitev pristojnosti ter izvajala centraliziran nadzor. Družba KLH je morala poslovati v interesu zvezne države Koroške. Operativno poslovanje so izvajale družbe same. Za neposredno in posredno financiranje ter podporo projektov družbe KLH je zvezna dežela Koroška ustanovila poseben sklad z imenom Zukunft Kärnten. Temeljni kapital sklada je znašal 500 milijonov EUR.

⁽⁶⁾ Vlada zvezne dežele Koroške se je 28. aprila 2016 odločila za prenehanje družbe KLH brez likvidacije. Sredstva družbe KLH so se prenesla na nov subjekt za posebne namene Kärntner Beteiligungsverwaltung (v nadaljnjem besedilu: K-BVG). Ker ta sklep opisuje in obravnava obdobje, v katerem je družba KLH še obstajala, se v njem uporablja ime „KLH“.

- (26) Upravni odbor družbe KLH je imenoval nadzorni svet družbe KLH. Nadzorni svet je imenovala vlada zvezne dežele Koroške. V statutu je navedeno, da člani nadzornega sveta predstavljajo deleže političnih strank, ki so zastopane v vladi zvezne dežele Koroške. Poleg tega se je moral nadzorni svet strinjati z vsemi odločitvami upravnega odbora glede naložb v višini nad 50 000 EUR. Družba KLH je bila na podlagi člena 5 statuta pod stalnim nadzorom vlade zvezne dežele Koroške. Vlada zvezne dežele Koroške je morala zagotoviti, da so bile vse odločitve družbe KLH v interesu zvezne države Koroške.

2.3.4 *Leading Verge.Com Limited*

- (27) Družba LV je 100-odstotna hčerinska družba družbe Ryanair in deluje kot družba za trženje za družbo Ryanair.

2.3.5 *Airport Marketing Services (Jersey) Limited*

- (28) Družba AMS je 100-odstotna hčerinska družba družbe Ryanair. Njena glavna dejavnost je prodaja oglaševalskega prostora na spletnem mestu družbe Ryanair. Družba AMS ima izključno dovoljenje za nudenje storitev trženja na spletnem mestu družbe Ryanair www.ryanair.com.

2.4 **Financiranje letališča Celovec s strani mesta Celovec, zvezne dežele Koroške in drugih subjektov**

- (29) Letališče KLU je v obdobju 2000–2010 od svojih delničarjev, zveznega ministrstva za notranje zadeve in zveznega ministrstva za finance prejelo finančne prispevke. Ti različni prispevki družbama KFBG in DMG so predstavljeni v naslednji preglednici.

Preglednica 2

Finančni prispevki družbi KFBG

Leto prispevka	Zvezna dežela Koroška družbi KFBG	Mesto Celovec družbi KFBG	Družba KLH družbi DMG	Družba KLH (Zukunfts-fonds) družbi DMG	Zvezna dežela Koroška družbi DMG	Zvezni ministr-stvi družbi KFBG
2000	36 336	0	0	0	0	24 000
2001	145 349	0	0	0	0	24 000
2002	90 840 + 180 000 + 134 500	90 840	0	0	1 000 000	27 000
2003	377 964 + 96 850 + 88 500	181 680	0	0	0	553 000
2004	1 424 100 120 000 + 25 000 + 5 280	181 680	0	0	0	878 000
2005	1 193 579	151 400	0	0	0	642 000
2006	1 149 887	0	0	0	0	791 000
2007	459 855	104 000	0	0	0	824 000

Leto prispevka	Zvezna dežela Koroška družbi KFBB	Mesto Celovec družbi KFBB	Družba KLH družbi DMG	Družba KLH (Zukunfts-fonds) družbi DMG	Zvezna dežela Koroška družbi DMG	Zvezni ministr-stvi družbi KFBB
2008	800 000	247 000	570 000	0	0	1 134 000
2009	800 000	93 000	615 000	115 969	0	682 000
2010	473 600	300 000	0	346 179	0	896 000
2011	800 000	304 000	0	473 925	0	0

2.5 Letališka spodbujevalna shema družbe Kärntner Flughafen Betriebs GmbH iz leta 2005

- (30) Seznam pristojbin letališča KLU vsako leto odobri zvezno ministrstvo za promet, sestavljen pa je iz dveh delov, in sicer dela I *Tarifordnung* in dela II *Entgeltordnung*. Del I zajema naslednje pristojbine: pristajalna pristojbina (na obračanje), potniška pristojbina (na odhajajočega potnika), parkirna (na obračanje) in pristojbina za uporabo infrastrukture (nadzorovani del letališča: na obračanje, javni del letališča: na potnika). Pristojbina za uporabo infrastrukture se nanaša na uporabo osrednje letališke infrastrukture in se uporablja, če se zagotovi storitev na ploščadi/storitev vodenja prometa. Sestavljena je iz tarife za infrastrukturo na nadzorovanem delu letališča, ki je odvisna od največje vzletne teže (v nadaljnjem besedilu: MTOW) zrakoplova in števila sedežev ter tarife za infrastrukturo na javnem delu letališča na odhajajočega potnika.
- (31) Del II (*Entgeltordnung*) zajema storitve zemeljske oskrbe. Pristojbine za storitve zemeljske oskrbe so razdeljene v dve skupini: storitve, ki jih je treba plačati ne glede na obseg uporabe, tj. pristojbina za vodenje prometa in pristojbina za oskrbo na ploščadi, ter posamezne storitve, ki jih je treba plačati le glede na individualno uporabo. Znesek pristojbin za vodenje prometa in pristojbin za oskrbo na ploščadi je odvisen od MTOW zrakoplova. Pristojbina za vodenje prometa znaša od 337 do 3 886 EUR, pristojbina za oskrbo na ploščadi pa od 226 do 2 404 EUR.
- (32) Leta 2005 je družba KFBB uvedla spodbujevalno shemo (v nadaljnjem besedilu: spodbujevalna shema iz leta 2005) za letalske prevoznike, ki vzletajo in pristajajo na letališču Celovec, da bi spodbudila ustvarjanje novih destinacij za lete (v nadaljnjem besedilu: spodbuda za destinacije), okrepila obstoječe letalske povezave (v nadaljnjem besedilu: spodbuda za pogostost letov) ter utrdila in ohranila obstoječe letalske povezave (v nadaljnjem besedilu: spodbuda za potnike). Shema je začela veljati 1. septembra 2005, prenehala pa 31. decembra 2008. Decembra 2008 se je spodbujevalna shema podaljšala do leta 2013.
- (33) V okviru spodbujevalnih shem za destinacije in pogostost letov so bile spodbude dodeljene kot rabat v odstotkih na nekatere letališke pristojbine (pristajalna pristojbina, pristojbina za uporabo infrastrukture na nadzorovanem delu letališča, pristojbina za oskrbo na ploščadi), ki so določene na seznamu pristojbin letališča KLU.
- (34) Spodbujevalna shema za potnike je bila absolutni znesek, plačan na potnika odhajajočega leta z letališča KLU in določen za celotno trajanje sheme. Spodbuda se je odštela od istih pristojbin kot pri spodbudah za destinacije in pogostost letov. Znesek je bil označen kot najvišji znesek. Če se je število letov povečalo ali zmanjšalo, se je znesek ustrezno prilagodil, vendar ni presegel najvišjega zneska.
- (35) Kombinacija spodbud za destinacije in pogostost letov ter spodbud za potnike je bila mogoča, če je bilo mogoče vse oblike spodbud združiti, vendar ne sešteti za iste potnike. To pomeni, da se je število potnikov, ki se uporabljajo za izračun spodbud za destinacije in pogostost letov, odštelo od skupnega števila potnikov, uporabljenega za izračun spodbude za potnike.
- (36) Spodbujevalna shema je bila objavljena na spletnem mestu letališča KLU in je bila na voljo za vse letalske prevoznike, ki obratujejo na letališču KLU, vendar se je uporabljala le za redne lete, saj so bili čarterski leti izključeni. Uporaba je morala temeljiti na predhodnem sporazumu med družbo KFBB in letalskim prevoznikom o načrtovani pogostosti letov in načrtovanih rutah.
- (37) Spodbudo je na koncu koledarskega leta povrnila družba KFBB. Takrat je moral letalski prevoznik dokazati število potnikov, ki jih je prepeljal z letališča KLU in nanj, ter število letov z njega in nanj.

Preglednica 3

Spodbude na letališču KLU od leta 2005

Leto	Spodbuda za destinacije v zvezi z Landetarif, luftseitiger Infrastruktur-tarif in Vorfeldabfertigungsentgelt	Spodbuda za pogostost letov v zvezi z Landetarif, luftseitiger Infrastruktur-tarif in Vorfeldabfertigungsentgelt	Spodbuda za potnike (največja) na odhajajočega potnika (v EUR)
2005–2008	1. leto: 70 %	1. leto: 60 %	7,62
2009	2. leto: 60 %	2. leto: 50 %	5,06
2010	3. leto: 50 %	3. leto: 40 %	4,85
2011			4,85

Preglednica 4

Pregled zneskov spodbud, plačanih letalskim prevoznikom na letališču KLU od leta 2005

(v tisoč EUR)

	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2003–2005
Spodbuda za potnike:									
Austrian Airlines Group	[...] (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[... (1)]
Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
TUIFly (HLX)					[...]	[...]			
Airberlin			[...]	[...]	[...]				
Lufthansa		[...]	[...]						
Germanwings	[...]	[...]							
Spodbuda za destinacije:									
Lufthansa			[...]	[...]	[...]	[...]			
Robin Hood					[...]				
Ryanair			[...]	[...]	[...]	[...]			
TUIFly (HLX)						[...]	[...]	[...]	
Airberlin			[...]	[...]					
Condor	[...]	[...]	[...]						
Spodbuda za pogostost letov:									
Austrian Airlines Group									
Germanwings		[...]	[...]	[...]	[...]				
SKUPAJ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) Velja obveznost varovanja poslovne skrivnosti.

(1) Zneski v oklepajih so zneski spodbud, plačanih družbi AUA naknadno na podlagi sporazuma o poravnavi, predstavljenega v oddelku 2.9.

Preglednica 5

Uporaba spodbud od leta 2005

		Spodbuda za potnike	Spodbuda za destinacije	Spodbuda za pogostost letov
Austrian Airlines	1.1.–31.12.2002 ⁽¹⁾	1.1.2003 ⁽¹⁾ –26.10.2013		
Lufthansa	1.1.–31.12.2002	1.1.2003–31.12.2003 in 1.1.2004–29.3.2008 in 30.3.2011–31.1.2012	30.3.2008–29.3.2011	
Lufthansa				
Air Alps	1.1.–24.1.2002			
Air Direct	4.3.–10.6.2002			
Styrian Spirit	17.12.2005–15.3.2006			
Robin Hood			9.9.2009–1.10.2009	
Ryanair	27.6.2002–29.10.2005	19.12.2006–5.11.2013	27.10.2008–31.3.2011	
TUIfly	30.8.2003–31.3.2008	1.4.2008–24.10.2009	14.12.2006–30.3.2008	
Air Berlin		25.10.2009–31.10.2011	4.11.2010–31.10.2011	
Germanwings		25.10.2012–26.10.2013		25.10.2009– 24.10.2012
Condor			16.12.2011–31.3.2013	

⁽¹⁾ Uporaba spodbud za družbo AUA pred letom 2005 je temeljila na sporazumu o poravnavi, predstavljenem v oddelku 2.9.

2.6 Sporazum z družbami Ryanair, LV in AMS

2.6.1 Sporazumi iz leta 2002

- (38) Novembra 2001 je družba DMG objavila javni razpis za redno letalsko povezavo med Londonom in Celovcem. Javni razpis je bil objavljen v Uradnem listu z dne 14. novembra 2001, str. 219, ter v uradnem glasilu za javna naročila zveznega ministrstva za gospodarstvo in delo. Z javnim razpisom je bila ponujena pogodba za vsakodnevni redni direktni let iz Londona v Celovec in nazaj za vsaj 100 000 potnikov na leto z letališča v osrednjem Londonu, pri čemer bi pogodba trajala tri leta in bi jo bilo mogoče podaljšati za pet let. Družba DMG je v zameno ponudila:

- prispevek za dejavnosti trženja letalskega prevoznika s fiksnim zneskom 2 milijona ATS (145 345,67 EUR), pri čemer je treba podporo za trženje uporabiti za oglaševanje in trženje letalske povezave, uporabo pa dokazati vsakega pol leta;
- vračilo 97 % pristojbin za obračanje (letališke pristojbine, pristojbini za oskrbo na ploščadi in zemeljsko oskrbo ter pristojbina za kontrolo zračnega prometa) letališča Celovec. Te pristojbine se zaračunajo ob pristanku na letališču KLU.

- (39) Javni razpis je predvideval tudi alternativno ponudbo s štirimi leti na teden in 60 000 potniki iz Londona. V tem primeru bi se zagotovila podpora za trženje v višini 1 milijona ATS (72 672,82 EUR) in vračilo 97 % pristojbin za obračanje.
- (40) V okviru javnega razpisa ni prispela nobena ponudba, zato je bil umaknjen. V nadaljevanju je bil izveden postopek s pogajanjem brez predhodne objave, na podlagi katerega je bila sklenjena pogodba z družbo Ryanair.

2.6.1.1 Sporazum o letaliških storitvah med družbama KFBG in Ryanair z dne 22. januarja 2002

- (41) Družbi KFBG in Ryanair sta 22. januarja 2002 sklenili sporazum, ki je začel veljati 27. junija 2002, in sicer za obdobje petih let s samodejnim podaljšanjem za nadaljnjih pet let, če bi družba Ryanair v celoti izpolnjevala svoje obveznosti iz navedenega sporazuma.
- (42) Družba Ryanair je bila v skladu s sporazumom zavezana k izvajanju zračnega prevoza potnikov med letališčem KLU in letališčem London-Stansted (v nadaljnjem besedilu: STN), pri čemer se je prevoz začel izvajati okrog datuma začetka veljavnosti sporazuma, obveznost pa je zajemala zrakoplov B737, prevoz vsaj enkrat dnevno, nizke cene in 348 obračanj na leto ali 87 obračanj na četrtletje.
- (43) V skladu s sporazumom družba Ryanair plača celoten strošek v višini [...] EUR na obračanje za pristojbine za pristajanje in vzletanje, pristojbine za razsvetlavo, pristojbine za hrup in nočne pristojbine, pristojbine za oskrbo na ploščadi in oskrbo potnikov, pristojbine za uporabo infrastrukture, pristojbine za lokalno kontrolo zračnega prometa in pristojbine za storitve na letališču KLU.
- (44) Družba Ryanair za vozovnice potnikov zaračuna pristojbino za potniške storitve za letališče v višini [...] EUR na odhajajočega potnika. Družba Ryanair za vozovnice potnikov zaračuna tudi pristojbino za varnost za letališče v višini [...] EUR (znesek je določila avstrijska vlada) na odhajajočega potnika.
- (45) Družba Ryanair skupaj z družbo DMG pripravi redni načrt trženja letalskih povezav za letališče KLU. Povsem po lastni presoji odloča o uporabi podpore za trženje, ki jo prejme, pri čemer je edini pogoj, da mora na svoje spletno mesto vključiti povezave do ustreznih turističnih spletnih mest in ustrezne logotipe, kadar koli je to izvedljivo.
- (46) Družba KFBG mora izvajati letališke terminalske storitve in storitve zemeljske oskrbe za družbo Ryanair (vključno z zagotavljanjem brezplačnega prostora za znamčenje pri okencih za vstopnice in prijavo ter izhodih za vkrcanje) in dejavnosti odnosov z javnostmi, kot so lokalne novinarske konference ob objavi novih destinacij, ter zagotoviti, da družba DMG družbi LV plača [...] EUR na leto za dnevno obračanje z začetkom 27. junija 2002, pri čemer se plača vnaprej vsako četrtletje v višini [...] EUR. Če družba DMG družbi LV tega zneska ne plača, mora družba KFBG manjkajoči znesek plačati družbi Ryanair.

2.6.1.2 Sporazum o trženju med družbama DMG in LV z dne 22. januarja 2002 (prvi sporazum o trženju)

- (47) Družbi DMG in LV sta 22. januarja 2002 sklenili sporazum, ki je začel veljati istega dne in je veljal do 26. junija 2007, pri čemer je bilo mogoče samodejno podaljšanje za nadaljnjih pet let, če bi družba LV v celoti izpolnjevala svoje obveznosti iz navedenega sporazuma.
- (48) Družba DMG je na podlagi sporazuma družbo LV pooblastila za uvedbo ukrepov za trženje, s katerimi naj bi zvezna dežela Koroška postala bolj znana v angleško govorečih državah, in zagotovitev, da bodo zakonito licencirani letalski prevozniki družbe Ryanair izvajali nove redne zračne prevoze potnikov iz krajev v Združenem kraljestvu in/ali celinski Evropi na letališče KLU z zrakoplovom z zmogljivostjo vsaj 140 sedežev (v nadaljnjem besedilu: storitve).
- (49) Dogovorjene storitve bi še naprej morale zajemati 348 obračanj na leto (87 obračanj na četrtletje) – sporazum o trženju se je nanašal na obračanja, kot so navedena v sporazumu o letaliških storitvah med družbama KFBG in Ryanair. Družba LV se je zavezala, da bo zagotovila uvedbo in nadaljnje izvajanje storitev ter pripravila promocijski načrt in spletne povezave do spletne strani družbe DMG ter druga sredstva za promocijo storitev, vključno s povezavami med turističnimi spletnimi mesti in spletnimi mesti strank letalskega prevoznika družbe LV.

- (50) Družba DMG plača [...] EUR na leto za dnevno obračanje, pri čemer se vsako četrletje vnaprej plača znesek v višini [...] EUR (to plačilo je omenjeno tudi v pogodbi med družbama KFBG in Ryanair z dne 22. januarja 2002). Ta znesek je omenjen tudi v pogodbi med družbama KFBG in Ryanair, v kateri je določeno, da mora družba KFBG zagotoviti, da družba DMG izvede plačilo družbi LV.

2.6.1.3 Sporazum o trženju med družbama DMG in AMS z dne 22. januarja 2002 (drugi sporazum o trženju)

- (51) Družbi DMG in AMS sta 22. januarja 2002 sklenili dodatni sporazum o trženju, ki je začel veljati istega dne, in sicer za obdobje petih let z možnostjo podaljšanja za nadaljnjih pet let.
- (52) Družba DMG je na podlagi tega sporazuma družbo AMS pooblastila, da 1. maja 2002 ali prej na spletnem mestu www.ryanair.com vzpostavi in upravlja dve povezavi do spletnih mest, ki ju izbere družba DMG in na katerih so opisane znamenitosti zvezne dežele Koroške. V skladu s členom 5.1 in 5.2 sporazuma družba AMS zagotovi dodatne storitve, če se strani tako odločita.
- (53) Družba DMG plača za opisane storitve družbe AMS [...] EUR na leto.

2.6.1.4 Spremnno pismo k sporazumu o trženju med družbama DMG in LV z dne 22. januarja 2002 (tretji sporazum o trženju)

- (54) Ta sporazum je spremno pismo k sporazumu o trženju med družbama DMG in LV z dne 22. januarja 2002 (prvi sporazum o trženju), ki sta ga obe strani podpisali 22. januarja 2002 in je začel veljati istega dne.
- (55) Stranki sta se strinjali, da „bo družba DMG družbi LV 1. maja 2002 na podlagi pogodbe med družbama LV in DMG z dne 22. januarja 2002 plačala dodatni znesek za trženje za dodatne in okrepljene ukrepe za trženje v času trajanja pogodbe, in sicer v višini [...] EUR“.

2.6.1.5 Povzetek plačil na podlagi različnih sporazumov z družbo Ryanair in njenimi hčerinskimi družbami

Preglednica 6

Plačila družbe KFBG družbi Ryanair v obdobju 2002–2005 v EUR na podlagi sporazumov o trženju

Leto	2002	2003	2004	2005
Povračilo pristojbin za obračanje	[...]	[...]	[...]	[...]
Plačila na podlagi prvega sporazuma o trženju	[...]	[...]	[...]	[...]
Plačila na podlagi drugega sporazuma o trženju	[...]	[...]	[...]	[...]
Plačila na podlagi tretjega sporazuma o trženju (spremnno pismo k prvemu sporazumu o trženju)	[...]			

- (56) Vsi sporazumi med družbami KFBG, DMG, Ryanair, LV in AMS iz leta 2002 so se končali 29. oktobra 2005, ko je družba Ryanair zaradi ekonomskih razlogov nehala izvajati zračni prevoz potnikov med letališčema KLU in STN.

2.6.2 Sporazuma iz leta 2006

2.6.2.1 Sporazum o letaliških storitvah med družbama KFBG in Ryanair z dne 23. avgusta 2006

- (57) Družbi KFBG in Ryanair sta 23. avgusta 2006 sklenili sporazum, ki je začel veljati istega dne, o storitvi, ki se je od 19. decembra 2006 do 21. aprila 2007 izvajala trikrat na teden. Sporazum je temeljil na objavljenih tarifah letališča KLU in spodbujevalnih shemah, uvedenih septembra 2005.

- (58) Družba Ryanair je morala vzpostaviti ruto STN–KLU–STN in na njej trikrat na teden opravljati lete, s čimer bi bilo v obdobju trajanja pogodbe ustvarjenih vsaj 8 000 odhajajočih potnikov. Družba Ryanair je morala plačati uradne pristojbine letališča KLU. S spodbujevalno shemo se je družbi Ryanair zagotovila spodbuda v višini 7,62 EUR na odhajajočega potnika na novi redni storitvi.
- (59) Sporazum je vključeval možnost podaljšanja za pet let, in sicer od 22. aprila 2007 do 21. aprila 2012.

2.6.2.2 Sporazum o trženju med družbama DMG in AMS z dne 21. decembra 2006

- (60) Družbi DMG in AMS sta 21. decembra 2006 sklenili sporazum o trženju, ki je začel veljati 28. februarja 2007. Sporazum je bil povezan z obveznostjo družbe Ryanair glede opravljanja letov na ruti med letališčema STN in KLU med 19. decembrom 2006 in 21. aprilom 2007 (glej uvodno izjavo 61).
- (61) Družba AMS je morala v skladu s sporazumom zagotoviti sklop storitev trženja v vrednosti [...] EUR na leto glede na svoje tedanje cene. Te storitve trženja so vključevale povezavo na spletnem mestu www.ryanair.com do spletnega mesta, ki ga je določila družba DMG, vsebino, ki jo je družba DMG določila na spletni strani destinacije Celovec/Koroška, in elektronsko pošto, ki je oglaševala koroško regijo/Celovec, za naročnike spletnega mesta. Stranki bi se lahko v skladu s členom 5 sporazuma dogovorili o dodatnih storitvah trženja, ki presegajo navedeni znesek. Spletna mesta, ki jih je določila družba DMG, niso smela ponujati letov, izposoje avtomobilov, nastanitev ali katerih koli storitev, ki bi jih lahko v prihodnosti ponujalo spletno mesto www.ryanair.com, lahko pa so predstavljala turistične znamenitosti in poslovne priložnosti Celovca/Koroške.
- (62) Družba DMG je morala za storitve trženja plačati [...] EUR v mesečnih obrokih na podlagi računov.
- (63) Sporazum je vključeval možnost podaljšanja za pet let, in sicer od 22. aprila 2007 do 21. aprila 2012. Podlaga za sporazum je bila storitev na ruti STN–KLU–STN, ki se izvaja trikrat na teden vse leto. Vsebinska in cene letnega paketa storitev trženja so se vsako leto sporazumno prilagodile.

2.7 Sporazumi z družbama Hapag Lloyd Express (HLX) in TUIfly

- (64) Novembra 2002 je družba DMG objavila drugi javni razpis za redno letalsko povezavo med Celovcem in drugim evropskim mestom (London in mesta, oddaljena manj kot 500 km, so bili izključeni). Javni razpis je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* z dne 11. decembra 2002, str. 240, ter v uradnem glasilu za javna naročila avstrijskega zveznega ministrstva za gospodarstvo in delo. Javni razpis je zagotavljal pogodbo za vsakodnevne redne direktne lete iz Celovca v evropsko mesto in nazaj s 348 leti (obračanj) na leto, ki bi trajala pet let z možnostjo podaljšanja za pet let. Družba DMG je v zameno ponudila:
- (a) prispevek za dejavnosti trženja letalskega prevoznika s fiksnim zneskom 145 000 EUR, pri čemer je bilo treba podporo za trženje uporabiti za oglaševanje in trženje letalske povezave, uporabo pa dokazati vsakega pol leta;
- (b) vračilo 95 % pristojbin za obračanje (letališke pristojbine, pristojbini za oskrbo na ploščadi in zemeljsko oskrbo ter pristojbina za kontrolo zračnega prometa) letališča KLU. Te pristojbine se zaračunajo ob pristanku na letališču KLU.
- (65) V okviru drugega javnega razpisa ni prispela nobena ponudba, zato je bil umaknjen. V nadaljevanju je bil izveden postopek s pogajanjem brez predhodne objave, na podlagi katerega je bil sklenjen sporazum z družbo HLX.
- (66) Na podlagi informacij, ki jih je predložila Avstrija, se je sporazum o sodelovanju med družbama KFBG in HLX začel 30. avgusta 2003 in končal 31. marca 2008. V pisni obliki je bil sklenjen šele s pogodbama, podpisanimi 24. maja 2004 in 4. junija 2004. Sporazum sta lahko podaljšali obe stranki.

- (67) Družba HLX je morala vzpostaviti ruto med Celovcem in Kölnom/Bonom, na kateri je morala lete opravljati šestkrat na teden, ter ruto med Celovcem in Hannoverom, na kateri je morala lete opravljati trikrat na teden. Družba HLX je morala plačati uradne pristojbine letališča KLU za ta zračni prevoz, kot so določene na seznamu pristojbin letališča KLU.
- (68) Družba HLX je morala zagotoviti tudi paket storitev trženja za letališče KLU, kot so oglasi za nove destinacije v lokalnih, regionalnih in nacionalnih medijih ter na spletu in javnih reklamnih panojih. Družba HLX je morala na svojem spletnem mestu pozitivno predstaviti letališče KLU ter nanj vključiti neposredno povezavo do spletnega mesta letališča KLU.
- (69) Družba KFBG je morala plačati stroške uvedbe novih storitev in storitev trženja v zvezi z novim letalskim prevozom, in sicer enkratni znesek v višini [...] EUR. Poleg tega je morala družba KFBG za vsako novo destinacijo za storitve trženja od 1. oktobra 2003 plačati [...] EUR na mesec, od 1. maja 2004 do 31. marca 2008 pa [...] EUR na mesec.
- (70) Decembra 2003 je družba DMG objavila tretji javni razpis za redno letalsko povezavo med Celovcem in drugim evropskim mestom (London in mesta, oddaljena manj kot 500 km, so bili izključeni). Javni razpis je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ter v uradnem glasilu za javna naročila zveznega ministrstva za gospodarstvo in delo z dne 30. decembra 2003. Javni razpis je ponujal petletno pogodbo za vsakodnevne redne direktne lete iz Celovca v evropsko mesto in nazaj s tremi do sedmimi leti (obračanj). Družba DMG je v zameno ponudila:
- (a) prispevek za dejavnosti trženja letalskega prevoznika s fiksnim zneskom 29,90 EUR na odhajajočega potnika;
 - (b) vračilo 98 % pristojbin za obračanje (letališke pristojbine, pristojbini za oskrbo na ploščadi in zemeljsko oskrbo ter pristojbina za kontrolo zračnega prometa) letališča KLU. Te pristojbine se zaračunajo ob pristanku na letališču KLU.
- (71) V okviru tretjega javnega razpisa ni prispela nobena ponudba, zato je bil umaknjen. V nadaljevanju je bil izveden postopek s pogajanjem brez predhodne objave, na podlagi katerega se je sporazum z družbo HLX podaljšal: k storitvam letalskega prevoza družbe HLX sta bili dodatni dve destinaciji, in sicer Hamburg in Berlin, ki sta se začeli ponujati 1. maja 2004.
- (72) Avstrijski organi so pojasnili, da so zneski, plačani družbi HLX za storitve trženja, približno ustrezali povračilu pristojbin za obračanje, kot so bile predvidene v drugem in tretjem javnem razpisu družbe DMG novembra 2002 oziroma decembra 2003 ⁽⁷⁾. Po navedbah Avstrije so podrobnosti sporazuma z družbo HLX ustrezale pogojem iz drugega in tretjega javnega razpisa, ki jih je določila družba KFBG.
- (73) Januarja 2007 sta se družba HLX in podjetje Hapag-Lloyd Flug združili v novo družbo TUIfly. Družba TUIfly je nadaljevala izvajanje letalskega prevoza družbe HLX. Družba KFBG je po tej združitvi 10. decembra 2008 z družbo TUIfly sklenila naknadni sporazum. Ta sporazum je začel veljati 1. aprila 2008, samodejno pa je prenehal veljati 31. marca 2013.
- (74) Družba TUIfly je morala v skladu s tem sporazumom izvajati lete po razporedu letov Mednarodnega združenja letalskih prevoznikov (v nadaljnjem besedilu: IATA) za poletje 2008, in sicer na ruti Celovec–Köln sedemkrat na teden, na ruti Celovec–Hannover dvakrat na teden, na ruti Celovec–Berlin trikrat na teden in na ruti Celovec–Hamburg dvakrat na teden, kar bi prineslo vsaj 50 000 odhajajočih potnikov. Po razporedu letov IATA za zimo 2008/2009 je morala družba TUIfly izvajati lete na ruti Celovec–Köln sedemkrat na teden, na rutah Celovec–Hannover, Celovec–Berlin in Celovec–Hamburg pa štirikrat na teden, kar bi prineslo vsaj 40 000 odhajajočih potnikov.
- (75) Družba TUIfly je morala v skladu s sporazumom zagotoviti tudi celovit paket storitev trženja za letališče KLU in koroško regijo. Te storitve trženja so vključevale predstavitev Celovca kot turistične destinacije v dveh mesečnih glasilih, na posebnem spletnem mestu za ponudbe v zadnjem hipu, na začetni spletni strani družbe TUIfly, na spletnem mestu za storitve na letališču KLU, na vstopnih kuponih in revijah na krovu, na ustreznih poletnih in zimskih razporedih storitev družbe TUIfly, v posebnem videoposnetku na televizijskem programu na krovu, v okviru znamčenja zrakoplova in na različnih novinarskih dogodkih.

(7) Kot pa je navedeno v uvodnih izjavah 65 in 71, povračilo pristojbin za obračanje iz obeh javnih razpisov ni enako.

- (76) Družba KFBG je morala za te storitve trženja plačati [...] EUR na leto in enkratni znesek [...] EUR v okviru znamčenja zrakoplova.

2.8 Sporazum z družbo Air Berlin

- (77) Družba Air Berlin je z razporedom letov IATA za zimo 2009/2010 prevzela mrežo mestnih letov družbe TUIfly. Po tem prevzemu sta družbi KFBG in TUIfly 28. oktobra 2009 podpisali pogodbo, s katero je prenehal veljati sporazum z dne 10. decembra 2008, ki je začel veljati 25. oktobra 2009. Družba DMG je z družbo Air Berlin sklenila naknadni sporazum, ki je veljal od 25. oktobra 2009 do 31. marca 2013. Ta sporazum je bil podpisan na različne datume, in sicer 8. julija 2010, 13. oktobra 2010 in 25. oktobra 2010. Sporazum sta lahko podaljšali obe stranki.
- (78) Družba Air Berlin je morala v skladu s tem sporazumom izvajati lete po razporedu letov IATA za zimo 2009/2010, in sicer na ruti Celovec–Köln štirikrat do sedemkrat na teden (najmanj štiri leti in največ sedem letov na teden, ki jih določi Air Berlin), na ruti Celovec–Berlin petkrat do šestkrat na teden, na ruti Celovec–Hannover dvakrat na teden in na ruti Celovec–Hamburg petkrat do šestkrat na teden, kar bi v tem zimskem obdobju prineslo skupaj vsaj 31 000 odhajajočih potnikov. Družba Air Berlin je morala izvajati lete po razporedu letov IATA za poletje 2010 na ruti Celovec–Köln petkrat do šestkrat na teden, na ruti Celovec–Berlin štirikrat do petkrat na teden, na ruti Celovec–Hannover dvakrat na teden in na ruti Celovec–Hamburg trikrat do štirikrat na teden, kar bi v tem poletnem obdobju prineslo skupaj vsaj 42 000 odhajajočih potnikov.
- (79) Družba Air Berlin je morala izvajati lete po razporedu letov IATA za zimo 2010/2011 na ruti Celovec–Düsseldorf dvakrat do trikrat na teden, na ruti Celovec–Berlin trikrat na teden in na ruti Celovec–Hamburg dvakrat do trikrat na teden, kar bi prineslo vsaj 19 000 odhajajočih potnikov. Družba Air Berlin je morala izvajati lete po razporedu letov IATA za poletje 2011 na ruti Celovec–Düsseldorf dvakrat do trikrat na teden, na ruti Celovec–Berlin trikrat do štirikrat na teden in na ruti Celovec–Hamburg dvakrat na teden, kar bi prineslo vsaj 28 000 odhajajočih potnikov.
- (80) Družba Air Berlin je morala na podlagi sporazuma zagotoviti tudi celovit paket storitev trženja za letališče KLU in koroško regijo, kot je predstavitev Celovca na glavnem spletnem mestu družbe Air Berlin, v nemških in nizozemskih glasilih, pri spletni prijavi, na vstopnih kuponih, ohranjevalnikih zaslona, v različnih tiskanih in televizijskih medijih na krovu zrakoplovov ter na regionalnih novinarskih dogodkih.
- (81) Družba DMG je morala za te storitve trženja plačati [...] EUR za razpored letov za obdobje 2009/2010 in [...] EUR za razpored letov za obdobje 2010/2011.

2.9 Sporazum z družbo Austrian Airlines z dne 20. oktobra 2005

- (82) Družba AUA je po 1. oktobru 2003 enostransko zmanjšala plačila pristojbin za obračanje, ki bi jih takrat morala plačati letališču KLU. Družba KFBG je 17. novembra 2003 proti družbi AUA na lokalnem okrožnem sodišču vložila civilno tožbo v zvezi z dolgovanimi letališkimi pristojbinami. Družba AUA je 7. januarja 2004 predložila odgovor na tožbo v tem postopku. Poleg tega je 17. oktobra 2004 na podlagi nacionalnega konkurenčnega prava na nacionalnem protikartelnem sodišču vložila pritožbo zaradi zlorabe prevladujočega položaja družbe KFBG.
- (83) Družbi KFBG in AUA sta 20. oktobra 2005 podpisali sporazum o poravnavi za obdobje od 1. oktobra 2003 do 20. oktobra 2005. V tem sporazumu o poravnavi sta se stranki strinjali o prekinitvi obeh sodnih postopkov na lokalnem okrožnem sodišču in nacionalnem protikartelnem sodišču.
- (84) Družba AUA se je strinjala, da bo družbi KFBG plačala [...] EUR.
- (85) Obe stranki sta se strinjali, da spodbujevalna shema družbe KFBG z dne 1. septembra 2005 postane del sporazuma o poravnavi in se za družbo AUA uporablja od 1. oktobra 2003.

2.10 Podlaga za začetek postopka februarja 2012 in njegovo razširitev julija 2014

- (86) Komisija je v sklepu o začetku postopka in sklepu o razširitvi postopka izrazila pomisleke glede naslednjih ukrepov:

2.10.1 *Financiranje letališča Celovec s strani mesta Celovec, zvezne dežele Koroške in drugih subjektov*

- (87) Komisija je izrazila pomisleke, ali javna plačila, ki so jih delničarji družbe KFBG ter zvezno ministrstvo za notranje zadeve in zvezno ministrstvo za finance izvedli za financiranje letališča v obdobju 2000–2010, pomenijo državno pomoč in ali je, v primeru pritrdilnega odgovora, ta državna pomoč združljiva z notranjim trgov.

2.10.2 *Letališka spodbujevalna shema družbe Kärntner Flughafen Betriebs GmbH iz leta 2005*

- (88) Komisija je izrazila pomisleke, ali so diskontirane letališke pristojbine v okviru spodbujevalne sheme iz leta 2005 pomenile državno pomoč in ali je, v primeru pritrdilnega odgovora, ta državna pomoč združljiva z notranjim trgov.

2.10.3 *Sporazumi z družbami Ryanair, LV in AMS iz leta 2002 in 2006*

- (89) Komisija je v sklepu o začetku postopka izrazila pomisleke, ali sta družba Ryanair in njena hčerinska družba LV prejeli državno pomoč, ko sta leta 2002 sklenili sporazuma z družbama KFBG in DMG, in ali je, v primeru pritrdilnega odgovora, ta državna pomoč združljiva z notranjim trgov.

- (90) Komisija je v svojem sklepu o razširitvi postopka izrazila pomisleke, ali dve dodatni pogodbi, sklenjeni leta 2002 med družbami DMG, AMS in LV, ki jih je treba upoštevati za točno analizo vseh pogodb, sklenjenih leta 2002, pomenita državno pomoč in ali je, v primeru pritrdilnega odgovora, ta državna pomoč združljiva z notranjim trgov.

- (91) Komisija je v sklepu o začetku postopka izrazila tudi pomisleke, ali sta družba Ryanair in njena hčerinska družba AMS prejeli državno pomoč, ko sta leta 2006 sklenili sporazuma z družbama KFBG in DMG, in ali je, v primeru pritrdilnega odgovora, ta državna pomoč združljiva z notranjim trgov.

2.10.4 *Sporazuma z družbama Hapag Lloyd Express (HLX) in TUIfly*

- (92) Komisija je izrazila pomisleke, ali sta družbi HLX in TUIfly prejeli državno pomoč, ko sta sklenili sporazuma z družbo KFBG, in ali je, v primeru pritrdilnega odgovora, ta državna pomoč združljiva z notranjim trgov.

2.10.5 *Sporazum z družbo Air Berlin*

- (93) Komisija je izrazila pomisleke, ali je družba Air Berlin prejela državno pomoč, ko je sklenila sporazume z družbo KFBG, in ali je, v primeru pritrdilnega odgovora, ta državna pomoč združljiva z notranjim trgov.

2.10.6 *Sporazum z družbo Austrian Airlines z dne 20. oktobra 2005*

- (94) Komisija je izrazila pomisleke, ali sporazum o poravnavi med družbama KFBG in AUA z dne 20. oktobra 2005 pomeni državno pomoč in ali je, v primeru pritrdilnega odgovora, ta državna pomoč združljiva z notranjim trgov.

3. ANALIZE STROŠKOV IN KORISTI, KI SO JIH PREDLOŽILI AVSTRIJSKI ORGANI

- (95) Avstrijski organi so trdili, da družba KFBG pred sklenitvijo sporazumov z letalskimi prevozniki in pred uvedbo spodbujevalne sheme iz leta 2005 na splošno ni pripravila predhodnih analiz stroškov in koristi.

- (96) Da bi Komisija lahko ocenila ukrepe, ki so predmet preiskave, je Avstrija predložila rekonstruirane predhodne analize stroškov in koristi za vse sporazume, sklenjene med družbo KFBG/DMG in različnimi letalskimi prevozniki, ter spodbujevalno shemo iz leta 2005.

- (97) Avstrijski organi so za rekonstrukcijo teh analiz uporabili le podatke in informacije, ki so bili na voljo v času sklenitve sporazumov in uvedbe spodbujevalne sheme, ter so zagotovili ocenjene vrednosti za trajanje vsakega sporazuma.

4. PRIPOMBE AVSTRIJE

- (98) Avstrijski organi so najprej opozorili na velik javni interes pri upravljanju letališča KLU na Koroškem. Letališče KLU ni le pomembna povezava med koroško regijo ter drugimi regijami in državami članicami. Letališče KLU mora obratovati tudi zaradi odgovornosti javne uprave in vojaških obveznosti. Zvezna dežela Koroška mora letališče KLU upravljati zaradi vojaških operacij Republike Avstrije.
- (99) Avstrijski organi so tudi navedli, da letališča KLU ni mogoče nadomestiti z drugimi letališči, saj lahko pot do drugih nadomestnih letališč (Ljubljana, Maribor, Trst ali Gradec) prek alpske zvezne dežele Koroške zaradi slabih vremenskih razmer hitro traja veliko dlje kot enako dolga pot v nealpskih regijah. Zaledje letališča v alpski regiji, kot je Celovec, bi torej bilo treba ustrezno prilagoditi.
- (100) Poleg tega je Avstrija trdila, da bi bilo financiranje letališča KLU v zadnjih dvajsetih letih donosno, če se ne bi upoštevali stroški pogodb z različnimi letalskimi prevozniki. Analizo stroškov upravljanja letališča KLU bi bilo treba izvesti z uporabo pristopa dodatnih stroškov.
- (101) Avstrija se je strinjala, da so bili vsi ukrepi, ki so predmet preiskave, odobreni z državnimi sredstvi in jih je mogoče pripisati Avstriji.
- (102) Vendar Avstrija ni prepoznala gospodarske prednosti, ki jo je družba KFBG dobila s financiranjem svojih delničarjev. Avstrija trdi, da so zneski, ki so jih plačali delničarji, le nadomestilo družbi KFBG za stroške, ki izhajajo iz pogodb o trženju z različnimi letalskimi prevozniki, te dejavnosti trženja pa niso imele koristi le za letališče KLU, ampak tudi za mesto Celovec in zvezno deželo Koroško. Nekatere stroške letališča KLU za odgovornosti javne uprave bi običajno morala kriti zvezna dežela Koroška, zato bi jih lahko plačala zvezna država Koroška ali zvezni ministrstvi.
- (103) Poleg tega je Avstrija trdila, da bi se moralo obratovanje letališča KLU šteti za storitev splošnega gospodarskega pomena, saj glede na potrebo po zagotovitvi dostopnosti koroške regije obstajata javni interes in obveznost zvezne dežele Koroške v zvezi z upravljanjem letališča KLU.
- (104) V zvezi s sporazumi med letališčem KLU in letalskimi prevozniki ter spodbujevalno shemo je Avstrija podala naslednje pripombe. Avstrija ni prepoznala gospodarske prednosti za različne letalske prevoznike, ki delujejo na letališču KLU, saj so nekatere pogodbe vključevale pogoje iz predhodnih javnih razpisov letališča KLU, zato se je zdelo, da izpolnjujejo tržne pogoje. Prav tako je bila spodbujevalna shema iz leta 2005 v skladu s tržnimi razmerami.
- (105) V zvezi s selektivnostjo ukrepov, ki so predmet preiskave, Avstrija trdi, da bi lahko vsi letalski prevozniki sodelovali na predhodnih javnih razpisih, zato se naknadna pogodba s posameznimi letalskimi prevozniki ne bi mogla šteti za selektivno. Še več, ker letališča KLU ni mogoče nadomestiti z nobenim drugim letališčem, ni izkrivljanja konkurence ali vpliva na zadevno trgovino.
- (106) Avstrijski organi niso izvedli nobene neodvisne ocene rezultata dejavnosti trženja, izvedenih na podlagi različnih sporazumov o trženju, vendar trdijo, sta imela stalno sodelovanje in uspešnost letalskih povezav pozitiven učinek na število potnikov na letališču KLU.
- (107) Kar zadeva sporazum o poravnavi, sklenjen med družbama KFBG in AUA, Avstrija trdi, da sklenitev tega sporazuma izraža tudi ukrep, ki so ga spodbudili le pomisleki zasebnega gospodarskega subjekta.
- (108) V zvezi s spodbujevalno shemo so avstrijski organi trdili, da je letališče KLU ob uvedbi spodbujevalne sheme na letališču KLU delovalo kot zasebni gospodarski subjekt. Znižanje letaliških pristojbin v okviru spodbujevalne sheme je izražalo tržne razmere.

5. PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

5.1 Austrian Airlines, Lufthansa in Germanwings

- (109) Družbe AUA, Lufthansa in Germanwings so svoje pripombe predložile v dveh skupnih stališčih. V teh stališčih so trdile, da je sklep o začetku postopka vseboval več pravnih napak, in sicer nezadostno utemeljitev pripisljivosti državi in sodelovanja javnih organov, nezadostno utemeljitev preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu ter predolgo obdobje od vložitve pritožbe leta 2007 do začetka postopka 22. februarja 2012.
- (110) Poleg tega so zadevni trije letalski prevozniki menili, da so letališke pristojbine letališča KLU izpolnjevale pogoje preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu. V zvezi s financiranjem letališča so zadevni trije letalski prevozniki trdili, da to ne bi smelo biti predmet nadzora državne pomoči, saj so izvajali letalski prevoz, s katerim se je izboljšala povezava koroške regije z drugimi regijami in državami članicami. V zvezi z donosnostjo letališča KLU so zadevni trije letalski prevozniki pripomnili, da bi lahko letališče KLU poslovalo z dobičkom brez znižanja letaliških pristojbin za nekatere letalske prevoznike, in predložili svoje ocene glede skupnega znižanja, zaradi katerega so imeli koristi nekateri drugi letalski prevozniki.
- (111) Družbe AUA, Lufthansa in Germanwings so navedle, da spodbujevalne sheme letališča KLU ni bilo mogoče primerjati z letališči, kot je Frankfurt/Hahn ali Lübeck (kot je navedla Avstrija), saj je zanj znano, da sta prilagojeni izpolnjevanju potreb družbe Ryanair. Družba Ryanair je na teh letališčih prevladujoči letalski prevoznik, kar za letališče KLU ne velja. Zadevni trije letalski prevozniki so pojasnili tudi svoja stališča o izračunu stroškov letališča.

5.2 Ryanair

5.2.1 Neposredne pripombe družbe Ryanair

- (112) Družba Ryanair ugovarja sklepu Komisije o začetku formalnega postopka preiskave v zvezi s sporazumi z letališčem KLU iz leta 2002 in 2006. Navedla je, da so bili ti sporazumi v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu in zato niso vključevali državne pomoči.
- (113) Družba Ryanair v bistvu trdi, da ji ni bila dodeljena nikakršna prednost, saj so v sporazumih upoštevani običajni tržni pogoji.
- (114) V zvezi s podporo za trženje je družba Ryanair trdila, da so bili popusti, ki jih je odobrilo letališče KLU, v skladu s panožno prakso, saj so številna zasebna ali javna letališča ⁽⁸⁾ uporabljala enake ali višje popuste za nove destinacije.
- (115) Poleg tega je družba Ryanair poudarila, da se zdi, da je Komisija uporabila napačen preskus na podlagi stroškov, saj bi se morali stroški za infrastrukturo in fiksni operativni stroški obravnavati kot nepovratni stroški, pri čemer se je zdelo smiselno, da letališče KLU kot zasebni vlagatelj določa cene na ravneh, ki ustrezajo mejnim stroškom.
- (116) Družba Ryanair nasprotuje navedbi, da je imela zaradi popustov na letališke pristojbine na letališču KLU selektivno prednost. Družba Ryanair je dobila dostop do infrastrukture letališča KLU na nediskriminatoren način, saj so bile storitve predmet javnega razpisa, pri čemer ni zanimanja izrazil noben drug letalski prevoznik niti ni bil noben drug letalski prevoznik zavržen. Družba Ryanair je popust dobila na podlagi priznavanja precejšnjega poslovnega tveganja, ki ga je prevzela, ko je na takrat neznanem letališču začela opravljati redne lete.
- (117) Kar zadeva pogodbe, sklenjene z družbo AMS, družba Ryanair močno nasprotuje skupni oceni ločenih sporazumov družbe Ryanair z družbo KFBG in sporazumov o trženju, sklenjenih z družbo AMS. Sklenitev sporazuma o trženju z družbo AMS ni pogoj za to, da družba Ryanair upravlja rute na letališče KLU in z njega.
- (118) Družba Ryanair je navedla, da Komisija ni upoštevala vrednosti storitev trženja na spletnem mestu družbe Ryanair kot enem od najbolj priljubljenih potovalnih spletnih mest na svetu.
- (119) Družba Ryanair meni, da sodelovanje avstrijskih organov pri ukrepih, ki se pregledujejo in ki vključujejo družbo Ryanair ali AMS, in pripisljivost teh ukrepov avstrijskim organom nista dokazana.

⁽⁸⁾ Družba Ryanair je kot primer navedla letališča [...].

- (120) Družba Ryanair očita naslednje pomanjkljivosti. Stroški, povezani z varnostjo, ne bi smeli biti del gospodarske dejavnosti letališča. Ker dogovori med družbo Ryanair in letališčem KLU niso vključevali državne pomoči, uporaba smernic za letalski sektor iz leta 2005 ni relevantna. To, da ni poslovnega načrta, ne pomeni, da javni organ ni deloval kot udeleženec v gospodarstvu. Opredelitev zaledja letališča KLU ni skladna z drugimi primeri državne pomoči.

5.2.2 Poročila in analize, ki jih je predložila družba Ryanair

- (121) Nazadnje, družba Ryanair je predložila več zabeležk, ki jih je pripravila svetovalna družba Oxera, in analizo, ki jo je pripravil prof. Damien P. McLoughlin.

5.2.2.1 Zabeležka družbe Oxera št. 1 – Gospodarska presoja načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu ⁽⁹⁾ za letališče Celovec, ki jo je za družbo Ryanair pripravila družba Oxera, 4. julij 2011

- (122) Družba Ryanair je družbo Oxera pooblastila za izvedbo ocene skladnosti sporazumov družbe Ryanair in pristojbin, ki jih je družba Ryanair plačala letališču KLU, z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu. V oceni ni zajet sporazum o storitvah trženja med družbama DMG in AMS z dne 21. decembra 2006.
- (123) Družba Oxera je izvedla dve analizi: primerjalno analizo in analizo donosnosti. Na podlagi številnih značilnosti je kot letališči, primerljivi z letališčem KLU, opredelila letališči [...] in [...]. Primerjala je pristojbine, ki jih je družba Ryanair plačala tema letališčema, od katerih je odštela plačila za podporo trženja, ki jih je družba Ryanair prejela na podlagi sporazuma z družbo DMG iz leta 2002, ne pa tudi plačil, ki jih je prejela na podlagi sporazuma o storitvah trženja iz leta 2006. Primerjala je pristojbine, plačane na obračanje in potnika, in ugotovila, da so bile pristojbine na letališču KLU vedno višje kor na drugih dveh letališčih.
- (124) Analiza donosnosti, ki jo je izvedla družba Oxera, je predhodna ocena na podlagi dodatnih stroškov in prihodkov ter pristopa enojnega obračunavanja ⁽¹⁰⁾, nanaša pa se le na sporazume iz leta 2002. Ugotovljeno je bilo, da so bili sporazumi iz leta 2002 donosni za letališče in so imeli pozitivno neto sedanjo vrednost.

5.2.2.2 Zabeležka družbe Oxera št. 2 – Gospodarska presoja načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu za letališče Celovec, ki jo je za družbo Ryanair pripravila družba Oxera, 31. avgust 2012

- (125) Analiza se osredotoča na sporazum o letalskih storitvah med družbama KFBG in Ryanair za obdobje 2002–2006 ter dogovore o trženju med družbama DMG in LV, ki zajemajo obdobje od 27. junija 2002 do 27. junija 2007. V analizi, ki jo je izvedla družba Oxera, niso bili upoštevani sporazumi med družbama DMG in AMS.
- (126) Družba Oxera je skupne pristojbine, ki jih je letalski prevoznik plačal letališču KLU, primerjal z ustreznimi pristojbinami, ki so bila v obdobju 2002/2003–2010/2011 plačane petim primerljivim letališčem. Pristojbine so bile izražene na dva načina, in sicer kot pristojbine na potnika in kot pristojbine na obračanje, ter sprva združene v skupne pristojbine. Skupne pristojbine so se nato pretvorile v pristojbine na obračanje ali pristojbine na potnika, da se je omogočila primerjava med šestimi letališči.
- (127) Iz rezultatov je razvidno, da je skupna raven pristojbin, ki jih je družba Ryanair plačala letališču KLU, v povprečju približno petkrat višja od primerljive ravni pristojbin, ki jih je letalski prevoznik v obdobju preiskave plačeval na primerljivih letališčih. Razume se, da so razlog višje cene, ki jih običajno zaračunajo avstrijska letališča. To kaže, da so pristojbine, ki jih je družba Ryanair plačala letališču KLU, združljive z višino pristojbin, ki bi jih v podobnih okoliščinah družbi Ryanair ponudil vlagatelj v tržnem gospodarstvu, ki ima v lasti letališče. Dogovori, analizirani v tem poročilu, so torej skladni z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

⁽⁹⁾ Kratica pomeni „načelo vlagatelja v tržnem gospodarstvu“.

⁽¹⁰⁾ V okviru pristopa enojnega obračunavanja se pri določanju višine letalskih pristojbin upoštevajo prihodki, ki jih upravljavec letališča zbere iz vseh dejavnosti letališča, vključno s komercialnimi neletalskimi dejavnostmi, kot je upravljanje trgovin, restavracij in parkirišč. To je v nasprotju z načelom dvojnega obračunavanja, kjer se pri določanju letalskih pristojbin upoštevajo le prihodki iz letalskih dejavnosti (zlasti letalske pristojbine in pristojbine za zemeljsko oskrbo).

5.2.2.3 Zabeležka družbe Oxera št. 3 – Opredelitev tržnega referenčnega merila v primerjalni analizi za preskuse udeleženca v tržnem gospodarstvu. Zadeve v zvezi z državno pomočjo za družbo Ryanair, ki jo je za družbo Ryanair pripravila družba Oxera, 9. april 2013

- (128) Družba Oxera meni, da je pristop Komisije, da upošteva le primerljiva letališča iz zaledja, v katerem se nahaja letališče, ki je predmet preiskave, napačen.
- (129) Družba Oxera trdi, da na referenčne tržne cene, pridobljene pri primerljivih letališčih, ni vplivala državna pomoč, dodeljena bližnjim letališčem. Zato je mogoče okvirno oceniti tržno referenčno merilo za preskuse udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (130) Družba Oxera trdi, da so razlogi za to naslednji:
- primerjalne analize se pogosto uporabljajo za preskuse udeleženca v tržnem gospodarstvu zunaj področja državne pomoči,
 - v skladu s standardno gospodarsko teorijo družbe na določanje cen medsebojno vplivajo le, če gre pri njihovih proizvodih za nadomestke ali dopolnila. Če dve družbi posljeta na ločenih gospodarskih trgih in torej medsebojno ne konkurirata, bo njun medsebojni vpliv na določanje cen zanemarljiv. Zato pripombe Komisije glede primerjalne analize vsebujejo implicitno domnevo, da primerljiva letališča oziroma vsa letališča, ki bi lahko imela koristi od pomoči, medsebojno konkurirajo,
 - ni nujno, da letališča iz istega zaledja medsebojno konkurirajo, primerjalna letališča, uporabljena v predloženih poročilih, pa se spoprijemajo z omejeno konkurenco letališč v državni lasti, ki so v njihovem zaledju (manj kot tretjina komercialnih letališč v zaledju primerjalnih letališč je v celoti v državni lasti, nobeno letališče v zaledju primerjalnih letališč pa se ni ukvarjalo s tekočimi premisleki glede državne pomoči (od aprila 2013),
 - tudi kadar primerjalnim letališčem konkurirajo letališča v državni lasti iz istega zaledja, se lahko za njihovo ravnanje upravičeno šteje, da je v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu (če gre za velik lastniški delež v zasebni lasti ali če z letališčem upravlja zasebna družba),
- (131) letališča, ki delujejo v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, ne bodo določila cen, nižjih od dodatnih stroškov.

5.2.2.4 Zabeležka družbe Oxera št. 4 – Načela, na katerih temelji analiza donosnosti za preskuse udeleženca v tržnem gospodarstvu. Zadeve v zvezi z državno pomočjo za družbo Ryanair, ki jih je za družbo Ryanair pripravila družba Oxera, 9. april 2013

- (132) Družba Oxera trdi, da je analiza donosnosti, ki jo je izvedla v svojih poročilih, predloženih Komisiji, v skladu z načeli, ki bi jih upošteval razumen vlagatelj iz zasebnega sektorja, in zajema pristop, ki je razviden iz dosedanje prakse odločanja Komisije.
- (133) Načela, na katerih temelji analiza donosnosti, so naslednja:
- ocenjevanje se izvede postopno,
 - predhodni poslovni načrt ni nujno potreben,
 - za letališče, ki ni preveč zasedeno, je ustrezna metodologija oblikovanja cen pristop enojnega obračunavanja,
 - upoštevati bi se morali le prihodki, povezani z gospodarsko dejavnostjo obratujočega letališča,
 - upoštevati bi se moralo celotno trajanje sporazuma, vključno z morebitnimi podaljšanji,
 - pri ocenjevanju donosnosti sporazumov se ne bi smeli upoštevati prihodnji finančni tokovi,
 - dodatno donosnost sporazumov z družbo Ryanair bi bilo treba oceniti na podlagi ocen interne stopnje donosnosti ali neto sedanje vrednosti.

5.2.2.5 Analiza profesorja Damiena P. McLoughlina – Krepitev znamke: zakaj in kako bi morale majhne znamke vlagati v trženje, pripravljeno za družbo Ryanair, 10. april 2013

- (134) Namen dokumenta je določiti poslovno logiko, na kateri temeljijo odločitve regionalnih letališč, da družbi AMS plačajo oglaševanje na spletnem mestu ryanair.com.
- (135) V dokumentu je navedeno, da obstajajo številna zelo močna, znana letališča, ki se pogosto uporabljajo. Da bi šibkejši konkurenti lahko razvijali svoj posel, morajo premagati statične nakupovalne navade potrošnikov. Manjša regionalna letališča morajo najti način za dosledno seznanjanje čim širšega občinstva s sporočilom svoje znamke. Za običajne oblike tržnega sporočanja so potrebni izdatki, ki presega njihova sredstva.

5.2.2.6 Zabeležka družbe Oxera št. 5 – Ali so cene, ki jih določi družba AMS, v skladu s tržno ceno?, ki jo je za družbo Ryanair pripravila družba Oxera, 20. december 2013

- (136) V tej zabeležki so predstavljeni rezultati primerjave cen, ki jih je družba AMS določila za oglaševanje na spletnem mestu ryanair.com, s cenami na ceniku oglaševanja⁽¹⁾ za podobne storitve oglaševanja drugih evropskih potovalnih spletnih mest. Cilj te analize je zagotoviti neodvisno oceno, ali so cene, ki jih je družba AMS določila za svoje storitve, v skladu s tržnimi cenami.
- (137) Analiza je bila izvedena za leti 2004 in 2005, ko je bil prvič predstavljen cenik oglaševanja družbe AMS, temeljila pa je na ceniku oglaševanja iz novembra 2013. V obeh primerih so se cene družbe AMS primerjale s vzorcem cen oglaševanja na spletnih mestih. Upoštevali so se le oglasi na domači strani posameznega spletnega mesta.
- (138) Rezultati analize kažejo, da so cene oglaševalskega prostora na spletnem mestu ryanair.com, ki jih je zaračunala družba AMS, v obeh primerih nižje od cen na ceniku oglaševanja ali v skladu z njim. Rezultati so torej dokaz, da so cene na ceniku oglaševanja, ki jih je določila družba AMS, združljive s trgov in v skladu s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (139) Družba Oxera poudarja, da so te ugotovitve v skladu s prejšnjimi ugotovitvami strokovnih svetovalnih družb za trženje Mindshare (2004) in Zenobie Conseil (2011) družbe Ryanair.

5.2.2.7 Zabeležki družbe Oxera št. 6 in 7 – Kako naj bi se sporazumi z družbo AMS obravnavali v okviru analize donosnosti pri preskusu udeleženca v tržnem gospodarstvu?, ki ju je za družbo Ryanair pripravila družba Oxera, 17. in 31. januar 2014

- (140) Družba Ryanair je predložila dodatni poročili svetovalne družbe Oxera. V teh poročilih je družba Oxera obravnavala načela, ki bi jih bilo treba po mnenju letalskega prevoznika v okviru preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu upoštevati pri analizi donosnosti sporazumov o letalskih storitvah med letalskim prevoznikom Ryanair in letališči ter sporazumov o storitvah trženja med družbo AMS in istimi letališči. Družba Ryanair je poudarila, da navedeni poročili nikakor ne vplivata na njeno predhodno izraženo mnenje, tj. da bi bilo treba sporazume o letalskih storitvah in storitvah trženja analizirati z ločenima preskusoma udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (141) V poročilih je navedeno, da bi bilo treba dobiček družbe AMS v skupni analizi donosnosti vključiti med prihodke, odhodke družbe AMS pa med stroške. V ta namen je v poročilih predlagano, da se v skupni analizi donosnosti uporabi metodologija na podlagi denarnega toka, kar pomeni, da bi se lahko odhodki letališč za družbo AMS šteli za dodatne operativne stroške.
- (142) V poročilih je poudarjeno, da dejavnosti trženja prispevajo k ustvarjanju in izboljšanju vrednosti znamke, kar prinaša učinke in koristi med trajanjem pogodbe ter po njenem prenehanju. To bi zlasti veljalo, če bi zaradi dejstva, da je družba Ryanair s tem letališčem sklenila sporazum, na letališču dejavnost začeli opravljati drugi letalski prevozniki, kar bi k poslovanju na letališču privabilo več trgovin, s tem pa bi se povečali prihodki letališča iz neletalskih dejavnosti. Po mnenju družbe Ryanair bi bilo treba te koristi, če bi Komisija izvedla skupno analizo donosnosti, upoštevati tako, da bi se odhodki družbe AMS šteli za dodatne operativne stroške, zmanjšane za plačila družbe AMS.

⁽¹⁾ „Cenik oglaševanja“ je standarden izraz v oglaševanju. Gre za natisnjen seznam cen oglaševanja, ki jih zaračunajo tiskani, radijski in televizijski mediji ali podjetja, ki na svojih spletnih mestih ponujajo oglaševalski prostor.

- (143) Družba Ryanair poleg tega meni, da bi bilo treba ob prenehanju sporazuma o letaliških storitvah v napovedani dodatni dobiček vključiti končno vrednost, da bi se upoštevala vrednost, ustvarjena po prenehanju sporazuma. Končna vrednost bi se lahko prilagodila na podlagi verjetnosti „obnovitve“, s katero se meri pričakovanje, da se bo dobiček ohranil po prenehanju sporazuma z družbo Ryanair ali po dogovoru o podobnih pogojih z drugimi letalskimi prevozniki. Družba Ryanair je menila, da bi se po upoštevanju negotovosti glede dodatnega dobička, ustvarjenega po prenehanju sporazuma o letaliških storitvah, lahko ocenila spodnja meja za koristi, ki izhajajo tako iz sporazuma z družbo AMS kot iz sporazuma o letaliških storitvah.
- (144) Poročili ta pristop dopolnjujeta s povzetkom rezultatov študij o učinkih trženja na vrednost znamke. V navedenih študijah je priznано, da se lahko s trženjem podpre vrednost znamke in pripomore k oblikovanju baze strank. V skladu s poročili oglaševanje letališča na spletnem mestu ryanair.com poveča zlasti prepoznavnost znamke. Navedeno je tudi, da lahko manjša regionalna letališča, ki želijo povečati svoj zračni promet, vrednost svoje znamke povečajo zlasti s sklenitvijo sporazumov o storitvah trženja z družbo AMS.
- (145) Nazadnje, v poročilih je navedeno, da ima pristop na podlagi denarnega toka prednost pred pristopom na podlagi kapitalizacije, v okviru katerega bi se stroški storitev trženja, ki jih zagotovi družba AMS, šteli za naložbo v neopredmeteno sredstvo (tj. vrednost znamke letališča). V pristopu na podlagi kapitalizacije bi se upošteval le delež izdatkov za trženje, ki se lahko pripiše neopredmetenim sredstvom letališča. Stroški trženja bi se šteli za naložbo v neopredmeteno sredstvo in bi se amortizirali med trajanjem pogodbe, pri čemer bi se ob koncu načrtovanega prenehanja sporazuma o letaliških storitvah upoštevala preostala vrednost. Pri tem pristopu se ne bi upošteval dodatni dobiček, ki bi nastal s prenehanjem sporazuma o letaliških storitvah z letalskim prevoznikom Ryanair, prav tako pa je težko izračunati vrednost neopredmetenega sredstva zaradi odhodkov za znamko in časovno obdobje uporabe tega sredstva. Metodologija na podlagi denarnega toka je primernejša od pristopa na podlagi kapitalizacije, saj se s slednjim ne bi zajele pozitivne koristi, ki bi jih imelo letališče zaradi podpisa sporazuma o letaliških storitvah z družbo Ryanair.

5.2.2.8 Zabeležka družbe Oxera št. 8 – Razporeditev stroškov naložbe, pripravljena za družbo Ryanair, 12. september 2014

- (146) V zabeležki je obravnavano, kako bi bilo treba v sporazumih letalskih prevoznikov razporediti stroške naložbe v letališko infrastrukturo, kadar je takšne stroške primerno obravnavati kot ustrezne za oceno dodatne donosnosti sporazuma letalskega prevoznika, če se uporablja načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (147) Družba Oxera trdi, da je primerna razporeditev stroškov naložbe glede na pričakovani delež zmogljivosti, ki ga predstavlja dani sporazum letalskega prevoznika. Zato svetovalna družba poudarja ključno razliko merjenja izkoriščenosti glede na zmogljivost, pri čemer navaja primere Alghero, Västerås, Reus in Girona.

5.2.2.9 Zabeležka družbe Oxera št. 9 – Ocena širšega vpliva sporazumov družbe AMS na promet letališča, ki jo je za družbo Ryanair pripravila družba Oxera, 26. september 2014

- (148) V tem poročilu je opredeljeno, kako empirično preskusiti, ali sporazumi družbe AMS pomenijo širše koristi, kar zadeva krepitev vrednosti znamke letališča in ustvarjanje mrežnih učinkov.
- (149) Družba Oxera je poudarila, da Komisija doslej na podlagi empirične analize še ni ugotovila, da je edina korist oglaševanja na spletnem mestu ryanair.com povečanje ravni prometa družbe Ryanair.
- (150) Družba Oxera obravnava možne širše koristi sporazumov družbe AMS ob upoštevanju kvalitativnih dokazov, ki jih je predložilo letališče Alghero. Dejansko se razume, da naj bi se ravni prometa letališča Alghero, ki ni povezano z družbo Ryanair, vsaj delno povečale zaradi koristi oglaševanja na spletnem mestu ryanair.com. Družba Oxera trdi, da je torej možno, da bi lahko imelo oglaševanje na spletnem mestu ryanair.com poleg povečanja ravni prometa družbe Ryanair širši dolgoročen vpliv na ravni prometa na letališčih.
- (151) Vendar svetovalna družba priznava, da zaradi nesorazmernosti informacij ni mogoče ustrezno nadzorovati vseh sprememb, ki se sočasno dogajajo na trgu. Družba Oxera torej poudarja, da je potrebna zanesljivejša analiza dolgoročnega vpliva oglaševanja na spletnem mestu ryanair.com na promet na letališčih.

- (152) Predlaga različne statistične pristope, ki bi jih lahko Komisija upoštevala pri proučevanju vpliva oglaševanja na spletnem mestu ryanair.com na promet družbe Ryanair in drugih družb na letališčih.
- (153) Družba Oxera povzema, da bi bilo pomembno širše koristi oglaševanja na spletnem mestu ryanair.com, če bi jih empirična analiza dokazala, ustrezno upoštevati v sporazumu o letaliških storitvah in predhodni oceni donosnosti družbe AMS na podlagi pristopa Komisije. Predlaga, da bi se lahko koristi upoštevale z vključitvijo končne vrednosti v analizo donosnosti, da bi se izrazila vrednost, ustvarjena z dejavnostmi trženja.

5.2.2.10 Zabeležka družbe Oxera št. 10 – Gospodarska presoja načela udeleženca v tržnem gospodarstvu: letališče Celovec – analiza donosnosti, ki jo je za družbo Ryanair pripravila družba Oxera, 3. november 2014

- (154) V poročilu je analizirana pričakovana donosnost sporazuma o letaliških storitvah iz leta 2006 na predhodni podlagi. V dokumentu so predstavljena tudi preverjanja občutljivosti v zvezi z rezultati poročila o načelu udeleženca v tržnem gospodarstvu iz leta 2011, kar zadeva pričakovano donosnost sporazuma o letaliških storitvah iz leta 2002.
- (155) Družba Oxera je proučila pričakovano donosnost posameznega sporazuma v različnih scenarijih, povezanih z osnovnim primerom. Družba Oxera potrjuje, da je namen osnovnega primera ob podpisu sporazumov o letaliških storitvah izražati predpostavke Celovca, če so preverjene z informacijami letališča.
- (156) Družba Oxera je pričakovano donosnost posameznega sporazuma izmerila z metodologijo neto sedanje vrednosti. Pričakovalo se je, da bodo neto sedanje vrednosti posameznih sporazumov pozitivne, zato rezultati analize donosnosti kažejo, da sta bila sporazum o letaliških storitvah iz leta 2002 in sporazum o letaliških storitvah iz leta 2006 tako donosna, da bi vlagatelj kot udeleženec v tržnem gospodarstvu verjetno ponudil podobne pogoje.
- (157) Iz analize pričakovane donosnosti sporazuma o letaliških storitvah iz leta 2002, predstavljene v poročilu, je razvidno, da so splošne ugotovitve iz poročila družbe Oxera iz leta 2011 zanesljive za več preverjanj občutljivosti. Ta preverjanja občutljivosti vključujejo spremembe diskontne stopnje, dodatne stroške, prihodke iz neletalskih dejavnosti in stroške naložbe.
- (158) Predloženi dokazi skupaj z rezultati primerjalne analize kažejo, da so dogovori v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Poleg tega se zdi, da so dogovori letališča Celovec združljivi s trgov, tudi v okviru številnih občutljivosti v zvezi s predpostavkami, na katerih temelji analiza. Iz dokazov je razvidno, da bi v podobnih okoliščinah vlagatelj kot udeleženec v tržnem gospodarstvu menil, da bi bilo donosno ponuditi dogovore, ki so podobni dogovorom med družbo Ryanair in letališčem KLU.
- (159) Na koncu družba Oxera omenja analizo stroškov in koristi, ki so jo izvedli avstrijski organi in zajema obdobje od 27. junija 2002 do 29. oktobra 2005, in trdi, da ocena združljivosti z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu ne bi smela temeljiti na tej analizi, saj (i) se zdi, da analiza določa pogoje javnega razpisa za upravljanje direktne rute med Celovcem in Londonom, ki ga je družba DMG objavila novembra 2011, namesto pogojev v sporazumu o letaliških storitvah iz leta 2002, (ii) se zdi, da analiza nima v celoti predhodne podlage, saj zajema le obdobje, v katerem je družba Ryanair dejansko poslovala na letališču, namesto obdobja, določenega v sporazumu o letaliških storitvah iz leta 2002, in (iii) so navedene letalske pristojbine iz analize stroškov in koristi, ki so jo predložili avstrijski organi, precej nižje od pristojbin iz sporazuma o letaliških storitvah iz leta 2002.

5.2.2.11 Zabeležka družbe Oxera št. 11 – Zakaj je primerjalna analiza pomemben dodatek k analizi donosnosti pri presojah v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu?, ki jo je za družbo Ryanair pripravila družba Oxera, 26. januar 2015

- (160) V zabeležki je pojasnjeno, zakaj bi se bilo treba pri presojah v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu za letališko-letalske pogodbe opirati na primerjalno analizo, vsaj kot navzkrižno preverjanje rezultatov analize donosnosti. Družba Oxera dejansko poudarja, da bi v skladu s pristopom, ki ga Komisija zagovarja v svojem obvestilu o pojmu državne pomoči⁽¹²⁾ in v drugih sektorjih (npr. v sektorju morskih pristanišč), primerjalna analiza morala imeti pomembno vlogo pri presoji, ali dogovori med letališčem in letalskim prevoznikom izpolnjujejo načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu.

⁽¹²⁾ Obvestilo Komisije o pojmu državne pomoči po členu 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL C 262, 19.7.2016, str. 1). Ko je družba Oxera januarja 2015 predložila svojo zabeležko, je bil ta dokument objavljen kot osnutek za javno posvetovanje.

- (161) To zlasti velja, če se v okviru analize donosnosti ne opravi presoja učinkovitosti stroškov letališča. Ker bi se pričakovalo, da bo udeleženec v tržnem gospodarstvu svoje stroške upravljal učinkovito, je pomembno proučiti učinkovitost stroškov letališča, da bi presoja načela udeleženca v tržnem gospodarstvu prinesla zanesljive ugotovitve.
- (162) Poleg tega družba Oxera trdi, da lahko letalski prevoznik na dveh letališčih s podobnimi značilnostmi plača enake pristojbine. Vendar če eno od letališč ni učinkovito, je mogoče skleniti, da sporazum med letališčem in letalskim prevoznikom ni v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (163) Družba Oxera poudarja, da družba Ryanair pri podpisovanju pogodb z letališčem ne more ugotavljati učinkovitosti stroškov letališča, medtem ko letališče lahko oceni, ali bo posel verjetno donosen.
- (164) Jasno je torej, da sedanji pristop Komisije k oceni združljivosti pogodb med letališčem in letalskim prevoznikom z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu družbi Ryanair ne zagotavlja zadostne pravne varnosti pri podpisovanju pogodb z letališči.

5.2.2.12 Zabeležka družbe Oxera št. 12 – Gospodarske presoje načela udeleženca v tržnem gospodarstvu: primerjalna analiza, ki vključuje družbo AMS, dodatek k poročilu družbe Oxera iz leta 2010, 10. april 2015

- (165) V zabeležki je proučen vpliv izvedbe skupne primerjalne analize sporazuma o letaliških storitvah in družbe AMS v zvezi z letališčem KLU glede na pristop Komisije. Družba Oxera poudarja, da analiza ne posega v stališče družbe Ryanair, da je treba sporazume o letaliških storitvah in sporazume družbe AMS obravnavati ločeno.
- (166) Analiza temelji na isti skupini primerljivih letališč kot v poročilu družbe Oxera v zvezi s letališčem KLU iz leta 2012. Da bi se zagotovila točnost primerjave, se je preverila stabilnost lastniške strukture in strukture financiranja letališč.
- (167) V obravnavanem obdobju so bile neto pristojbine, ki jih je družba Ryanair plačala na letališču KLU, brez plačil za trženje, ki sta jih prejeli družbi Ryanair in AMS, višje od povprečnih neto pristojbin na primerljivih letališčih, in sicer tako na odhajajočega potnika kot na obračanje. To pomeni, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu družbi Ryanair verjetno ponudil podobne dogovore.
- (168) Rezultati skupne primerjalne analize sporazuma o letaliških storitvah in družbe AMS so torej skladni z razlago, da so bili dogovori med družbama Ryanair in AMS ter letališčem KLU v skladu s preskusom načela udeleženca v tržnem gospodarstvu in ugotovitvami iz poročila družbe Oxera iz leta 2012.

5.2.2.13 Zabeležka družbe Oxera št. 13 – Vpliv izvajanja dejavnosti družbe Ryanair na prihodke letališč iz neletalskih dejavnosti, 4. december 2015

- (169) Družba Oxera je v tem poročilu proučila vpliv izvajanja dejavnosti družbe Ryanair na prihodke letališč iz neletalskih dejavnosti na odhajajočega potnika. Družba Oxera je menila, da je imel začetek izvajanja dejavnosti družbe Ryanair znaten pozitiven vpliv na raven prihodkov letališča iz neletalskih dejavnosti na potnika. Na podlagi navedenega je družba Oxera trdila, da sta bila pristop, ki ga je doslej uporabljala pri analizi donosnosti v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, in pristop, ki ga je v analizi uporabila Komisija⁽¹³⁾, konservativna, saj tega povečanja nista vključevala v prihodke letališča.
- (170) Družba Oxera je izvedla empirično analizo z vzorcem 57 evropskih letališč, ki naj bi bila čim bolj podobna letališčem, ki so predmet preiskave v zvezi z državno pomočjo. Družba Oxera je ugotovila, da so se z začetkom izvajanja dejavnosti družbe Ryanair⁽¹⁴⁾ na 29 od teh letališč prihodki iz neletalskih dejavnosti na odhajajočega

⁽¹³⁾ Družba Oxera se je sklicevala na pristop, ki ga je Komisija uporabila v sklepih o letališčih Pau in Nîmes, v katerih je pričakovane prihodke iz neletalskih dejavnosti na odhajajočega potnika izračunala na podlagi podatkov o letališčih pred podpisom sporazumov, ki jih je prilagodila glede na inflacijo.

Sklep Komisije (EU) 2015/1227 z dne 23. julija 2014 o državni pomoči SA.22614 (C 53/07), ki jo je Francija odobrila Gospodarski zbornici Pau-Béarn ter družbam Ryanair, Airport Marketing Services in Transavia (UL L 201, 30.7.2015, str. 109), točka 414.

Sklep Komisije (EU) 2016/633 z dne 23. julija 2014 o državni pomoči SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN), ki jo je Francija izvedla za gospodarsko zbornico Nîmes-Uzès-Le Vigan ter družbe Veolia Transport Aéroport Nîmes, Ryanair Limited in Airport Marketing Services Limited (UL L 113, 27.4.2016, str. 32), točka 436.

⁽¹⁴⁾ Družba Oxera je za začetek izvajanja dejavnosti družbe Ryanair štela leto, v katerem je družba Ryanair začela „intenzivno“ izvajati dejavnosti na letališču, kar je opredeljeno kot prvo leto, v katerem je število odhajajočih potnikov družbe Ryanair presegle 50 % največjega skupnega števila odhajajočih potnikov družbe Ryanair v enem letu na istem letališču v obdobju 1994–2012.

potnika v realnih cenah povečali za približno 12–13,7 % (več od inflacije), ta učinek pa je statistično pomemben. Družba Oxera meni, da je razlog verjetno ta, da potniki družbe Ryanair porabijo več kot potniki drugih letalskih prevoznikov, tudi zaradi manjše ponudbe hrane in pijače na krovu nizkocenovnih prevoznikov, in/ali ker je družba Ryanair začela izvajati dejavnosti, zaradi katerih se je razvil terminal – na primer s privabljanjem dodatnih trgovin na drobno.

- (171) Družba Oxera je ugotovila tudi, da ta učinek velja na splošno za nizkocenovne prevoznike. Družba Oxera meni, da bi lahko zaradi rasti v segmentu nizkocenovnih prevoznikov z močnimi znamkami, ki imajo velik potniški promet, začetek izvajanja dejavnosti nizkocenovnega prevoznika na letališču precej prispeval k razvoju letališča in s tem k višjim prihodkom iz neletalskih dejavnosti na potnika. Na podlagi upoštevanega vzorca letališč je družba Oxera navedla, da začetek izvajanja dejavnosti prevoznikov s polno ceno, nasprotno, ni bistveno vplival na prihodke letališča iz neletalskih dejavnosti na potnika.
- (172) Družba Oxera meni, da ti rezultati poudarjajo konservativnost pristopa, ki ga je doslej uporabljala pri analizi donosnosti v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, in pristopa, ki ga je v analizi uporabljala Komisija. V teh analizah ni bila predvidena nobena pospešena rast prihodkov letališča iz neletalskih dejavnosti na potnika, zato se niso upoštevale širše koristi dejavnosti družbe Ryanair na letališčih, ampak le ocene prihodkov iz neletalskih dejavnosti na odhajajočega potnika, povečane za precej nižjo stopnjo inflacije. Družba Oxera je zato pričakovala, da bo v njeni analizi v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu in analizi Komisije pričakovana donosnost dogovorov družbe Ryanair na letališču podcenjena.

5.3 AMS

- (173) Družba AMS je predložila naslednje pripombe.

5.3.1 Glede družbe AMS in spletnega mesta družbe Ryanair

- (174) Družba AMS trdi, da Komisija družb Ryanair in AMS ne bi smela obravnavati kot en subjekt, sporazumov o trženju med družbama AMS in DMG pa ne kot dodatek k sporazumu med letališčem in družbo Ryanair. Družba AMS ponuja storitve trženja, ki so utemeljene z lastnim ločenim namenom, njihova cena je določena glede na tržno vrednost, o njih pa se pogaja oziroma se zanje sklene pogodba ločeno od sporazumov družbe Ryanair z istimi letališči.
- (175) Poleg tega odločitev družbe Ryanair, da za prodajo oglaševalskega prostora na svojem spletnem mestu najame posrednika, ni neobičajna. Družba AMS je uspešna pri promociji in prodaji oglaševalskega prostora več družbam v vsej Evropi, tako zasebnim kot javnim.
- (176) Spletno mesto družbe Ryanair ima značilnosti, ki so pri trženju zelo zaželeno: je eno najbolj priljubljenih potovalnih spletnih mest na svetu; povprečno trajanje posameznega obiska na spletnem mestu družbe Ryanair je izjemno dolgo; oglaševanje letališča na spletnem mestu družbe Ryanair je edinstveno usmerjeno v morebitne potnike na navedeno letališče, s čimer se zagotovi, da se v nasprotju z oglaševanjem v časopisih, na radiu, televiziji ali drugih manj osredotočenih medijih, ki so namenjeni splošni javnosti, dobro izkoristijo skoraj vsa ali vsa sredstva, namenjena za oglaševanje.

5.3.2 Odsotnost prednosti za družbo AMS ali Ryanair

- (177) Družba AMS sporazume o trženju sklepa z javnimi in zasebnimi letališči, turističnimi organi, skupinami za najem vozil, spletnimi mesti s hotelskimi rezervacijami, zavarovalnicami in ponudniki telekomunikacijskih storitev.
- (178) Družba AMS v zvezi s cenami, po katerih zagotavlja oglaševalski prostor, in obsegom, v katerem je ta potreben, ne razlikuje med javnimi in zasebnimi oglaševalci. Zato iz dogovorov družbe AMS z javnimi letališči ali njihovimi hčerinskimi družbami ne more izhajati nobena državna pomoč. Družba AMS je z več zasebnimi letališči oziroma letališči pod zasebnim nadzorom (kot sta [...] in [...]) in drugimi zasebnimi subjekti sklenila sporazume pod podobnimi, nediskriminatornimi pogoji.
- (179) Kar zadeva komercialni interes, da bi morale letališče oglaševati na spletnem mestu ryanair.com, se družba AMS ne strinja z ugotovitvijo Komisije v sklepu o začetku postopka, saj ni pravne podlage za dvom glede komercialne razlage družbe DMG in oglaševanja letališča na spletnem mestu družbe Ryanair, dokler družba AMS storitve ponuja po tržni ceni.
- (180) Družba AMS je predložila več razlogov, na podlagi katerih bi bila družba DMG upravičena do nakupa storitev trženja družbe AMS za oglaševanje na spletnem mestu ryanair.com in ki so povzeti v nadaljevanju.

- (181) Prvič, oglaševanje na spletnem mestu družbe Ryanair je naložba v prepoznavnost znamke. Upravljavci obrobnih letališč se srečujejo z velikimi izzivi pri seznanjanju potnikov, letalskih prevoznikov in komercialnih upravljavcev neletalskih dejavnosti, ki so vsi morebitni viri prihodkov za letališča, z njihovo „znamko“. Večja prepoznavnost znamke lahko letališčem koristi na več načinov, ki se medsebojno vključujejo in dopolnjujejo, pri čemer lahko zlasti privabijo (i) prihajajoče potnike letalskega prevoznika, na spletnem mestu katerega se letališče oglašuje, (ii) morebitne stranke, ki brskajo po spletnem mestu nekega letalskega prevoznika, na katerem se letališče oglašuje, da na navedeno letališče letijo z drugim letalskim prevoznikom, ki izvaja rute na letališče, (iii) drugega letalskega prevoznika, da leti na navedeno letališče, in (iv) komercialne upravljavce (kot so verige trgovin na drobno, ki poslujejo na letališčih).
- (182) Drugič, z oglaševanjem na spletnem mestu družbe Ryanair se poveča delež prihajajočih potnikov. Letališča si prizadevajo, da bi skoraj polovico svojega prihodka ustvarila z neletalskimi dejavnostmi. Z vidika regionalnega letališča je precej verjetneje, da bodo prihodek iz neletalskih dejavnosti na letališču ustvarili prihajajoči potniki, ki prihajajo na letališče in nato z njega odhajajo, kot pa lokalni potniki, ki letališče uporabljajo za polet do tujih destinacij.
- (183) Tretjič, trženje in oglaševanje na spletnih mestih vseh letalskih prevoznikov sta postala osrednja praksa. Spletno mesto ryanair.com ima izredno vrednost kot mesto za trženje številnih produktov in storitev, povezanih s potovanji. Tudi če je družba Ryanair na tem področju orala ledino, bi bilo napačno skleniti, da se letališča ne oglašujejo na spletnih mestih drugih letalskih prevoznikov.

5.3.3 Določanje cen storitev družbe AMS

- (184) Družba AMS je trdila, da so cene njenih storitev določene po njihovi tržni vrednosti. Da bi družba AMS utemeljila to trditev, navaja, (i) da že dejstvo, da številne neletališke zasebne stranke iz različnih dejavnosti, kot je [...], pri njej naročajo storitve trženja, zadostuje kot dokaz, da so cene družbe AMS dejanske tržne cene, (ii) da sklep upravnega sodišča v Marseillu ⁽¹⁵⁾ in zadeva Bratislava ⁽¹⁶⁾ opozarjata na vrednost ponudbe trženja družbe AMS in prednosti, ki jih lahko partner pridobi s sklenitvijo takšnih dogovorov, ter (iii) da cene, ki jih zaračuna družba AMS, temeljijo na objektivnih merilih ⁽¹⁷⁾ in so pregledno navedene na njenem spletnem mestu ⁽¹⁸⁾.
- (185) Družba AMS omenja tudi poročilo družbe Zenobie Conseil in študijo neodvisne svetovalne družbe, predloženo Komisiji, da bi pojasnila, da storitve družbe AMS niso niti brez vrednosti niti precenjene, kot je navedla Komisija.
- (186) Družba AMS poudarja, da v sklepu o začetku postopka ni bilo ugotovljeno, da je odločitve družbe DMG mogoče pripisati državi, saj se Komisija enostavno zanaša na temeljno merilo končnega državnega lastništva, ki ga je prevzela iz svoje analize sporazuma z družbo LV (ki temelji na analogiji z odločitvami družbe KFBG). Družba AMS zato Komisijo poziva, naj zadevo temeljiteje prouči.

6. PRIPOMBE AVSTRIJE NA PRIPOMBE ZAINTERESIRANE STRANI

6.1 Pripombe Avstrije glede stališč zainteresiranih strani, ki so jih predložile družbe Austrian Airlines, Lufthansa in Germanwings

- (187) Glede prvega in drugega stališča treh letalskih prevoznikov z dne 23. julija 2012 oziroma 18. septembra 2012 avstrijski organi navajajo, da so se na družbi KFBG in Lufthansa obrnili le v zvezi s čitljivostjo nekaterih preglednic v dokumentih, ki so predmet preiskave.

⁽¹⁵⁾ Sodba upravnega sodišča v Marseillu z dne 20. oktobra 2009, v kateri je sodišče ugotovilo, da je sporazum med letališčem Marseille in AMS letališču omogočal, da prejme dejansko plačilo v obliki storitev trženja.

⁽¹⁶⁾ Sklep Komisije 2011/60/EU z dne 27. januarja 2010 o državni pomoči C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovaška – Sporazum med letališčem Bratislava in družbo Ryanair (UL L 27, 1.2.2011, str. 24), uvodna izjava 114. Komisija je ugotovila, da tudi če letališče ne plačuje za dodatno trženje na spletnem mestu družbe Ryanair in je na njem zgolj objavljeno kot destinacija, ni mogoče izključiti, da je oglaševanju mogoče pripisati določeno vrednost (glej uvodno izjavo 114). Komisija je ugotovila, da je bil sporazum, ki je bil predmet preiskave, skladen z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

⁽¹⁷⁾ Objektivna merila, kot so vrsta oglaševanja (povezave, pasice, besedilni odstavki, dolžina in postavitev oglasa na zaslonu), dnevno število obiskovalcev na spletnem mestu ter število rut na letališče in z njega.

⁽¹⁸⁾ Glej <http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf>.

- (188) V zvezi s trditvijo, da državne pomoči ni, se Avstrija sklicuje na svoje stališče z dne 15. maja 2012. Avstrija se zlasti strinja z utemeljitvijo družbe Lufthansa glede pravne ocene rabatov.
- (189) Kar zadeva seznam pristojbin, ki so ga avstrijski organi obravnavali v svojem prvem stališču iz leta 2008, Avstrija ponovno poudarja, da je bil v njeni izjavi zgolj poudarjen obstoj seznamov pristojbin na drugih letališčih. Letališči Frankfurt/Hahn in Lübeck zaradi drugačne ekonomske strukture dejansko nista primerljivi z letališčem KLU.
- (190) V zvezi z navedenim „navideznim razpisom“ Avstrija navaja, da so organi v zvezni deleži Koroški načrtovali povabilo k oddaji ponudb za vzpostavitev rute, ki povezuje London in Celovec. Javni razpis je zadeval zlasti splošen let v London. Avstrija potrjuje, da ni dokazov o omejevanju zahtevanih storitev na letališče Stansted ali katero koli drugo londonsko letališče.
- (191) Poleg tega opozarja, da se lahko javni razpis začne tudi, če ne gre za pravno obveznost. Trditev, da javni razpis ni bil nujno potreben, torej ni utemeljena. Avstrija opozarja tudi na gospodarsko vlogo javnih razpisov. Z javnim razpisom se zagotovi preglednost, kar zadeva obstoj povpraševanja in pogojev za povpraševanje. To morebitnemu ponudniku omogoča, da pripravi ponudbo, ki je značilna za tržno ceno. Dejstvo, da ponudbe ni oddal noben upravičeni ponudnik, kaže, da je bila zahtevana cena nižja od tržne cene. Da je postopek javnega razpisa pravilno izveden, mora biti povabilo k oddaji ponudb ustrezno objavljeno, morebitni kupci pa morajo imeti dovolj časa za pripravo predlogov. Avstrijski organi poudarjajo, da so obvestila, ki jih je oglaševalo letališče KLU, izpolnjevala navedene zahteve.

6.2 Pripombe Avstrije glede stališč zainteresiranih strani, ki sta jih predložili družbi Ryanair in AMS

- (192) Avstrija poudarja, da je za zvezno deželo Koroško in letališče KLU oglaševanje na spletnem mestu ryanair.com smiselno le, če družba Ryanair obratuje na letališču. Le v tem primeru bi se lahko začetni interes ciljnih strank pretvoril v dejanski nakup. Isto velja za rute v London in iz njega, ki so namenjene izboljšanju lokalne mobilnosti.
- (193) Poleg tega Avstrija potrjuje več trditev družbe Ryanair:
- Avstrija meni, da nobenih naložb ni mogoče pripisati prisotnosti družbe Ryanair na letališču,
 - kot je dokazano v sedanjem primeru, so popusti in spodbude v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu,
 - neobstoj poslovnega načrta sam po sebi ni v nasprotju z izpolnjevanjem načela udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (194) Kar zadeva pripombe družbe AMS, avstrijski organi poudarjajo strateški namen, na katerem temelji oglaševanje na internetu, zlasti na spletnem mestu ryanair.com. Dejansko je ciljna skupina spletnega mesta družbe Ryanair v skladu s portfeljem strank zvezne dežele Koroške in letališča KLU. Zasebni vlagatelj bi torej želel skleniti take sporazume o oglaševanju z družbo AMS.

7. OCENA OBSTOJA POMOČI

- (195) Komisija je analizirala, ali naslednji ukrepi pomenijo državno pomoč:
- financiranje družbe KFBG,
 - spodbujevalna shema iz leta 2005,
 - sklenitev sporazuma o poravnavi med družbama KFBG in AUA z uporabo spodbujevalne sheme iz leta 2005 za družbo AUA,
 - sporazumi o zračnih prevozih z družbo Ryanair iz leta 2002 in sporazumi o trženju z družbama AMS in LV iz leta 2002,
 - sporazumi z družbama Ryanair in AMS iz leta 2006,
 - sporazum z družbo HLX iz leta 2003,

- sporazum z družbo TUIfly iz leta 2008,
 - sporazumi z družbo Air Berlin iz leta 2009.
- (196) V skladu s členom 107(1) PDEU 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 z notranjim trgovom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.
- (197) Merila iz člena 107(1) PDEU so kumulativna. Za določitev, ali zadevni ukrep pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, morajo biti torej izpolnjeni vsi naslednji pogoji:
- upravičenec je podjetje v smislu člena 107(1) PDEU, kar pomeni, da izvaja gospodarsko dejavnost,
 - zadevni ukrep se financira iz državnih sredstev in ga je mogoče pripisati državi,
 - ukrep daje gospodarsko prednost,
 - ta prednost je selektivna,
 - zadevni ukrep izkrivlja konkurenco ali bi lahko izkrivljala konkurenco in lahko prizadene trgovino med državami članicami.

7.1 Financiranje družb KFBG in DMG

- (198) Kot je podrobneje opisano v uvodni izjavi 30 in naslednjih zgoraj, je imela družba KFBG koristi od ponovljene finančne podpore svojih delničarjev, zveznega ministrstva za notranje zadeve in zveznega ministrstva za finance. Ti finančni prispevki so se uporabili za kritje letnih izgub iz poslovanja družbe KFBG/DMG zaradi stroškov, povezanih s pogodbami o oglaševanju družbe KFBG z različnimi letalskimi prevozniki.

7.1.1 Gospodarska dejavnost in pojem podjetja

- (199) V skladu z ustaljeno sodno prakso mora Komisija najprej ugotoviti, ali sta družbi KFBG in DMG podjetji v smislu člena 107(1) PDEU. Pojem podjetja zajema vse subjekte, ki opravljajo gospodarsko dejavnost, ne glede na njihov pravni status in način financiranja⁽¹⁹⁾. Vsaka dejavnost ponudbe blaga ali storitev na določenem trgu je gospodarska dejavnost⁽²⁰⁾.
- (200) Splošno sodišče je v sodbi v zadevi Flughafen Leipzig/Halle potrdilo, da upravljanje letališča za komercialne namene in izgradnja letališke infrastrukture za komercialne namene pomenita gospodarsko dejavnost⁽²¹⁾. Ko začne upravljavec letališča opravljati gospodarske dejavnosti, tako da zagotavlja plačljive letališke storitve, se ne glede na njegov pravni status ali način financiranja šteje za podjetje v smislu člena 107(1) PDEU, zato se pravila Pogodbe o državni pomoči lahko uporabljajo za prednosti, ki mu jih je dodelila država ali ki so mu bile dodeljene iz državnih sredstev⁽²²⁾.
- (201) Komisija opozarja, da zaradi postopnega vstopa tržnih sil v letališki sektor ni mogoče določiti natančnega datuma, kdaj sta gradnja in upravljanje letališča postala gospodarska dejavnost. Vendar je Sodišče Evropske unije priznalo razvojne spremembe v naravi letaliških dejavnosti, Splošno sodišče pa je v sodbi v zadevi letališče

⁽¹⁹⁾ Sodba z dne 18. junija 1998 v zadevi Komisija proti Italiji, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; sodba z dne 23. aprila 1991 v zadevi Höfner in Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161; sodba z dne 16. novembra 1995 v zadevi Fédération Française des Sociétés d'Assurances proti Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392; sodba z dne 11. decembra 1997 v zadevi Job Centre, C-55/96, ECLI:EU:C:1997:603.

⁽²⁰⁾ Sodba z dne 16. junija 1987 v zadevi Komisija proti Italiji, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283; sodba z dne 18. junija 1998 v zadevi Komisija proti Italiji, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

⁽²¹⁾ Sodba z dne 24. marca 2011 v združenih zadevah Flughafen Leipzig-Halle GmbH in Mitteldeutsche Flughafen AG proti Komisiji ter Freistaat Sachsen in Land Sachsen-Anhalt proti Komisiji, T-455/08 in T-443/08, ECLI:EU:T:2011:117, zlasti točki 93 in 94, potrjena s sodbo z dne 19. decembra 2012 v zadevi Mitteldeutsche Flughafen AG in Flughafen Leipzig-Halle GmbH proti Komisiji, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821; glej tudi sodbo z dne 12. decembra 2000 v zadevi Aéroports de Paris proti Komisiji, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, potrjeno s sodbo z dne 24. oktobra 2002 v zadevi Aéroports de Paris proti Komisiji, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617, in sodbo z dne 17. decembra 2008 v zadevi Ryanair proti Komisiji, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585.

⁽²²⁾ Sodbi z dne 17. februarja 1993 v zadevah Poucet proti AGV in Pistre proti Cancave, C-159/91 in C-160/91, ECLI:EU:C:1993:63.

Leipzig/Halle razsodilo, da od leta 2000 ni več mogoče izključiti uporabe pravil o državni pomoči za financiranje letališke infrastrukture ⁽²³⁾. Zato je treba vsaj od datuma sodbe v zadevi Aéroports de Paris, tj. 12. decembra 2000 ⁽²⁴⁾, upravljanje in gradnjo letališke infrastrukture obravnavati kot gospodarsko dejavnost, ki spada na področje nadzora državnih pomoči.

7.1.1.1 Enotna gospodarska enota

- (202) Komisija opozarja, da bi bilo treba za namene uporabe pravil o državni pomoči dve ločeni pravni osebi obravnavati kot eno samo gospodarsko enoto, preden se prouči narava dejavnosti družb KFBG in DMG. Ta gospodarska enota se nato obravnava kot upoštevno podjetje.
- (203) Kot je Sodišče presodilo, je „v konkurenčnem pravu izraz ‚podjetje‘ treba razumeti kot oznako za gospodarsko enoto [...], četudi je pravno ta gospodarska enota sestavljena iz več oseb, fizičnih ali pravnih“ ⁽²⁵⁾. V zvezi s tem je Sodišče razsodilo, da lahko več subjektov skupaj izvaja gospodarsko dejavnost, s čimer pod določenimi pogoji sestavljajo gospodarsko enoto.
- (204) Pri ugotavljanju, ali več subjektov sestavlja gospodarsko enoto, Sodišče preverja obstoj nadzorne vloge ali funkcijskih, gospodarskih ali organskih povezav ⁽²⁶⁾.
- (205) Komisija meni, da sta v tem primeru družbi KFBG in DMG tako tesno povezani, da ju je treba za namene pravil o državni pomoči obravnavati kot enotno gospodarsko enoto. Prvič, opozoriti je treba, da je družba DMG 100-odstotna hčerinska družba družbe KFBG, zaradi česar lahko slednja prek skupščine delničarjev nadzira družbo DMG.
- (206) V praksi razpoložljive informacije kažejo, da se pomembne odločitve v zvezi z letališčem KLU redno sprejemajo na ravni družbe KFBG, ki navodila nato posreduje družbi DMG.
- (207) Na koncu Komisija meni, da so povezave med družbama KFBG in DMG dovolj tesne, da se družbi obravnavata kot ena sama gospodarska enota. Zlasti družba DMG je ekonomsko in pravno povsem odvisna od družbe KFBG in je brez lastne poslovne volje. Zato sta družbi KFBG in DMG za namene uporabe zakonodaje Unije o državni pomoči eno podjetje.

7.1.1.2 Gospodarska dejavnost

- (208) Družbi KFBG in DMG se ukvarjata z gradnjo, vzdrževanjem in upravljanjem letališča KLU. Zagotavljata letališke storitve in zaračunavata pristojbine uporabnikom – ponudnikom komercialnega letalstva in uporabnikom nekomercialnega splošnega letalstva – za uporabo letališke infrastrukture, pri čemer slednjo izkoriščata v tržne namene. Zato je treba na podlagi sodne prakse iz uvodnih izjav 200 in 201 skleniti, da sta družbi KFBG in DMG opravljali gospodarsko dejavnost vsaj od datuma sodbe Aéroports de Paris (tj. od 12. decembra 2000).
- (209) Iz stališča Avstrije je razvidno, da je letališče KLU že pred letom 2000 uspešno pritegnilo tako komercialno letalstvo kot splošno letalstvo.
- (210) Zato se sklene, da sta družbi KFBG in DMG od 12. decembra 2000 opravljali gospodarsko dejavnost in da kot enotna gospodarska enota pomenita podjetje v smislu člena 107(1) PDEU.

7.1.1.3 Pristojnost javne politike

- (211) Čeprav se morata družbi KFBG in DMG torej obravnavati kot podjetje v smislu člena 107(1) PDEU, je treba opozoriti, da niso vse dejavnosti lastnika in upravljavca letališča nujno gospodarske ⁽²⁷⁾.

⁽²³⁾ Sodba v zadevi Flughafen Leipzig-Halle GmbH in Mitteldeutsche Flughafen AG proti Komisiji ter Freistaat Sachsen in Land Sachsen-Anhalt proti Komisiji, opomba 21 zgoraj, ECLI:EU:T:2011:117, zlasti točki 84 in 158.

⁽²⁴⁾ Sodba v zadevi Aéroports de Paris proti Komisiji, opomba 24 zgoraj, ECLI:EU:T:2000:290, potrjena s sodbo z dne 24. oktobra 2002 v zadevi Aéroports de Paris proti Komisiji, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617.

⁽²⁵⁾ Sodba z dne 12. julija 1984 v zadevi Hydrotherm, C-170/83, ECLI:EU:C:1984:271, točka 11. Glej tudi sodbo z dne 14. oktobra 2004 v zadevi Pollmeier Malchow proti Komisiji, T-137/02, ECLI:EU:T:2004:304, točka 50.

⁽²⁶⁾ Sodba z dne 16. decembra 2010 v zadevi AceaElectrabel Produzione SpA proti Komisiji, C-480/09 P, ECLI:EU:C:2010:787, točke 47 do 55; sodba z dne 10. januarja 2006 v zadevi Ministero dell'Economia e delle Finanze proti Cassa di Risparmio di Firenze SpA in drugim, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, točka 112.

⁽²⁷⁾ Sodba z dne 19. januarja 1994 v zadevi SAT Fluggesellschaft proti Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7.

- (212) Sodišče ⁽²⁸⁾ je razsodilo, da dejavnosti, ki običajno spadajo v pristojnost države pri izvrševanju njenih uradnih pooblastil kot javnega organa, niso gospodarske in ne spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči. Take dejavnosti lahko vključujejo na primer varnost, kontrolo zračnega prometa, dejavnosti policije in carino. Financiranje mora biti strogo omejeno na nadomestilo za stroške, ki nastanejo zaradi teh dejavnosti, in se ne sme uporabiti za financiranje drugih gospodarskih dejavnosti ⁽²⁹⁾.
- (213) Zato financiranje dejavnosti, ki spadajo na področje javne politike, ali infrastrukture, ki je neposredno povezana z navedenimi dejavnostmi, na splošno ne pomeni državne pomoči ⁽³⁰⁾. Dejavnosti na letališču, kot so kontrola zračnega prometa, policija, carina, gasilci, dejavnosti, nujne za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja, in naložbe v zvezi z infrastrukturo in opremo, potrebno za izvajanje navedenih dejavnosti, se na splošno štejejo za negospodarske ⁽³¹⁾.
- (214) Vendar javno financiranje negospodarskih dejavnosti, ki so tesno povezane z izvajanjem gospodarske dejavnosti, ne sme povzročiti neupravičene diskriminacije med letalskimi prevozniki in upravljavci letališča. V skladu z ustaljeno sodno prakso je namreč prednost dodeljena, kadar javni organi prevzamejo breme stroškov, ki jih imajo podjetja pri izvajanju gospodarskih dejavnosti ⁽³²⁾. Če je torej v nekem pravnem sistemu običajno, da letalski prevozniki ali upravljavci letališča krijejo stroške nekaterih storitev, medtem ko nekaterim letalskim prevoznikom ali upravljavcem letališča, ki zagotavljajo enake storitve, teh stroškov ni treba kriti, imajo lahko slednji prednost, čeprav te storitve same po sebi veljajo za negospodarske. Zato je treba opraviti analizo pravnega okvira, ki se uporablja za upravljavca letališča, da se ugotovi, ali morajo v tem pravnem okviru upravljavci letališča ali letalski prevozniki kriti stroške zagotavljanja nekaterih dejavnosti, ki bi lahko bile same po sebi negospodarske, vendar so neločljivo povezane z izvajanjem njihovih gospodarskih dejavnosti.
- (215) Avstrija je trdila, da je treba šteti, da stroški, ki izhajajo iz ukrepov letalske varnosti v skladu s členi 1, 2, 8, 9 in 13 zakona o varnosti letalstva (*Luftfahrtssicherheitsgesetz*) iz leta 1992, spadajo na področje javne politike. Družba KFBG je v obdobju 2000–2010 prejela povračila naslednjih zneskov:

Preglednica 7

Povračila zveznega ministrstva za notranje zadeve in zveznega ministrstva za finance v obdobju 2000–2010

(v EUR)

2000	24 000
2001	24 000
2002	27 000
2003	553 000
2004	878 000
2005	642 000
2006	791 000

⁽²⁸⁾ Sodba z dne 16. junija 1987 v zadevi Komisija proti Italiji, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, točki 7 in 8, in sodba z dne 4. maja 1988 v zadevi Bodson proti Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, točka 18.

⁽²⁹⁾ Sodba z dne 18. marca 1997 v zadevi Diego Cali in Figli proti Servizi Ecologici Porto di Genova, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; Odločba Komisije N 309/2002 z dne 19. marca 2003; Odločba Komisije N 438/2002 z dne 16. oktobra 2002, Subvencije belgijskim pristaniškim upravam za izvrševanje nalog javne oblasti (UL C 284, 21.11.2002, str. 2).

⁽³⁰⁾ Odločba Komisije N 309/2002 z dne 19. marca 2003.

⁽³¹⁾ Glej zlasti sodbo z dne 19. januarja 1994 v zadevi SAT Fluggesellschaft proti Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, točka 30, in sodbo z dne 26. marca 2009 v zadevi Selex Sistemi Integrati proti Komisiji, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, točka 71.

⁽³²⁾ Glej, med drugim, sodbo z dne 3. marca 2005 v zadevi Wolfgang Heiser proti Finanzamt Innsbruck, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, točka 36 in navedena sodna praksa.

(v EUR)

2007	824 000
2008	1 134 000
2009	682 000
2010	896 000

- (216) Komisija ugotavlja, da se v skladu s členoma 8 in 9 ter členom 13(2) zakona o varnosti letalstva lahko povrnejo samo stroški, povezani z zagotavljanjem in vzdrževanjem prostorov in objektov, ki so potrebni za izvajanje dejavnosti, kot so opisane v členih 1 in 2 navedenega zakona. V skladu s členoma 1 in 2 zakona o varnosti letalstva mora upravljavec letališča zagotoviti previdnostno zaščito civilnih zrakoplovov, vključno s potniki, ki so na krovu ali vstopajo v zrakoplov, pred nevarnimi napadi z orožjem, strelivom, vojnimi sredstvi in vsemi drugimi nevarnimi napravami. Zato mora upravljavec letališča izvajati učinkovite varnostne kontrole. Vse druge stroške, ki niso povezani s to dejavnostjo, mora kriti upravljavec letališča.
- (217) Komisija meni, da je treba izvajanje učinkovitih varnostnih kontrol za zagotavljanje previdnostne zaščite v civilnem letalstvu šteti za negospodarsko dejavnost, kot je pojasnjeno v točki 35 smernic za letalski sektor iz leta 2014. Kar zadeva operativne stroške za to dejavnost, ki so nastali v obdobju 2000–2010, Komisija torej meni, da je stroške, za katere je upravljavec letališča upravičen do povračila na podlagi členov 8, 9 in 13 zakona o varnosti letalstva, mogoče šteti za stroške, ki spadajo na področje javne politike.
- (218) Glede na informacije, ki jih je predložila Avstrija, je praktično izvajanje postopka povračila v zvezi z zahtevki letališča, ki jih je bilo treba podrobno evidentirati, pomenilo dvojno preverjanje, ki sta ga izvedla fiskalni organ in zvezno ministrstvo za notranje zadeve. Zato je bilo prekomerno nadomestilo izključeno. Družba KFVG bi lahko stroške s področja javne politike ločila od drugih stroškov z zapletenim sistemom evidentiranja, s katerim bi se stroški pripisali posameznim letom na letališču KLU.
- (219) Komisija ugotavlja tudi, da se je zakon o varnosti letalstva kot zvezni zakon uporabljal enotno na vseh avstrijskih letališčih in da med upravljavci letališč ni bilo diskriminacije.
- (220) Zato Komisija meni, da povračilo operativnih stroškov, ki so nastali v obdobju 2000–2010 v zvezi s členi 1, 2, 8, 9 in 13 zakona o varnosti letalstva, spada na področje javne politike in je torej izvzeto iz uporabe pravil o državni pomoči.
- (221) Avstrija je navedla tudi, da letališče KLU redno uporabljajo avstrijske vojaške sile, policija za posredovanje in služba za reševanje po zraku Christophorus. Komisija se strinja, da se lahko te dejavnosti štejejo za odgovornosti javne uprave. Ker pa avstrijski organi niso dokazali, da je družba KFVG prejela povračilo za stroške teh dejavnosti, pogoji za povračilo stroškov, ki spadajo na področje javne politike, niso izpolnjeni.
- (222) Komisija torej meni, da se vsi stroški, ki se ne štejejo za stroške na področju javne politike v skladu s členi 1, 2, 8, 9 in 13 zakona o varnosti letalstva, štejejo za gospodarsko dejavnost.

7.1.2 Državna sredstva in pripisljivost državi

- (223) Da bi zadevni ukrepi pomenili državno pomoč, se morajo financirati iz državnih sredstev, odločitev o odobritvi ukrepa pa mora biti mogoče pripisati državi.
- (224) Pojem državne pomoči se uporablja za vsako prednost, ki jo iz državnih sredstev dodeli država sama ali posrednik, ki deluje na podlagi dodeljenih pooblastil ⁽³³⁾. Sredstva lokalnih organov so za uporabo člena 107 PDEU državna sredstva ⁽³⁴⁾.

⁽³³⁾ Sodba z dne 16. maja 2002 v zadevi Francija proti Komisiji, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

⁽³⁴⁾ Sodba z dne 12. maja 2011 v združenih zadevah Région Nord-Pas-de-Calais in Communauté d'agglomération du Douaisis, T-267/08 in T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, točka 108.

- (225) V tem primeru so bili ustrezni ukrepi, tj. finančni prispevki družbama KFBG in DMG, dodeljeni iz proračuna lokalnih organov. Finančni prispevki so prišli neposredno iz zvezne dežele Koroške, mesta Celovec in družbe KLH. Finančni prispevki, ki sta jih zagotovila zvezna dežela Koroška in mesto Celovec, se morajo šteti za državna sredstva. Enako velja za družbo KLH: družba KLH je bila oseba javnega prava, ki je bila leta 1990 ustanovljena z zakonom KLH-G, ki vključuje tudi statut družbe KLH. Družba KLH je delovala kot matična družba (holding), tj. agencija za državna sredstva za delnice, ki jih ima zvezna dežela Koroška v različnih udeležbah. Upravljala je poseben sklad *Zukunft Kärnten* za neposredno in posredno financiranje projektov. V tem skladu je bilo 500 milijonov EUR, ki so bili zagotovljeni iz proračuna zvezne dežele Koroške. Zato se morajo vsi finančni prispevki, ki jih je družba KFBG prejela od družbe KLH, šteti za državna sredstva.
- (226) V zvezi s pripisljivostjo državi je Sodišče v sodbi *Stardust Marine* odločilo tudi, da dejstvo, da je država ali državni subjekt edini ali večinski delničar podjetja, ne zadostuje za sklep, da se lahko prenos sredstev s strani navedenega podjetja pripiše njegovim javnim delničarjem⁽³⁵⁾. Po navedbi Sodišča tudi v primeru, da bi država lahko nadzorovala javno podjetje in imela prevladujoč vpliv na njegovo poslovanje, dejanskega izvajanja tega nadzora v določenem primeru ne bi bilo mogoče samodejno predvideti, saj lahko javno podjetje deluje bolj ali manj neodvisno glede na stopnjo avtonomnosti, ki mu jo prepusti država.
- (227) Po navedbi Sodišča so kazalniki, na podlagi katerih je mogoče sklepati o pripisljivosti, naslednji⁽³⁶⁾:
- dejstvo, da zadevno podjetje izpodbijane odločbe ne bi moglo sprejeti, ne da bi upoštevalo zahteve javnih organov,
 - dejstvo, da je moralo podjetje upoštevati direktive, ki so jih izdali javni organi,
 - vključevanje javnega podjetja v strukturo javne uprave,
 - narava dejavnosti javnega podjetja in njihovo izvajanje na trgu v običajnih konkurenčnih pogojih z zasebnimi gospodarskimi subjekti,
 - pravni status podjetja,
 - intenzivnost nadzora javnih organov nad upravljanjem podjetja,
 - drugi kazalniki, ki v posameznem primeru kažejo na vpletenost javnih organov ali težko verjetno nevpletenost pri sprejetju ukrepa, tudi ob upoštevanju razsežnosti ukrepa, njegove vsebine ali pogojev, ki jih vsebuje.
- (228) Komisija meni, da je finančne prispevke družbama KFBG in DMG mogoče pripisati državi. Zadevni ukrepi zvezne dežele Koroške in mesta Celovec, tj. finančni prispevki za družbi KFBG in DMG, so bili dodeljeni neposredno iz proračuna lokalnih in regionalnih organov. Zato Komisija meni, da jih je mogoče pripisati državi.
- (229) Enako velja za finančne prispevke, ki sta jih družbi KFBG in DMG prejeli od družbe KLH. Zvezna dežela Koroška je lahko nadzorovala družbo KLH in imela prevladujoč vpliv na njeno poslovanje ter imela tudi dejanski nadzor nad finančnimi prispevki, ki jih je družba KFBG prejela od družbe KLH. Pravni status družbe KLH kaže, da je bila družba KLH pravna oseba *sui generis*, katere edino pooblastilo je bilo upravljanje državnih sredstev v interesu zvezne dežele Koroške. Tudi narava dejavnosti družbe KLH kaže, da so bile te dejavnosti izključno v interesu zvezne dežele Koroške: družba KLH je imela 80 % delnic družbe KFBG in je torej dejavno zastopala interese zvezne dežele Koroške v zvezi z obstojem in vzdrževanjem vitalnega in uspešnega letališča v Celovcu za potrebe zvezne dežele Koroške. Poleg tega je tudi vsebina ukrepov, ki jih je družba KLH izvedla za zvezno deželo Koroško, kazala, da je družba KLH delovala v interesu zvezne dežele Koroške: odločitev o dodelitvi finančnih prispevkov je bila pomembna za obstoj letališča KLU in torej v precejšnjem interesu zvezne dežele Koroške.
- (230) Glede na statut družbe KLH je nadzorni svet družbe KLH neposredno imenoval upravni odbor družbe KLH. Nadzorni svet je imenovala neposredno vlada zvezne dežele Koroške. V statutu je navedeno, da člani nadzornega sveta predstavljajo deleže političnih strank, ki so zastopane v vladi zvezne dežele Koroške. Poleg tega se je moral nadzorni svet strinjati z vsemi odločitvami upravnega odbora glede naložb v višini nad 50 000 EUR. Družba KLH je bila na podlagi člena 5 statuta pod stalnim nadzorom vlade zvezne dežele Koroške. Vlada zvezne dežele Koroške je morala zagotoviti, da so bile vse odločitve družbe KLH v interesu zvezne države Koroške.

⁽³⁵⁾ Sodba z dne 16. maja 2002 v zadevi Francija proti Komisiji, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, točka 51 in naslednje.

⁽³⁶⁾ Prav tam.

- (231) Iz navedenega sledi, da se je moral nadzorni svet družbe KLH strinjati z vsemi odločitvami upravnega odbora družbe KLH glede financiranja družbe KFBG, ki je presešlo 50 000 EUR. Člani nadzornega sveta so zastopali politične stranke vlade zvezne dežele Koroške. Poleg tega je vlada zvezne dežele koroške nadzorovala te odločitve, pri čemer je morala s tem nadzorom zagotoviti, da so bile sprejete v interesu zvezne dežele Koroške. To so potrdili avstrijski organi, ki so navedli, da je vlada zvezne dežele Koroške sodelovala pri vseh odločitvah o financiranju družbe KFBG s strani družbe KLH.
- (232) Glede na navedeno Komisija meni, da vse kaže na to, da je finančne prispevke družbe KLH mogoče pripisati državi.

7.1.3 Gospodarska prednost

7.1.3.1 Načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu

- (233) Prednost v smislu člena 107(1) PDEU je vsaka gospodarska korist, ki je podjetje ne bi pridobilo v običajnih tržnih razmerah, tj. brez posredovanja države⁽³⁷⁾. Pomemben je le učinek ukrepa na podjetje, ne pa vzrok ali cilj posredovanja države⁽³⁸⁾. Za prednost gre takrat, kadar se finančni položaj podjetja zaradi posredovanja države izboljša (v primerjavi z običajnimi tržnimi razmerami).
- (234) Komisija nadalje opozarja, da „kapitala, ki ga da država neposredno ali posredno na razpolago podjetju, v okoliščinah, ki ustrezajo običajnim tržnim razmeram, ni mogoče šteti za državno pomoč“⁽³⁹⁾. Da bi Komisija v tem primeru lahko ocenila, ali sta družbi KFBG in DMG zaradi javnega financiranja letališča KLU pridobili prednost, ki je v običajnih tržnih razmerah ne bi pridobili, mora primerjati ravnanje javnih organov, ki zagotavljajo neposredna nepovratna sredstva za naložbe in finančne prispevke, z ravnanjem udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki se ravna po dolgoročnih možnostih donosnosti⁽⁴⁰⁾.
- (235) Pri oceni se ne smejo upoštevati pozitivni vplivi na gospodarstvo regije, v kateri je letališče, saj je Sodišče pojasnilo, da je za uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu pomembno vprašanje, „ali bi v podobnih okoliščinah zasebni delničar ob upoštevanju predvidljivih možnosti donosa ter ne glede na socialne dejavnike, dejavnike regionalne politike in sektorsko problematiko vpisal zadevni kapital“⁽⁴¹⁾.
- (236) Da bi Komisija lahko uporabila načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu, mora upoštevati čas sprejetja posameznih sklepov o zagotavljanju javnih sredstev družbama KFBG in DMG. Komisija mora svojo oceno utemeljiti tudi na informacijah in predpostavkah, ki so bile na voljo ustreznim lokalnim organom v času sprejetja sklepa o finančnih ureditvah zadevnih infrastrukturnih ukrepov.
- (237) Finančni prispevki zvezne dežele Koroške, mesta Celovec in družbe KLH so bili v bistvu namenjeni kritju izgub družb KFBG in DMG. Glede na dejstva, ki jih je sporočila Avstrija, so bili finančni prispevki delno dodeljeni za kritje izgub, ki so nastale zaradi stroškov družbe KFBG zaradi pogodb o trženju, ki sta jih družbi KFBG in DMG sklenili z različnimi letalskimi prevozniki. Komisija meni, da je treba takšne stroške, ki so nastali zaradi pogodb o trženju, sklenjenih z letalskimi prevozniki, šteti za običajne operativne stroške upravljavca letališča. Takšni stroški so dejansko izhajali iz obveznosti iz pogodb, ki jih je upravljavec letališča sklenil z letalskimi prevozniki. V skladu s takšnimi dogovori upravljavec letališča od letalskega prevoznika kupi storitve trženja za spodbujanje storitev letalskega prevoza, ki jih ponuja zadevni letalski prevoznik in imajo korist tako za upravljavca letališča kot letalskega prevoznika. Tako so finančni prispevki na koncu krili del običajnih operativnih stroškov družb KFBG in DMG, s čimer sta bili obe družbi razbremenjeni gospodarskega bremena, ki bi ga običajno morali nositi.

⁽³⁷⁾ Sodba z dne 11. julija 1996 v zadevi Syndicat français de l'Express international (SFEI) in drugi proti La Poste in drugim, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, točka 60, in sodba z dne 29. aprila 1999 v zadevi Španija proti Komisiji, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, točka 41.

⁽³⁸⁾ Sodba z dne 2. julija 1974 v zadevi Italija proti Komisiji, C-173/73, ECLI:EU:C:1974:71, točka 13.

⁽³⁹⁾ Sodba z dne 16. maja 2002 v zadevi Francija proti Komisiji, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, točka 69.

⁽⁴⁰⁾ Sodba z dne 21. marca 1991 v zadevi Italija proti Komisiji, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, točka 23; sodba z dne 12. decembra 2000 v zadevi Alitalia proti Komisiji, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, točka 84.

⁽⁴¹⁾ Sodba z dne 10. julija 1986 v zadevi Belgija proti Komisiji, C-40/85, ECLI:EU:C:1986:305.

- (238) Avstrija ni izrecno trdila, da so finančni prispevki v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Namesto tega je navedla, da lokalni organi zaprtja letališča niso nikdar videli kot realno možnost in da je bilo glede na potrebo in obveznost, da letališče obratuje, gospodarsko smiselno, da privabi bolj komercialno letalstvo. Ob drugih priložnostih je Avstrija trdila, da se je s finančnimi prispevki za letališče želelo gospodarsko okrečiti regijo in poudariti pomen letališča za regionalno gospodarstvo.
- (239) Vendar se družbeni in regionalni vidiki pri preskusu udeleženca v tržnem gospodarstvu ne morejo upoštevati. Čeprav se načeloma lahko sprejme, da je celo nepovratna sredstva družbi, ki je v celoti v lasti države, mogoče šteti za naložbe, ki so združljive s trgov, Avstrija ni predložila poslovnega načrta ali predhodnih izračunov, kot so analiza občutljivosti ali temeljne predpostavke o donosnosti, o pričakovani donosnosti finančnih prispevkov. Avstrija ni pojasnila, zakaj bi udeleženec v tržnem gospodarstvu še naprej vlagal kapital v podjetje, ki ustvarja izgube. Zato ni navedla, da so bili finančni prispevki običajne tržne naložbe.
- (240) Nazadnje, Komisija ugotavlja, da sta v skladu z informacijami, ki so jih predložili avstrijski organi, družbi KFBG in DMG od leta 2002 v večini upoštevanih let ustvarili izgube, če se pri obravnavanju neto rezultatov upoštevanih let ne upoštevajo finančni prispevki, ki sta jih od javnih organov prejeli za stroške pogodb o trženju, sklenjenih z letalskimi prevozniki.
- (241) Komisija ugotavlja, da ni bilo mogoče pričakovati, da bodo finančni prispevki v korist družb KFBG in DMG ustvarili razumno donosnost naložb za subjekte, ki so jih zagotovili, in torej niso bili odobreni v običajnih tržnih razmerah. S tega vidika je treba šteti, da se je s finančnimi prispevki družbama KFBG in DMG zagotovila gospodarska prednost.

7.1.3.2 Storitve splošnega gospodarskega pomena

- (242) Avstrija je trdila, da bi bilo financiranje družb KFBG in DMG s plačili zvezne dežele Koroške, mesta Celovec in družbe KLH v skladu z zahtevami sodne prakse v zadevi Altmark ⁽⁴²⁾ in torej ne bi pomenilo prednosti. Celotno upravljanje letališča bi se glede na potrebo po zagotovitvi dostopnosti koroške regije štelo za storitev splošnega gospodarskega pomena, zato bi zadevno financiranje pomenilo nadomestilo za storitev splošnega gospodarskega pomena, ki jo opravlja letališče.
- (243) Da bi lahko Komisija v primeru podjetij, pooblaščenih za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena, ugotovila, ali ukrepi, ki so predmet presoje, pomenijo prednost v smislu člena 107(1) PDEU, mora proučiti upoštevanje pogojev, ki jih je Sodišče določilo v svoji sodbi v zadevi Altmark. Te pogoje je mogoče povzeti, kot sledi:
- podjetje, ki prejema nadomestilo, mora dejansko izpolnjevati obveznosti javne službe, te pa morajo biti jasno opredeljene (prvi pogoj iz sodbe v zadevi Altmark),
 - merila, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, morajo biti določena vnaprej ter objektivno in pregledno (drugi pogoj iz sodbe v zadevi Altmark),
 - nadomestilo ne sme presežati tistega, kar je nujno za kritje vseh stroškov ali dela stroškov, ki so nastali zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička za izpolnjevanje teh obveznosti (tretji pogoj iz sodbe v zadevi Altmark),
 - če podjetje, ki se mu naloži izpolnjevanje obveznosti javne službe, ni izbrano s postopkom za oddajo javnega naročila, se mora raven potrebnega nadomestila določiti na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje, ki razpolaga z ustreznimi sredstvi za zadostitev zahtevam javne službe, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti (četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark).
- (244) Komisija je najprej ocenila upoštevanje četrtega merila iz sodbe v zadevi Altmark. Merila iz sodbe v zadevi Altmark se morajo upoštevati kumulativno, zato bi se zaradi neupoštevanja katerega od navedenih pogojev ugotovilo, da prisotnosti prednosti na podlagi tega preskusa ni mogoče izključiti, tudi če bi storitve, ki sta jih zagotavljali družbi KFBG in DMG, pomenile storitve splošnega gospodarskega pomena.
- (245) Četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark določa, da mora biti nadomestilo najnižje potrebno za uspešno podjetje, da se ne šteje za državno pomoč. Šteje se, da je to merilo izpolnjeno, če so bili prejemniki nadomestila izbrani s postopkom za oddajo javnega naročila, s katerim se je zagotovilo opravljanje storitev z najmanjšimi stroški za skupnost, ali pa je bilo, če prejemniki niso bili izbrani s postopkom za oddajo javnega naročila, nadomestilo izračunano glede na stroške uspešnega podjetja.

⁽⁴²⁾ Sodba z dne 24. julija 2003 v zadevi Altmark Trans in Regierungspräsidentium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

- (246) Na podlagi informacij, ki jih je predložila Avstrija, upravičenec ni bil izbran s postopkom za oddajo javnega naročila. Zvezna dežela Koroška ni organizirala javnega razpisa za upravljanje letališča KLU, ampak je ustanovila družbo KFBG, ki upravlja letališče.
- (247) Poleg tega iz dokazov ni razvidno, da je bila raven nadomestila določena na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje, ki razpolaga z ustreznimi sredstvi za zadostitev zahtevam javne službe, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti. V dokumentaciji dejansko ni dokumenta, iz katerega bi bilo razvidno, da je bila za namene določitve ravni finančnih prispevkov, dodeljenih družbi KFBG, izvedena analiza stroškov, ki bi jih imel povprečni upravitelj letališča pri upravljanju letališča, primerljivega z letališčem KLU. Avstrijski organi niso predložili takšne analize. Zdi se, da finančni prispevki za družbo KFBG krijejo finančne potrebe družbe KFBG brez predhodne analize stroškov.
- (248) Zato ni dokazov, ki bi podprli trditev, da družba KFBG opravlja letališke storitve z najmanjšimi stroški za skupnost.
- (249) Poleg tega so bili vsi izračuni nadomestil enkratna plačila, ki niso bila del predhodno oblikovanega mehanizma nadomestil. V obravnavanem primeru parametri, na podlagi katerih bi bilo treba izračunati nadomestilo za storitev splošnega gospodarskega pomena, niso bili objektivno in pregledno določeni vnaprej. Zato tudi drugi pogoj iz sodbe v zadevi Altmark ni izpolnjen.
- (250) Ker so pogoji iz sodbe v zadevi Altmark kumulativni, v tej fazi za sklep, da se za zadevne ukrepe ne more šteti, da glede na sodbo v zadevi Altmark ne vključujejo državne pomoči, zadostuje ugotovitev Komisije, da v obravnavanem primeru ni izpolnjeno drugo ali četrto merilo. Na vprašanje, ali upravljanje letališča KLU pomeni storitev splošnega gospodarskega pomena oziroma ali je Avstrija v opredelitvi storitve splošnega gospodarskega pomena storila očitno napako, ni treba odgovoriti. Komisija zato meni, da ukrep družbi KFBG zagotavlja gospodarsko prednost.

7.1.4 *Selektivnost*

- (251) Ukrep državne pomoči spada na področje uporabe člena 107(1) PDEU, če daje prednost „posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga“. Zato se za državno pomoč štejejo le ukrepi v korist podjetjem, s katerimi je prednost dodeljena selektivno.
- (252) V obravnavanem primeru finančni prispevki koristijo le družbama KFBG in DMG. Ukrepi so zato po opredelitvi iz člena 107(1) PDEU selektivni.

7.1.5 *Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino*

- (253) Če pomoč, ki jo dodeli država članica, okrepi položaj podjetja v primerjavi z drugimi konkurenčnimi podjetji na notranjem trgu, je treba šteti, da navedena pomoč negativno vpliva na ta trg ⁽⁴³⁾. Z gospodarsko prednostjo, ki je bila z neposrednimi nepovratnimi sredstvi za naložbe in finančnimi prispevki v tej zadevi zagotovljena upravljavcu letališča, je okrepljen njegov gospodarski položaj, saj je lahko upravljavec letališča začel poslovati, ne da bi mu bilo treba kriti vse stroške naložb in operativne stroške, ki so neločljivo povezani s tem.
- (254) Kot je bilo ocenjeno v uvodni izjavi 208 in naslednjih, je upravljanje letališča gospodarska dejavnost. Na eni strani si konkurirajo letališča, da bi pridobila letalske prevoznike in ustrezen zračni promet (potniški in tovorni), na drugi strani pa upravljavci letališč, da bi lahko upravljali zadevno letališče. Poleg tega si lahko zlasti v zvezi z nizkocenovnimi prevozniki in ponudniki čarterskih poletov konkurirajo letališča z različnimi zaledji in celo v različnih državah članicah, da bi pritegnila navedene letalske prevoznike.
- (255) Kot je navedeno v točki 40 smernic za letalski sektor iz leta 2005 in ponovno poudarjeno v točki 45 smernic za letalski sektor iz leta 2014, s področja uporabe člena 107(1) PDEU ni mogoče izvzeti niti malih letališč. Poleg tega je v točki 45 smernic za letalski sektor iz leta 2014 izrecno navedeno, da „sorazmerna majhnost podjetja, ki prejme javno financiranje, ne izključi a priori možnosti, da bi bila trgovina med državami članicami prizadeta“.

⁽⁴³⁾ Sodba z dne 30. aprila 1998 v zadevi Het Vlaamse Gewest proti Komisiji, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

- (256) Letališče KLU je leta 2012 oskrbelo približno 230 000 potnikov na leto, v obdobju 2004–2007 pa jih je oskrbelo tudi že približno 520 000. Kot je bilo ugotovljeno v uvodni izjavi 21, je letališče KLU v bližini letališča Ljubljana (80 km) in do dve uri vožnje oddaljeno od šestih drugih letališč. Z letališča KLU se opravljajo mednarodni leti v destinacije, kot so London, Frankfurt, München, Hamburg ali Dunaj. Vzletno-pristajalna steza letališča Celovec je dovolj dolga (2 720 m) in letalskim prevoznikom omogoča mednarodne lete na srednje dolgih progah. Glede na ta dejstva je treba upoštevati, da javno financiranje družb KFBG in DMG izkrivlja ali bi lahko izkrivljalo konkurenco in bi lahko vplivalo na trgovino med državami članicami.
- (257) Glede na navedeno je treba za javno financiranje, odobreno družbama KFBG in DMG, šteti, da bi lahko izkrivljalo konkurenco in vplivalo na trgovino med državami članicami.

7.1.6 Sklepna ugotovitev

- (258) Ob upoštevanju navedenih premislekov Komisija meni, da javno financiranje, odobreno družbama KFBG in DMG v obliki finančnih prispevkov med letoma 2000 in 2010, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

7.2 Spodbujevalna shema iz leta 2005

7.2.1 Gospodarska dejavnost in pojem podjetja

- (259) Spodbujevalna shema iz leta 2005 letalskim prevoznikom zagotavlja popuste za opravljanje posebnih storitev letalskega prevoza. Zagotavljala je zlasti popuste za nove destinacije letov, okrepljene obstoječe letalske povezave ter pogostejše in zanesljivejše obstoječe letalske povezave, kot je opisano v uvodnih izjavah od 33 do 38.
- (260) Letalski prevozniki z opravljanjem takšnih storitev zračnega prevoza opravljajo gospodarsko dejavnost in torej pomenijo podjetja v smislu člena 107(1) PDEU. Analizirati je treba, ali se je s spodbujevalno shemo iz leta 2005 letalskim prevoznikom, ki uporabljajo letališče KLU, dodelila gospodarska prednost.

7.2.2 Gospodarska prednost

- (261) Kadar so letališču na voljo javna sredstva, se pomoč letalskemu prevozniku načeloma lahko izključi, če razmerje med letališčem in letalskim prevoznikom preneha biti prednostno v tržnem gospodarstvu.
- (262) V skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 ⁽⁴⁴⁾ se obstoj pomoči letalskemu prevozniku, ki uporablja posamezno letališče, načeloma lahko izključi, če cena letalskih storitev ustreza tržni ceni ali če je s predhodno analizo, ki temelji na informacijah, ki so bile na voljo ob dodelitvi pomoči, in na predvidljivih razvojnih trendih, mogoče dokazati, da bo dogovor med letališčem in letalskim prevoznikom dodatno pozitivno prispeval k dobičku za letališče in da je del splošne strategije za dolgoročno donosnost. Pri drugem pristopu je treba oceniti, ali bi na datum sklenitve sporazuma preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval, da bo ta sporazum privedel do večjega dobička kot sicer. Navedeni večji dobiček se meri z razliko med dodatnimi prihodki, za katere se pričakuje, da bodo ustvarjeni s sporazumom (tj. razliko med prihodki, ki bi se dosegli, če bi bil sporazum sklenjen, in prihodki, ki bi se dosegli brez njegove sklenitve), in dodatnimi stroški, ki bi nastali zaradi pogodbe (tj. razliko med stroški, ki bi nastali, če bi se sporazum sklenil, in stroški, ki bi nastali brez njegove sklenitve), od tako pridobljenih denarnih tokov pa se odšteje ustrezna diskontna stopnja.
- (263) Vendar kar zadeva prvi pristop (primerjava s tržno ceno), Komisija meni, da v sedanosti ni mogoče opredeliti ustreznega referenčnega merila za vzpostavitev realne tržne cene za storitve, ki jih ponujajo letališča ⁽⁴⁵⁾. Komisija torej meni, da je najustreznejše merilo za oceno dogovorov, ki jih sklenejo letališča s posameznimi letalskimi prevozniki, predhodna analiza dodatne donosnosti.

⁽⁴⁴⁾ Glej smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 53.

⁽⁴⁵⁾ Glej smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 59.

- (264) Poudariti je treba, da je lahko na splošno uporaba načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki temelji na povprečni ceni na drugih podobnih trgih, koristna, če je tako ceno mogoče smiselno opredeliti ali izpeljati iz drugih tržnih kazalnikov. Vendar ta način ni enako ustrezen v primeru letaliških storitev, saj se struktura stroškov in prihodkov med letališči običajno zelo razlikuje. Razlog je v tem, da so stroški in prihodki odvisni od razvitosti letališča, števila letalskih prevoznikov, ki uporabljajo letališče, njegove zmogljivosti v smislu potniškega prometa, stanja infrastrukture in povezanih naložb, regulativnega okvira, ki se lahko med državami članicami razlikuje, ter morebitnih dolgov ali obveznosti, ki jih je imelo letališče v preteklosti ⁽⁴⁶⁾.
- (265) Poleg tega je zaradi liberalizacije trga zračnega prevoza otežena vsaka izključno primerjalna analiza. Kot je razvidno iz tega primera, poslovne prakse med letališči in letalskimi prevozniki ne temeljijo vedno le na objavljenem seznamu pristojbin. Ti poslovni odnosi se precej razlikujejo. Vključujejo delitev tveganja glede potniškega prometa in morebitne povezane poslovne in finančne odgovornosti, običajne spodbujevalne sheme in spreminjanje razpršenosti tveganj med trajanjem sporazumov. Zato ene transakcije ni mogoče dejansko primerjati z drugo na podlagi cene za obračanje ali cene na potnika.
- (266) Poleg tega primerjalna analiza ni primeren način za določitev tržnih cen, če razpoložljiva referenčna merila niso bila opredeljena ob upoštevanju tržnih okoliščin ali pa so obstoječe cene znatno izkrivljene zaradi javnega posredovanja. Zdi se, da so takšna izkrivljanja v letalskem sektorju prisotna iz razlogov, pojasnjenih v točkah od 57 do 59 smernic za letalski sektor iz leta 2014:

„Letališča v javni lasti so javni organi tradicionalno obravnavali kot infrastrukture za spodbujanje lokalnega razvoja in ne kot podjetja, ki poslujejo v skladu s tržnimi pravili. Cene na navedenih letališčih se zato običajno ne določajo ob upoštevanju dogajanj na trgu in zlasti dobrih predhodnih možnosti prihodnjih donosov, temveč predvsem ob upoštevanju socialnih ali regionalnih preudarkov.

Tudi če so nekatera letališča v zasebni lasti ali se upravljajo zasebno in se pri tem ne upoštevajo socialni ali regionalni preudarki, lahko na cene na navedenih letališčih močno vplivajo cene, ki jih zaračunava večina javno subvencioniranih letališč, saj prav slednje cene upoštevajo letalski prevozniki v pogajanjih z letališči v zasebni lasti ali z zasebnim upravljanjem.

V teh okoliščinah Komisija močno dvomi, da se lahko v sedanosti opredeli ustrezno referenčno merilo za vzpostavitev realne tržne cene za storitve, ki jih ponujajo letališča. Ta položaj se lahko v prihodnosti spremeni ali razvije [...]“.

- (267) Kot so opozorila sodišča Unije, je primerjalna analiza glede na zadevni sektor zgolj eno od analitičnih orodij za ugotovitev, ali je upravičenec dobil gospodarsko prednost, ki je v običajnih tržnih razmerah ne bi dobil ⁽⁴⁷⁾. Čeprav lahko Komisija ta pristop uporabi, k temu ni zavezana, če bi bilo to neprimerno, kot je v obravnavanem primeru.
- (268) Družba Ryanair v svoji študiji z dne 9. aprila 2013 (zabeležka družbe Oxera št. 3) v bistvu trdi, da se lahko preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu uporabi na podlagi primerjave s poslovnimi dogovori drugih evropskih letališč.
- (269) Najprej je treba opozoriti, da med postopkom niti Avstrija niti druge zainteresirane tretje strani Komisiji niso predlagale vzorca primerljivih letališč, ki bi se lahko uporabila v tem primeru in so dovolj primerljiva z letališčem KLU v smislu obsega in vrste prometa, vrste in ravni zagotovljenih letaliških storitev, oddaljenosti letališča od velikega mesta, števila prebivalcev v zaledju letališča, blaginje okoliških območij ter različnih geografskih območij, iz katerih bi bilo mogoče privabiti potnike.

⁽⁴⁶⁾ Glej Sklep Komisije 2011/60/EU z dne 27. januarja 2010 o državni pomoči C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovaška – Sporazum med letališčem Bratislava in družbo Ryanair (UL L 27, 1.2.2011, str. 24), uvodni izjavi 88 in 89.

⁽⁴⁷⁾ V zvezi s primerjalno analizo glede na donosnost (v nasprotju z določanjem cen) v sektorju glej sodbo z dne 3. julija 2014 v združenih zadevah Španija in Ciudad de la Luz proti Komisiji, T-319/12 in T-321/12, ECLI:EU:T:2014:604, točka 44.

- (270) Študija družbe Oxera z dne 4. julija 2011 je bila omejena na primerjavo med pristojbinami, ki jih je družba Ryanair plačala na letališčih [...] in [...], ter pristojbinami, ki jih je družba Ryanair plačala v skladu s sporazumom o letaliških storitvah na letališču KLU. V študiji ni bilo ocenjeno, ali je vzorec letališč iz primerjalne analize izpolnjeval vsa merila iz smernic za letalski sektor iz leta 2014, saj so se ocenili samo obseg prometa, vrsta letališkega prometa in blaginja okoliških območij ⁽⁴⁸⁾.
- (271) Tudi če bi bil ta vzorec primerljivih letališč na voljo, bi bila primerjalna metoda v tem primeru povsem neuporabna. Kot je navedeno zgoraj, spodbujevalna shema, ki jo je treba analizirati, letalskim prevoznikom zagotavlja različne popuste za opravljanje zelo posebnih storitev zračnega prevoza (za nove destinacije letov, okrepljene obstoječe letalske povezave ter pogostejše in zanesljivejše obstoječe letalske povezave). Poleg tega je treba v zvezi s sporazumi o trženju med družbo KFBG in letalskimi prevozniki analizirati zapletene svežnje. Svežnje sestavljata sporazum o letaliških storitvah in sporazum o storitvah trženja (včasih združena v eno pravno sredstvo). Te transakcije vključujejo več „cen“, in sicer različne letališke pristojbine, ceno storitev zemeljske oskrbe in ceno storitev trženja, pri čemer so nekatere od teh cen odvisne od števila potnikov ali števila premikov letal, druge pa so fiksne. Vsaka od teh transakcij torej ustvari zapleten niz finančnih tokov med upravljavcem letališča ter letalskim prevoznikom in njegovimi hčerinskimi družbami, ti tokovi pa vključujejo prihodke od letaliških pristojbin, prihodke, povezane s storitvami zemeljske oskrbe, in prihodke, povezane s storitvami trženja.
- (272) Zato primerjava med letališkimi pristojbinami, ki jih je družba KFBG zaračunala zadevnim letalskim prevoznikom, in letališkimi pristojbinami, zaračunanami na primerljivih letališčih, ne bi zagotovila nobenega uporabnega kazalnika, ki bi pokazal, ali so pogoji preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu izpolnjeni. Za veljavno primerjavo transakcij, zajetih v tej oceni, bi bilo treba za letališča v primerjalnem vzorcu vsaj opredeliti sklop primerljivih transakcij, ki morajo vključevati predvsem enakovredne storitve trženja in enakovredne storitve zemeljske oskrbe. Tak vzorec primerljivih transakcij pa bi bilo nemogoče najti, saj so transakcije, zajete v tej oceni, zelo zapletene in specifične, še toliko bolj pa zaradi dejstva, da so cene storitev zemeljske oskrbe in storitev trženja zelo redko javno objavljene, zato bi jih bilo težko pridobiti in uporabiti kot podlago za primerjavo.
- (273) Nazadnje, če se domneva, da bi bilo mogoče na podlagi veljavne primerjalne analize ugotoviti, da so bile cene, ki so se uporabile v različnih transakcijah, zajetih v tej oceni, enake ali višje od tržnih cen, določenih na podlagi vzorca primerljivih transakcij, Komisija ne bi mogla zaključiti, da so bile navedene transakcije v skladu s tržno ceno, če bi se izkazalo, da je upravljavec letališča ob sklenitvi teh transakcij pričakoval, da bodo z njimi povezani dodatni stroški višji od dodatnih prihodkov. Udeleženec v tržnem gospodarstvu blaga ali storitev dejansko ne bi hotel zagotavljati po tržni ceni, če bi s tem ustvaril dodatno izgubo.
- (274) Komisija meni, da je v zvezi s to analizo primerno ponoviti, da so bile Avstrija in zainteresirane strani po sprejetju smernic za letalski sektor iz leta 2014 pozvane, naj predložijo pripombe glede uporabe navedenih smernic v obravnavanem primeru (glej uvodno izjavo 8). Niti Avstrija niti zainteresirane strani niso vsebinsko nasprotovale pristopu Komisije, v skladu s katerim je v primeru, da ni mogoče opredeliti ustreznega referenčnega merila za določitev realne tržne cene za storitve, ki jih letališča zagotavljajo letalskim prevoznikom, najustreznejše merilo za oceno dogovorov, sklenjenih med tema dvema strankama, predhodna analiza dodatne donosnosti.
- (275) Ob upoštevanju vsega navedenega Komisija meni, da je treba v obravnavanem primeru uporabiti pristop, ki je v smernicah za letalski sektor iz leta 2014 na splošno priporočen za uporabo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu v zvezi z razmerji med letališči in letalskimi prevozniki, in sicer predhodno analizo dodatne donosnosti ⁽⁴⁹⁾.
- (276) Ta pristop je utemeljen z dejstvom, da ima lahko upravljavec letališča objektiven interes za sklenitev transakcije z letalskim prevoznikom, če lahko razumno pričakuje, da bo ta transakcija povečala njegove dobičke (ali zmanjšala njegove izgube) v primerjavi z nasprotnim položajem, v katerem se transakcija ne sklene, ne glede na kakršno koli primerjavo s pogoji, ki jih letalskim prevoznikom ponujajo drugi upravljavci letališč, ali celo s pogoji, ki jih isti upravljavec letališča ponuja drugim letalskim prevoznikom.

⁽⁴⁸⁾ Za druga merila, ki jih je treba oceniti, glej točko 60 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

⁽⁴⁹⁾ Glej točko 59 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

- (277) Poleg navedenega mora biti letališka infrastruktura odprta za vse letalske prevoznike in ne namenjena le določenemu letalskemu prevozniku, da se izključi možnost, da bi se prednost zaradi združljive pomoči upravljavcu letališča prenesla na posameznega letalskega prevoznika.
- (278) Komisija v zvezi s tem ugotavlja tudi, da so cenovne razlike standardna poslovna praksa. Vendar bi morale biti takšne politike razlikovanja cen poslovno upravičene.
- (279) Spodbujevalna shema iz leta 2005 je bila uvedena, da bi se okrepila konkurenčnost letališča KLU. Pri pripravi spodbujevalne sheme iz leta 2005 je upravljavec letališča KLU analiziral število potnikov, premike na letališču in finančne rezultate prejšnjega leta. Avstrija meni, da je iz takrat opravljene tržne primerjave razvidno, da je bilo letališče KLU zaradi visokih povprečnih fiksnih stroškov posebno drago letališče v Avstriji.
- (280) Komisija ugotavlja, da je družba AUA po 1. oktobru 2003 enostransko zmanjšala plačila pristojbin za obračanje, ki bi jih morala plačati letališču KLU. Čeprav sta družbi KFBG in AUA 20. oktobra 2005 podpisali sporazum o poravnavi glede plačila pristojbin za obračanje v obdobju od 1. oktobra 2003 do 20. oktobra 2005, se je morala družba KFBG v obdobju od oktobra 2003 do oktobra 2005 soočiti s precejšnjimi primanjkljaji v zvezi s plačili letaliških pristojbin. Poleg tega so se vsi sporazumi med družbami KFBG, DMG, Ryanair, LV in AMS iz leta 2002 nenadoma končali oktobra 2005, ko je družba Ryanair zaradi gospodarskih razlogov nehala izvajati zračni prevoz potnikov med letališčema KLU in STN. Zaradi vseh teh dejavnikov skupaj je moralo letališče KLU ponovno proučiti svojo politiko določanja cen in uvesti spodbujevalno shemo iz leta 2005.
- (281) Glede na informacije, ki jih je predložila Avstrija, je izvršilni odbor družbe KFBG pripravil podrobno predhodno študijo donosnosti, ki jo je odobril nadzorni svet družbe KFBG.
- (282) Komisija je pri oceni te predhodne študije donosnosti ugotovila, da je družba KFBG celovito študijo pripravila na podlagi svojega računovodskega sistema, ki temelji na celotnih stroških. Ta predhodna analiza stroškov in koristi vključuje natančno formulo za izračun celotnih stroškov družbe KFBG. Stroški so razdeljeni na različne stroškovne dejavnike, ki zajemajo vse stroške, nastale pri upravljanju letališča (pristojbina za pristajanje, pristojbina za infrastrukturo na javnem delu letališča, pristojbina za infrastrukturo na nadzorovanem delu letališča, pristojbina za potnike, pristojbina za vodenje prometa in pristojbina za oskrbo na ploščadi). Študija o donosnosti vključuje tudi podrobno pojasnilo, kako sta bila izračunana stroškovna dejavnika v višini [...] EUR za stroške, odvisne od števila letov, tj. MTOW, in v višini [...] EUR za stroške, odvisne od števila potnikov, in sicer na podlagi sistema družbe KFBG za izračun stroškov, ki se je takrat uporabljal. Ker je bilo 51 % storitev vodenja prometa oddanih podizvajalcu, tj. družbi Tyrolean Airways, so bili ti stroški v izračunu stroškov označeni kot stroški storitev tretje osebe. Osem odstotna obrestna mera kapitalizacije, ki jo je navedla družba KFBG, je bila izračunana po metodi tehtanega povprečja stroškov kapitala in je ustrezala meri, ki jo je leta 2002 objavilo letališče Dunaj. Kot prihodek iz neletalskih dejavnosti je družba KFBG navedla prihodkovne dejavnike, kot so letališke trgovine, parkiranje na letališču, skladišče za tovor ter prihodek iz sporazumov o najemu in zakupu. Povprečen prihodek iz teh virov, od katerega so se odšteli stroški teh virov, izmerjen na podlagi ugotovljenih podatkov iz preteklih let, je bil povprečen dobiček iz neletalskih dejavnosti v višini [...] EUR na potnika. Družba KFBG je znesek zaokrožila navzdol na [...] EUR dobička iz neletalskih dejavnosti na potnika. Vse navedene temeljne predpostavke se zdijo smiselne. Predvsem temeljijo na ugotovitvah v zvezi s stroški in prihodki ter v primeru podatkov o stroških na izpopolnjenem sistemu merjenja stroškov.
- (283) Te ugotovljene vrednosti za stroške in prihodke družbe KFBG so se nato uporabile za analizo stroškov in koristi v različnih modelih za izračune. Ti modeli so predstavljali različne predvidene rute letov z letališča KLU in nanj z različnimi letalskimi prevozniki in ob predpostavljani različnih stopenj izkoriščenosti zmogljivosti. Izbrane rute so ustrezale običajnim rutam, za katere je obstajal interes majhnega regionalnega letališča, kot je letališče Celovec. Te analize so v skladu z metodo dodatnih stroškov iz smernic za letalski sektor, saj se z njimi meri, ali bi lahko prihodki, ki se v okviru posameznega modela pričakujejo zaradi dodatnega prometa, krili ustrezne dodatne stroške in ustvarili razumen dobiček. Avstrija je na poziv Komisije predložila dodatne modele, da bi bili zajeti vsi običajni scenariji in morebitne rute, ki bi bili leta 2005 zanimivi za družbo KFBG.
- (284) Avstrija je trdila, da je letališče KLU pričakovalo, da za opravljanje dodatnih letaliških storitev za letalske prevoznike, ki so bili privabljeni s spodbujevalno shemo iz leta 2005, ne bodo potrebne dodatne naložbe. Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da so bili s spodbujevalno shemo iz leta 2005 popusti dejansko ponujeni samo za nove letalske prevoznike, nove povezave ali povečano število potnikov, tako da navedena shema ni negativno vplivala na *status quo* na letališču. Komisija ugotavlja, da je imelo letališče KLU predvsem po odhodu družbe Ryanair oktobra 2005 neizkoriščene zmogljivosti, tako da naj za obvladovanje dodatnega prometa ne bi bilo treba nadgraditi infrastrukture ali pridobiti dodatne opreme ali zaposliti novega osebja. Avstrija je potrdila, da ni

bilo potrebe po zaposlitvi novega osebja ali razširitvi obstoječe infrastrukture ali drugi opremi, da bi se uporabljala za nove letalske prevoznike ali nove povezave (na primer, obstoječi tekoči trakovi za prtljago in obstoječe osebje so zadostovali). Zato Komisija meni, da so bili dodatni stroški omejeni na spodbude iz spodbujevalne sheme iz leta 2005.

- (285) Poleg tega je letališče KLU pričakovalo, da bi se z vsakim novim letalskim prevoznikom ali novo povezavo ustvarili prihodki iz letalskih in neletalskih dejavnosti. Ker je višina stroškov ostajala približno enaka, bi po mnenju Avstrije vsak nov letalski prevoznik ali nova povezava pozitivno prispevala k donosnosti letališča. Letališče KLU bi lahko torej s predhodnega vidika pričakovalo, da bi se z vsakim novim letalskim prevoznikom ali novo povezavo povečali prihodki, saj takrat naložbe niso bile potrebne. Komisija meni, da je bila spodbujevalna shema iz leta 2005 s predhodnega vidika dejansko dodatno donosna.
- (286) To ugotovitev še dodatno podpira dejstvo, da je družba KFBG po uvedbi spodbujevalne sheme iz leta 2005 dejansko privabila več novih letalskih prevoznikov (kot so Air Berlin, Robin Hood, Condor, Lufthansa in Germanwings), okrepila obstoječe destinacije (AUA) in vzpostavila nove povezave. Strategija letališča KLU na podlagi popustov za povečanje njegovega poslovanja je bila uspešna. Razpoložljivi podatki nazadnje kažejo, da se je zaradi spodbujevalne sheme iz leta 2005 postopno povečal prihodek letališča (prihodki iz letalskih in neletalskih dejavnosti so se povečali z [...] EUR v letu 2006 na [...] EUR v letu 2010).
- (287) Komisija nadalje ugotavlja, da bi bilo treba v okviru ocene spodbujevalne sheme iz leta 2005 oceniti tudi obseg, v katerem se lahko dogovori štejejo za del izvajanja splošne strategije letališča, ki naj bi vsaj dolgoročno vodila k donosnosti. V zvezi s tem mora Komisija upoštevati dejanske dokaze, ki so bili na voljo, in razvojne trende, ki bi se lahko razumno pričakovali v času priprave spodbujevalne sheme iz leta 2005, zlasti prevladujoče tržne razmere. Komisija bi morala upoštevati zlasti tržne spremembe, ki so jih sprožili liberalizacija trga zračnega prevoza, vstop na trg in razvoj nizkocenovnih prevoznikov in drugih prevoznikov, ki ponujajo storitve od točke do točke, spremembe v organizacijski in ekonomski strukturi letališke industrije ter stopnja diverzifikacije in kompleksnosti nalog, ki jih opravljajo letališča, okrepitev konkurence med letalskimi prevozniki in letališči, negotovo gospodarsko okolje zaradi sprememb v prevladujočih tržnih razmerah ali druge negotovosti v gospodarskem okolju. Komisija ugotavlja, kot je opisano v uvodnih izjavah 279 in 280, da je letališče KLU spodbujevalno shemo iz leta 2005 štelo za potreben korak za zagotovitev svoje prihodnje sposobnosti preživetja in donosnosti zaradi več razlogov (kot so primanjkljaji v zvezi s plačili letaliških pristojbin družbe AUA od oktobra 2003 do oktobra 2005 ter odhod družbe Ryanair z oktobrom 2005).
- (288) Nazadnje, Komisija ugotavlja, da je letališka infrastruktura letališča KLU na voljo vsem letalskim prevoznikom in ni namenjena le določenemu letalskemu prevozniku. Spodbujevalna shema iz leta 2005 je bila tudi objavljena na spletnem mestu letališča KLU in je bila na voljo vsem zainteresiranim letalskim prevoznikom.

7.2.3 Sklepna ugotovitev

- (289) Glede na navedene premisleke Komisija ugotavlja, da je letališče KLU pri sprejetju spodbujevalne sheme iz leta 2005 delovalo kot udeleženec v tržnem gospodarstvu. Zato se z ukrepom zadevnim letalskim prevoznikom ni zagotovila gospodarska prednost, prav tako pa ukrep ni pomenil državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU. Poudariti je treba, da ta ugotovitev velja le za letalske prevoznike, za katere se je spodbujevalna shema iz leta 2005 uporabljala kot takšna. Za primere, v katerih se je uporaba sheme za danega letalskega prevoznika kombinirala z dvostranskim sporazumom, na primer sporazumom o trženju, se ta ugotovitev ne uporablja samodejno. V takšnih okoliščinah je treba pri uporabi načela udeleženca v tržnem gospodarstvu dejansko upoštevati združene učinke spodbujevalne sheme in dvostranskega sporazuma.

7.3 Sklenitev sporazuma o poravnavi z družbo AUA in uporaba spodbujevalne sheme iz leta 2005 za družbo AUA

7.3.1 Gospodarska dejavnost in pojem podjetja

- (290) Družba AUA z opravljanjem storitev zračnega prevoza opravlja gospodarsko dejavnost in torej pomeni podjetje v smislu člena 107(1) PDEU.

7.3.2 Gospodarska prednost

- (291) Da se oceni, ali sporazum med letališčem v javni lasti, ki so mu na voljo javna sredstva, in letalskim prevoznikom slednjemu zagotavlja gospodarsko prednost, je treba proučiti, ali je bil navedeni sporazum skladen z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, kot je opisano zgoraj v uvodnih izjavah od 261 do 278.

7.3.2.1 Časovni okvir za oceno dodatnih stroškov in prihodkov

- (292) Udeleženec v tržnem gospodarstvu bo pri odločanju, ali naj sklene sporazum o letalskih storitvah in/ali sporazum o storitvah trženja, za časovni okvir svoje ocene izbral trajanje sporazuma. To pomeni, da bo preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu ocenil dodatne stroške in prihodke med veljavnostjo sporazuma.
- (293) V tem primeru je treba upoštevati posebnost položaja družbe KFBG ob podpisu sporazuma z družbo AUA. Družba KFBG je morala 20. oktobra 2005 upoštevati razvoj svojega pogodbenega odnosa z družbo AUA v prihodnosti in tudi v preteklosti do oktobra 2003. Družba AUA je po 1. oktobru 2003 enostransko zmanjšala plačila pristojbin za obračanje, ki bi jih takrat morala plačati letališču KLU. Družba KFBG je 17. novembra 2003 proti družbi AUA na lokalnem okrožnem sodišču zato vložila civilno tožbo v zvezi z dolgovanimi letalskimi pristojbinami. Družba KFBG je ob podpisu sporazuma o poravnavi 20. oktobra 2005 po tem sporu torej morala upoštevati tako prihodnje letalske pristojbine, ki jih bo morala plačati družba AUA, kot še vedno neporavnane letalske pristojbine iz preteklega obdobja, za katere je upala, da bodo poravnane.

7.3.2.2 Presoja

- (294) Družbi KFBG in AUA sta 20. oktobra 2005 podpisali sporazum o poravnavi za obdobje od 1. oktobra 2003 do 20. oktobra 2005. Stranki sta se v tem sporazumu o poravnavi strinjali, da bosta prekinili sodna postopka v teku. Prvi sodni postopek na lokalnem okrožnem sodišču se je nanašal na civilno tožbo družbe KFBG proti družbi AUA v zvezi z neporavnanimi letalskimi pristojbinami. Drugi sodni postopek se je nanašal na tožbo družbe AUA proti družbi KFBG na nacionalnem protikartelnem sodišču v zvezi s konkurenčnim pravom.
- (295) Družbi sta se v okviru sporazuma o poravnavi dogovorili o naslednjem:
- družba AUA se je strinjala, da bo družbi KFBG plačala [...] EUR,
 - obe stranki sta se strinjali, da spodbujevalna shema iz leta 2005 postane del sporazuma o poravnavi in se za družbo AUA uporablja od 1. oktobra 2003.
- (296) Avstrija trdi, da družbi KFBG in DMG pred sklenitvijo sporazuma o poravnavi z družbo AUA nista pripravili predhodnih poslovnih načrtov.
- (297) Pojasnila je, da so družba KFBG, družba KLH in odvetniška pisarna, ki je zastopala družbo KFBG v obeh sodnih postopkih, pred podpisom sporazuma o poravnavi podrobno ocenile pravne in gospodarske prednosti ter slabosti podpisa sporazuma. Da bi dokazala te ocene in premisleke, je Avstrija predložila številna poročila in protokole, ki jih je upravni odbor družbe KFBG predložil nadzornemu svetu družbe KFBG⁽⁵⁰⁾, ter razpoložljive pravne dokumente v zvezi s pravnima postopkoma.
- (298) Na podlagi teh dokumentov so mogoče naslednje ugotovitve.
- (299) Na eni strani je oktobra 2005 skupni dolg družbe AUA za pristojbine za obračanje, ki bi jih morala plačati družbi KLU, znašal [...] EUR. Zato je družba KFBG na lokalnem okrožnem sodišču vložila civilno tožbo proti družbi AUA, saj je menila, da družba AUA ni bila upravičena do enostranskega zmanjšanja plačil z oktobrom 2003. Ker je družba KFBG izpolnila svoje obveznosti iz sporazuma o zračnih prevozih z družbo AUA, je menila, da je naslednji korak sodni postopek.
- (300) Na drugi strani pa je treba upoštevati, da je družba AUA 7. januarja 2004 predložila dolg odgovor na tožbo v tem postopku. Poleg tega je 17. oktobra 2004 na podlagi nacionalnega konkurenčnega prava na nacionalnem protikartelnem sodišču vložila pritožbo zaradi zlorabe prevladujočega položaja družbe KFBG. Družba KFBG se je torej soočala s trdnim pravnim ugovorom družbe AUA, medtem ko si je prizadevala za izvršitev svojih zahtevkov zoper družbo AUA za plačilo celotnih letalskih pristojbin.

⁽⁵⁰⁾ Glej poročila 167.–173. seje nadzornega sveta družbe KFBG z dne 29. julija 2004, 8. oktobra 2004, 1. decembra 2004, 4. marca 2005, 4. maja 2005, 30. septembra 2005 in 12. decembra 2005.

- (301) Sočasno so na gospodarski položaj družbe KFBG močno vplivali neporavnane letališke pristojbine in trajanje spora v teku. Poročila nadzornega sveta družbe KFBG ⁽⁵¹⁾ kažejo, da so neporavnane letališke pristojbine zelo negativno vplivale na likvidnost družbe KFBG ter da so zato morali družbi KFBG njeni delničarji dodeliti nepovratna sredstva v višini [...] EUR. To potrebo po denarju potrjujejo tudi izjave o denarnem toku družbe KFBG iz obdobja 2003–2005.
- (302) Kot je razvidno iz pravnih dokumentov postopka, družba KFBG ni imela možnosti, da bi zahtevala predhodno odredbo zoper družbo AUA v zvezi s plačilom, saj v primeru družbe KFBG niso bili izpolnjeni pogoji za ta pravni instrument. Sočasno je družba AUA zavrnila plačilo skupnega zneska pristojbin za obračanje, saj je trdila, da so bile te pristojbine za obračanje veliko višje od pristojbin za obračanje, ki jih je takrat na letališču KLU plačevala družba Ryanair. Družba AUA je zahtevala, da se obravnava enako kot družba Ryanair, trditev, da ji pripada pravica do enakih pogojev, kot jih ima družba Ryanair, pa je podprla z več argumenti: pogodbeno obveznostjo letališča KLU in njegovo dolžnostjo enakega obravnavanja ter zlorabo prevladujočega položaja letališča KLU in varstvom pred nelojalno konkurenco. Poleg tega je družba AUA trdila, da je letališče KLU kršilo člen 63 nacionalnega zakona o letalstvu (Luftfahrtgesetz) in člen 20 uredbe o upravljanju civilnih letališč (Zivilflugplatz-Betriebsordnung). V skladu s členom 63 nacionalnega zakona o letalstvu morajo biti civilna letališča vsem udeležencem v letalstvu dostopna pod enakimi pogoji. V skladu s členom 20 uredbe o upravljanju civilnih letališč morajo letališke pristojbine temeljiti na objektivnih značilnostih. Ker te pravni argumenti niso bili *prima facie* povsem neutemeljeni, družba KFBG ni mogla biti prepričana, da bi družba AUA izgubila v civilnem postopku na lokalnem okrožnem sodišču.
- (303) Kot je razvidno iz dopisovanja med družbama KFBG in AUA v obeh sodnih postopkih, je družba AUA med postopkom družbi KFBG grozila, da bo prenehala opravljati storitve na letališču KLU kot svoji destinaciji. Storitve, ki jo družba AUA izvaja med Celovcem in avstrijskim glavnim mestom Dunajem, je bila in je še vedno najpomembnejša letalska povezava za letališče KLU. Za družbo KLU je bilo torej bistveno, da ohrani svojo redno povezavo z vozliščem družbe AUA na Dunaju. Zaradi te grožnje je družba KFBG v letih 2004 in 2005 iskala nadomestne letalske prevoznike, ki bi zagotovili letalsko povezavo z Dunajem, če bi družba AUA dejansko nehala opravljati svoje storitve na letališču KLU.
- (304) Kot je trdila Avstrija, družba KFBG ni uspela poiskati drugega, nadomestnega letalskega prevoznika, ki bi ponujal podobne storitve med letališčema KLU in Dunaj, kot jih je ponujala družba AUA. Prekinitev opravljanja storitev družbe AUA bi za letališče KLU pomenilo izgubo glavnega letalskega prevoznika, kar bi povzročilo, da bi obveznosti presegle sredstva.
- (305) Avstrija je na poziv Komisije pripravila podrobno rekonstruirano predhodno analizo finančnega položaja družbe KFBG z dne 20. oktobra 2005.

Preglednica 8

Rekonstruirana predhodna analiza štirih različnih scenarijev med družbama KFBG in AUA

Izračun scenarijev na podlagi ekstrapolacije iz leta 2005	Scenarij 1 Vključuje družbo AUA kot polnega plačilnega zastopnika	Scenarij 2 Povsem brez družbe AUA	Scenarij 3 Vključno z družbo AUA s spodbudo	Scenarij 4 Procesno leto družbe AUA
Dobiček	[...]	[...]	[...]	[...]
Letni dobiček	[...]	[...]	[...]	[...]
Denarni tok	[...]	[...]	[...]	[...]
Denarni tok po naložbah	[...]	[...]	[...]	[...]
Podlaga za leto 2005 v tisoč EUR Odhajajoči potniki	[...]	[...]	[...]	[...]
Prihodki iz letalstva	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁵¹⁾ Glej poročila nadzornega sveta družbe KFBG z dne 4. maja 2005 (točka 5), 1. decembra 2004 (točka 3), 8. oktobra 2004 (točka 8) in 29. julija 2004 (točka 7).

Izračun scenarijev na podlagi ekstrapolacije iz leta 2005	Scenarij 1 Vključuje družbo AUA kot polnega plačilnega zastopnika	Scenarij 2 Povsem brez družbe AUA	Scenarij 3 Vključno z družbo AUA s spodbudo	Scenarij 4 Procesno leto družbe AUA
Spodbuda	[...]	[...]	[...]	[...]
Prilagojena vrednost za prihodke AAG				[...]
Prihodki iz letalstva	[...]	[...]	[...]	[...]
Drugi prihodki	[...]	[...]	[...]	[...]
Dobiček	[...]	[...]	[...]	[...]
Materialni stroški	[...]	[...]	[...]	[...]
Odhodki za zaposlene	[...]	[...]	[...]	[...]
Amortizacija	[...]	[...]	[...]	[...]
Operativni stroški	[...]	[...]	[...]	[...]
Stroški projekta	[...]	[...]	[...]	[...]
Povračilo za sodelovanje v zvezi s trženjem	[...]	[...]	[...]	[...]
Dobiček	[...]	[...]	[...]	[...]
Finančni rezultat	[...]	[...]	[...]	[...]
Letni rezultati	[...]	[...]	[...]	[...]
Denarni tok (neto dobiček z odbitkom za amortizacijo)	[...]	[...]	[...]	[...]
Naložbe za potrebne zamenjave na leto – 1 500 000–2 000 000 EUR	[...]	[...]	[...]	[...]
Denarni tok po naložbah	[...]	[...]	[...]	[...]
Projekt AAG – Destinaciji Dunaj in Frankfurt, 2005				
MTOW (Dunaj in Frankfurt)				[...]
Odhajajoči potniki (Dunaj in Frankfurt)				[...]
Obračanja				[...]
Prihodki iz projekta				[...]
Stroški projekta/mejni stroški				
Vodenje prometa (*)				[...]
Glede na lete				[...]
Glede na potnike				[...]
Skupni zaokroženi stroški projekta				[...]
Zaokrožen rezultat projekta				[...]
Zaokrožena spodbuda				[...]

(*) Družba KFBG ni vključila stroškov vodenja prometa, saj to storitev za družbo AUA opravlja njena hčerinska družba Tyrolean Airways in ne družba KFBG.

- (306) Pri pripravi analize v preglednici 8 je Avstrija upoštevala premisleke v nadaljevanju. Analiza predstavlja štiri različne scenarije in njihove ustrezne rezultate za družbo KFBG.
- (a) Scenarij, v katerem se nadaljuje sporazum z družbo AUA, ki je do oktobra 2003 plačevala letališke pristojbine v celoti (stanje v primeru, da bi družba AUA še naprej plačevala pristojbine);
 - (b) scenarij, v katerem družba AUA preneha opravljati vse storitve na letališču AUA;
 - (c) scenarij, v katerem se sporazum z družbo AUA nadaljuje z uporabo spodbujevalne sheme iz leta 2005 (podpis sporazuma o poravnavi), in
 - (d) scenarij, v katerem se nadaljuje sporazum z družbo AUA, ki še naprej plačuje le del zahtevanih letaliških pristojbin (stanje brez podpisa sporazuma o poravnavi).
- (307) Komisija ugotavlja, da so bili za družbo KFBG glede na sodna postopka z družbo AUA možni le zadnji trije scenariji, saj je bil prvi zgolj teoretičen. Med temi tremi scenariji pa se je za udeleženca v tržnem gospodarstvu v okoliščinah, v kakršnih je bila družba KFBG, zdela smiselna nadomestna možnost le tretji scenarij. V četrtem scenariju, v katerem družba KFBG ne bi podpisala sporazuma o poravnavi in bi družba AUA še naprej plačevala le del letaliških pristojbin, bi se finančni položaj družbe KFBG in njena likvidnost še naprej slabšala. V primerjavi z drugimi scenariji bi četrti scenarij v prihodnosti nedvomno pomenil negativen denarni tok družbe KFBG. Še slabši bi bil rezultat v drugem scenariju, če bi družba AUA prenehala opravljati svoje storitve na letališču KLU, ker ne bi bil podpisan sporazum o poravnavi in bi se sodna postopka nadaljevala. V tem scenariju bi bil v prihodnosti denarni tok družbe KFBG še slabši.
- (308) Glede na navedene premisleke Komisija ugotavlja, da je bil tretji scenarij edini smiselni scenarij, ki bi ga lahko izbral udeleženec v tržnem gospodarstvu v okoliščinah, v kakršnih je bila družba KFBG oktobra 2005. Tretji scenarij je pomenil, da bi družba AUA plačala zahtevane letališke pristojbine, vendar ne celotnega zneska, tj. le [...] EUR skupna dolga v višini [...] EUR. Udeleženec v tržnem gospodarstvu bi delno izgubo letaliških pristojbin upošteval pri vrednotenju pozitivnih učinkov sporazuma o poravnavi. Zaradi sporazuma o poravnavi bi družba AUA plačala skoraj dve tretjini skupnega dolga, kar bi pomenilo pozitiven denarni tok v prihodnosti, odpravo likvidnostnih težav letališča KLU in sočasno zagotovitev nadaljevanja rednih letalskih prevozov družbe AUA na letališču KLU. Pričakovani diskontirani rezultat tretjega scenarija je bil pozitiven.
- (309) Zato Komisija ugotavlja, da bi s predhodnega vidika zasebni udeleženec v tržnem gospodarstvu podpisal sporazum o poravnavi, namesto da bi izbral eno od drugih nadomestnih možnosti.

7.3.3 Sklepna ugotovitev

- (310) Komisija ugotavlja, da sta družbi KFBG in DMG pri sklenitvi sporazuma o poravnavi delovali kot udeleženec v tržnem gospodarstvu. Zato se z odločitvijo o sklenitvi sporazuma o poravnavi družbi AUA ni zagotovila gospodarska prednost, prav tako pa sporazum ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

7.4 Sporazumi z družbami Ryanair, LV in AMS iz leta 2002

7.4.1 Gospodarska dejavnost in pojem podjetja

- (311) Družba Ryanair ponuja storitve zračnega prevoza. Družbi LV in AMS ponujata storitve trženja. Opravljanje takšnih storitev je gospodarska dejavnost. Družbe Ryanair, LV in AMS torej pomenijo podjetja v smislu člena 107(1) PDEU.

7.4.2 Državna sredstva in pripisljivost državi

- (312) Da bi zadevni ukrepi pomenili državno pomoč, se morajo financirati iz državnih sredstev, odločitev o odobritvi ukrepa pa mora biti mogoče pripisati državi. V zvezi z merili, na podlagi katerih se presojata obstoj državnih sredstev in pripisljivost državi, je naveden sklic na uvodne izjave od 224 do 232.
- (313) Komisija ugotavlja, da sta družbi KFBG/DMG v 100-odstotni lasti države. Do leta 2003 so bile delnice družb KFBG/DMG v lasti Republike Avstrije (60 %), zvezne dežele Koroške (20 %) in mesta Celovec (20 %). Zvezna

dežela Koroška je aprila 2003 prevzela delnice Republike Avstrije. Od leta 2003 so bile delnice torej v lasti zvezne dežele Koroške (80 %) in mesta Celovec (20 %). Zato je treba družbi KFBG/DMG šteti za javni podjetji v smislu člena 2(b) Direktive Komisije 2006/111/ES ⁽⁵²⁾, katerih sredstva so državna sredstva.

- (314) Sporazume iz leta 2002 z družbami Ryanair, AMS in LV je prav tako mogoče pripisati državi. Prvič, to je razglasila Avstrija, pri čemer je pojasnila, da je zvezna dežela Koroška sodelovala pri sklepanju vseh sporazumov o trženju med družbama KFBG/DMG in letalskimi prevozniki. Bolj splošno, zvezna dežela Koroška je bila redno obveščena o razvoju vseh sporazumov prek upravnega odbora in nadzornega sveta KFBG in DMG. Zvezna dežela Koroška je menila, da je sklepanje različnih sporazumov v njenem interesu. Drugič, zvezna dežela Koroška je financirala stroške trženja, povezane s sporazumi o trženju, sklenjenimi z družbama KFBG in DMG.
- (315) Poleg tega je Avstrija to vključenost izrecno potrdila s sklicevanjem na sporazuma iz leta 2002 z družbama Ryanair in AMS. Sodelovanje in vključenost vlade v sporazumih iz leta 2002 sta potrjena tudi v zapisnikih s sej vlade zvezne dežele Koroške, na katerih je obravnavala sklenitev sporazumov o zračnih prevozihih in sporazumov o storitvah trženja ⁽⁵³⁾.
- (316) Stroške teh sporazumov iz leta 2002 sta krila zvezna dežela Koroška in mesto Celovec (glej razdelek 7.1), torej jih je financirala država, kar je bilo dogovorjeno pred sklenitvijo sporazuma z letalskim prevoznikom, zvezna dežela Koroška pa se je morala vsaj implicitno strinjati s sporazumi.
- (317) Organska struktura in veriga vpliva sta nadaljnji dokaz, da je sklenitev svežnja sporazumov mogoče pripisati državi. Kot je navedeno v uvodnih izjavah od 228 do 232, je bilo mogoče odločitve zvezne dežele Koroške in mesta Celovec pripisati državi. Oba delničarja družbe KFBG sta imenovala nadzorni svet družb KFBG in DMG (ta pa je imenoval upravni odbor), pri čemer je nadzorni svet (in upravni odbor) družbe KFBG predstavljal tudi deleže političnih strank, ki so zastopane v vladi avstrijske zvezne dežele Koroške. Domneva se lahko, da imata zvezna dežela Koroška in mesto Celovec kot edina delničarja družb KFBG in DMG in zaradi imenovanja nadzornih svetov družb KFBG in DMG (ki nato imenujeta upravni odbor) prevladujoč vpliv nad družbama KFBG in DMG ter lahko nadzorujeta njuna sredstva.
- (318) Družba KFBG je pri sklepanju sporazumov z družbo Ryanair tudi dejavno zastopala interese zvezne dežele Koroške v zvezi z obstojem in vzdrževanjem uspešnega letališča v Celovcu za potrebe Koroške.
- (319) Avstrija je potrdila, da je mogoče sporazume, sklenjene med družbama KFBG in DMG ter družbo Ryanair in njenimi hčerinskimi družbami, pripisati zvezni deželi Koroški v smislu sodne prakse v zadevi Stardust Marine ⁽⁵⁴⁾.
- (320) Glede na navedeno Komisija meni, da vse kaže na to, da je sklenitev sporazumov iz leta 2002 med družbama KFBG in DMG ter družbami Ryanair, LV in AMS mogoče pripisati državi.

7.4.3 Gospodarska prednost

7.4.3.1 Uporaba načela udeleženca v tržnem gospodarstvu v sporazumih iz leta 2002 z družbami Ryanair, LV in AMS

- (321) V zvezi z uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu je naveden sklic na opis v uvodnih izjavah od 261 do 278.
- (322) Komisija meni, da bi bilo treba glede na dejstva v tem primeru za uporabo tega načela najprej obravnavati naslednja vprašanja:

— ali bi se morali sporazum o storitvah trženja in sporazumi o letaliških storitvah analizirati ločeno ali skupaj,

⁽⁵²⁾ Direktiva Komisije 2006/111/ES z dne 16. novembra 2006 o preglednosti finančnih odnosov med državami članicami in javnimi podjetji ter o finančni preglednosti znotraj določenih podjetij (UL L 318, 17.11.2006, str. 17).

⁽⁵³⁾ Glej na primer zapisnik s seje vlade zvezne dežele Koroške z dne 29. januarja 2002, str. 1–5.

⁽⁵⁴⁾ Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002 v zadevi Francija proti Komisiji, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

- kakšne koristi bi lahko hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki bi deloval namesto družb KFBG in DMG, pričakoval na podlagi sporazumov o storitvah trženja,
 - kako pomembna je za namene uporabe načela udeleženca v tržnem gospodarstvu primerjava pogojev iz sporazumov o letaliških storitvah, navedenih v formalnem postopku preiskave, in letaliških pristojbin, zaračunanih na drugih letališčih.
- (323) Ko Komisija prouči navedena vprašanja, lahko načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu uporabi za sporazume iz leta 2002 z družbami Ryanair, LV in AMS.
- (a) *Skupna analiza sporazumov o storitvah trženja in sporazuma o letaliških storitvah*
- (324) Komisija meni, da je treba pri uporabi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu vrsti ukrepov, zajeti v formalni preiskavi v tem primeru, in sicer sporazum o letaliških storitvah in tri sporazume o storitvah trženja, oceniti skupaj kot en sam ukrep. Ta pristop zadeva na eni strani sporazum o letaliških storitvah, sklenjen med družbo Ryanair in družbo KFBG, na drugi strani pa sporazume o storitvah trženja, sklenjene med družbama DMG in LV ter družbo AMS.
- (325) Več kazalnikov kaže na to, da bi bilo treba navedene sporazume oceniti kot en sam ukrep, saj so bili sklenjeni v okviru ene transakcije.
- (326) Prvič, sporazume so v bistvu sklenile iste pogodbenne stranke:
- (1) družba LV je 100-odstotna hčerinska družba družbe Ryanair. Sporazuma o storitvah trženja je v imenu družbe LV podpisal direktor družbe Sean Coyle, ki je zasedal tudi številne vodstvene položaje v družbi Ryanair, na primer položaj direktorja oddelka za prihodke od rednega zračnega prevoza, položaj vodje na področjih določanja rut, dobičkonosnosti, strategije omrežja, dodeljevanja zmogljivosti in odnosov z vlagatelji ter položaj komercialnega direktorja. Za namen uporabe pravil o državni pomoči se družbi LV in Ryanair obravnavata kot enotno podjetje v smislu, da ima družba LV vlogo posrednika v interesu in pod nadzorom družbe Ryanair. To je mogoče sklepati tudi na podlagi dejstva, da je v preambuli obeh sporazumov o storitvah trženja navedeno, da „želi družba DMG družbo LV pooblastiti za [...] izvajanje novih rednih storitev potniškega zračnega prevoza potnikov iz krajev v Združenem kraljestvu in/ali celinski Evropi z okolju prijaznim sodobnim reaktivnim zrakoplovom z zmogljivostjo vsaj 140 sedežev (v nadaljnjem besedilu: storitve)“. V prvem sporazumu o trženju z dne 22. januarja 2002 je tudi navedeno, da „bi moralo izvajanje storitev od [...] še naprej vključevati 348 obračanj na leto (87 obračanj na četrtletje)“. Te izjave kažejo, kako tesno so ti sporazumi o trženju povezani s sporazumom o letaliških storitvah med družbama Ryanair in KFBG.
 - (2) Tudi družba AMS je 100-odstotna hčerinska družba družbe Ryanair. Sporazum o storitvah trženja je v imenu družbe AMS podpisal direktor družbe Eddie Wilson, ki je zasedal tudi vodstvene položaje v družbi Ryanair, na primer položaj direktorja za kadrovske zadeve in storitve med letom. Za namen uporabe pravil o državni pomoči se družbi AMS in Ryanair obravnavata kot enotno podjetje v smislu, da ima družba AMS vlogo posrednika v interesu in pod nadzorom družbe Ryanair. Za namen tega sporazuma je to mogoče sklepati tudi na podlagi dejstva, da se sporazum o storitvah trženja v preambuli večkrat sklicuje na spletno mesto družbe Ryanair: „Družba DMG želi družbo AMS pooblastiti za zagotovitev internetnih povezav do zelo uspešnega potovalnega spletnega mesta www.ryanair.com. [...] Družba AMS je uspešno razvila potovalno spletno mesto www.ryanair.com, ki ga še naprej upravlja. [...] stranki sta sklenili, da bosta uporabo spletnega mesta www.ryanair.com obravnavali kot orodje trženja [...]“. Te izjave kažejo na enak interes družb AMS in Ryanair v okviru tega sporazuma.
 - (3) Družba DMG je 100-odstotna hčerinska družba družbe KFBG. Kot je bilo ugotovljeno v uvodni izjavi 313 in naslednjih, je mogoče odločitve družbe KFBG, da sklene sporazume o letaliških storitvah z letalskimi prevozniki, kot je družba Ryanair, pripisati državi. Prevladujoč vpliv nad družbama KFBG in DMG je v tem smislu imela zvezna dežela Koroška. Vendar je glede na to, da je nadzorna sveta družb KFBG in DMG vedno imenovala zvezna dežela Koroška, ki je dejansko financirala del izgub teh družb (zaradi česar je zelo vplivala na obe družbi in se s finančnega vidika zelo zanimala zanj), mogoče z verjetnostjo trditi, da je zvezna dežela Koroška dejansko nadzorovala družbi KFBG in DMG. Kar zadeva poslovni odnos med družbama Ryanair in KFBG na eni strani ter družbama LV in DMG na drugi strani, Komisija ugotavlja, da je interes družb KFBG in DMG pri sklepanju zadevnih pogodb zelo podoben: obe je zanimalo povečanje prometa na letališču, pri čemer je bilo vseeno, ali je družba KFBG sklenila oba sporazuma ali pa je sporazum o trženju sklenila družba DMG. S tega vidika dejstvo, da je bil sporazum o letaliških storitvah sklenjen z družbo KFBG, medtem ko je bil sporazum o storitvah trženja sklenjen z njeno hčerinsko družbo, ne more zmanjšati verjetnosti, da se sporazumi ocenijo kot ena gospodarska transakcija.

- (327) Poleg tega so bili vsi štiri sporazumi sklenjeni sočasno, saj so bili vsi podpisani 22. januarja 2002.
- (328) Sporazum o letaliških storitvah med družbama Ryanair in KFBG se neposredno sklicuje na plačila za trženje v znesku [...] EUR na leto, ki jih je družba DMG plačala ustrezno pooblaščenim strokovnim medijskim svetovalcem družbe Ryanair, tj. družbi LV: „Družba KLU zagotovi, da družba DMG izvede plačilo pooblaščenim strokovnim medijskim svetovalcem družbe Ryanair v znesku [...] EUR na leto za dnevne rotacije storitev od 27. junija 2002 [...]“. Ta izjava jasno povezuje plačila za trženje z dnevnimi storitvami družbe Ryanair.
- (329) V skladu s prvim sporazumom o trženju „je družba DMG v primeru, da se število letaliških storitev v katerem koli četrletju zmanjša pod navedeno minimalno raven, upravičena, da družbo LV nemudoma pisno obvesti, da namerava odložiti plačilo zneskov [...] in da ta sporazum nemudoma preneha veljati, če ta minimalna raven storitev v zadevnem četrletju ni ponovno dosežena [...]“. Tudi to dokazuje, da sta sporazum o storitvah trženja in sporazum o letaliških storitvah neločljivo povezana.
- (330) Glede na zapisnike s sej vlade zvezne dežele Koroške je ta sklenitev različnih sporazumov ocenila kot en posel. Odločitev o sklenitvi sporazuma o trženju z družbama LV in AMS je bila neposredno povezana z odločitvijo, da se sklene tudi sporazum o letaliških storitvah z družbo Ryanair ⁽⁵⁵⁾.
- (331) Sporazumi o storitvah trženja, ki so jih sklenile družbe DMG in LV ter AMS, so torej neločljivo povezani s sporazumom o letaliških storitvah, sklenjenim med družbama Ryanair in KFBG. Navedene ugotovitve kažejo, da sporazumi o storitvah trženja ne bi bili sklenjeni brez sporazuma o letaliških storitvah. V sporazumih o storitvah trženja je dejansko izrecno navedeno, da temeljijo na novi letališki storitvi iz Združenega kraljestva v Celovec, in v bistvu predvideno, da se bo za storitve trženja uporabljalo potovalno spletno mesto www.ryanair.com, ki je usmerjeno v spodbujanje zadevne storitve. Hkrati se zdi, da je bila sklenitev sporazuma o letaliških storitvah tesno povezana tudi s sporazumi o storitvah trženja: v zvezi z obveznostmi družbe Ryanair je v sporazumu o letaliških storitvah navedeno, da bo „družba Ryanair v sodelovanju z družbo DMG za namene razpravljanja pripravila redni načrt trženja storitev z informacijami o letališču KLU [...], pri čemer bo ustrezna turistična spletna mesta povezala s spletnim mestom družbe Ryanair in vključila ustrezne logotipe, kadar koli je to mogoče.“ Glede na to izjavo je jasno, da je sporazum o letaliških storitvah povezan s sporazumi o trženju, ki so jih družbe DMG in AMS ter LV sklenile na isti dan.
- (332) Ti elementi različnih sporazumov o storitvah trženja kažejo, da so storitve trženja, določene v teh sporazumih, v smislu njihovega trajanja in narave tesno povezane s storitvami zračnega prevoza družbe Ryanair, ki so opredeljene v sporazumih o storitvah trženja in zajete v ustreznem sporazumu o letaliških storitvah. V sporazumih o storitvah trženja je celo navedeno, da temeljijo na zavezi družbe Ryanair, da bo opravljala zadevne storitve prevoza. Sporazumi o storitvah trženja so torej neločljivo povezani s sporazumom o letaliških storitvah, na katerem temeljijo in ki določa njihov namen.
- (333) Zato je po mnenju Komisije primerno sporazum o letaliških storitvah in sporazume o storitvah trženja z dne 22. januarja 2002 analizirati skupaj, da se ugotovi, ali pomenijo državno pomoč.
- (334) Avstrija se je v svojih pripombah k sklepu o razširitvi postopka strinjala s pristopom, sprejetim v okviru tega sklepa, da se sporazum o letaliških storitvah in sporazumi o storitvah trženja, ki so bili podpisani na isti dan, analizirajo skupaj.
- (335) Na drugi strani nekatere zainteresirane strani, zlasti družbi Ryanair in AMS, nasprotujejo temu pristopu, saj menijo, da bi bilo treba sporazume o storitvah trženja analizirati ločeno. Družba Ryanair je v svojih pripombah k sklepu o razširitvi postopka nasprotovala skupni presoji sporazumov o letaliških storitvah in sporazumov o storitvah trženja (pri čemer se sklicuje tudi na predhodne pripombe v zvezi s tem ⁽⁵⁶⁾), ker so jih podpisali različni subjekti in ker niso povezani drug z drugim. Trdila je, da sklenitev sporazuma o storitvah trženja ni pogoj za to, da družba Ryanair posluje na rutah na letališče in z njega. Vendar ta pristop ni v skladu z izjavo direktorja družbe Ryanair Seana Coyla v elektronskem sporočilu z dne 4. avgusta 2005, ki ga je poslal takratnemu izvršnemu direktorju družbe KFBG Johannesu Gattererju: „[...] poslovanje trenutno povzroča izgubo in te izgube v prihodnosti ne bodo vzdržne. Veseli me, da ste sklenili petletni sporazum glede zneska trženja

⁽⁵⁵⁾ Glej na primer zapisnik s seje vlade zvezne dežele Koroške z dne 29. januarja 2002, str. 1–5.

⁽⁵⁶⁾ Glej na primer odgovor na četrto vprašanje v okviru pripomb družbe Ryanair, predloženih 4. julija 2011.

v višini [...] EUR in seveda se ob prenehanju izvajanja storitev nadaljnja četrletna plačila več ne zaračunavajo, ta sporazum pa preneha veljati v skladu z glavno pogodbo [...].“⁽⁵⁷⁾ Glede na to izjavo je jasno, da je sporazum o storitvah trženja povezan s svojo glavno pogodbo, tj. sporazumom o letaliških storitvah.

- (336) Poleg tega zabeležena dejstva potrjujejo, da je pristop, ki je bil sprejet s sklepom o razširitvi postopka in ki ga je odobrila Avstrija, dobro utemeljen, kot je bilo dokazano v uvodnih izjavah od 324 do 333 in naslednjih. Zato bi bilo treba sporazume o letaliških storitvah in sporazume o storitvah trženja vrednotiti skupaj.
- (337) Avstrija je v svojih pripombah k sklepu o razširitvi postopka navedla tudi, da družbi DMG in AMS nista nikoli izvršili drugega sporazuma o storitvah trženja, ki sta ga sklenili 22. januarja 2002. Trdila je, da sporazum nikoli ni bil uresničen, tj. družba AMS ni nikoli izvedla storitev trženja iz zadevnega sporazuma in družba DMG za te storitve nikoli ni zagotovila plačila v znesku [...] EUR na leto, kot določa sporazum. Da bi dokazala to izjavo, je predložila dopis davčnega svetovalca družbe DMG, v katerem je navedeno, da pri natančnem pregledu evidenc iz obdobja 2002–2005 niso bili ugotovljeni nobeni podatki o plačilu v znesku [...] EUR na leto na podlagi drugega sporazuma o storitvah trženja. Vendar Avstrija ni mogla odgovoriti na vprašanje, zakaj naj bi se drugi sporazum o storitvah trženja nadomestil s tretjim sporazumom o storitvah trženja, saj v arhivu družbe KFBG ni na voljo nobena dokumentacija iz zadevnega obdobja in ni mogoče navezati stika z nobenim takratnim uslužbencem, ki bi lahko povzel dogodke, na podlagi katerih je bil podpisan tretji sporazum o storitvah trženja. Družba Ryanair v svojih pripombah k sklepu o razširitvi postopka te trditve ni podprla, saj ni omenila morebitne nadomestitve drugega sporazuma o storitvah trženja.
- (338) Komisija ugotavlja, da v besedilu tretjega sporazuma o storitvah trženja ni navedeno, da zamenjuje ali nadomešča drugi sporazum o storitvah trženja.
- (339) Ker razen potrdila o odsotnosti plačila, povezanega z drugim sporazumom o storitvah trženja, ni na voljo nobena dokumentacija o domnevni zamenjavi, je Komisija sklenila, da predloženi dokazi ne dokazujejo stališča Avstrije. Poleg tega Komisija ugotavlja, da tudi predpostavka, da drugi sporazum o storitvah trženja ni bil nikoli izvršen, ne bi vplivala na oceno stroškov, ki bi jih pričakoval razumen udeleženec v tržnem gospodarstvu – ni bilo razloga, da bi razumni udeleženec v tržnem gospodarstvu ob podpisu zadevnih treh sporazumov o storitvah trženja pričakoval, da eden od njih v prihodnosti ne bo izvršen. Zato tudi ob predpostavljajanju, da drugi sporazum dejansko ni bil izvršen, to ne bi vplivalo na oceno dodatnih stroškov.
- (b) *Koristi, ki bi jih lahko udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval na podlagi sporazumov o storitvah trženja, in cena, ki bi jo bil za te storitve pripravljen plačati*
- (340) Da bi se v obravnavanem primeru lahko uporabilo načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu, je treba ravnanje družb KFBG in DMG kot podpisnic sporazuma o letaliških storitvah z družbo Ryanair ter sporazumov o storitvah trženja z družbama AMS in LV primerjati z ravnanjem hipotetičnega udeleženca v tržnem gospodarstvu, odgovornega za upravljanje letališča KLU.
- (341) Pri analizi zadevne transakcije je treba oceniti koristi, ki bi jih ta hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, motiviran z možnostjo donosa, lahko pridobil z nakupom storitev trženja. V tej analizi se ne bi smel upoštevati splošni učinek takšnih storitev na turizem in gospodarsko uspešnost regije. Upoštevati bi se moral le učinek teh storitev na donosnost letališča, saj bi bilo to edino, kar bi zanimalo hipotetičnega udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (342) S storitvami trženja bi se verjetno povečal potniški promet na rutah, zajetih v sporazumih o storitvah trženja in v ustreznih sporazumih o letaliških storitvah, ker so storitve trženja namenjene oglaševanju teh rut. Povečanje potniškega prometa lahko pripomore k povečanju prihodkov od nekaterih letaliških pristojbin upravljavca letališča, pa tudi k povečanju prihodkov od neletalskih storitev, zlasti parkirišč, restavracij in drugih poslov.
- (343) Zato ni nobenega dvoma, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki bi namesto družb KFBG in DMG upravljal letališče KLU, ta pozitiven učinek upošteval pri odločanju o sklenitvi sporazumov o storitvah trženja in

⁽⁵⁷⁾ Elektronsko sporočilo z dne 4. avgusta 2005, ki ga je Sean Coyle (družba Ryanair) ob 18.22 poslal Johannesu Gattererju (družba KFBG).

ustreznega sporazuma o letaliških storitvah. Udeleženec v tržnem gospodarstvu bi upošteval učinek zadevne rute na prihodnje prihodke in stroške, in sicer bi v tem primeru ocenil število potnikov, ki te rute uporabljajo, s čimer bi se pokazal pozitiven učinek storitev trženja. Poleg tega bi ta učinek ovrednotil za ves čas obratovanja zadevnih rut, kot je določeno v sporazumu o letaliških storitvah in sporazumih o storitvah trženja.

- (344) Ko upravljavec letališča sklene pogodbo o oglaševanju nekaterih rut, običajno oceni delež zasedenosti (ali koeficient zasedenosti) ⁽⁵⁸⁾ na zadevnih rutah in to upošteva pri oceni prihodnjih prihodkov. Komisija se glede tega vprašanja strinja z družbo Ryanair, tj. da sporazumi o storitvah trženja za upravljavca letališča ne pomenijo le stroškov, ampak tudi koristi.
- (345) Poleg tega je treba ugotoviti, ali bi lahko hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki bi letališče KLU upravljal namesto družb KFBG in DMG, razumno pričakoval in količinsko opredelil druge koristi, tj. koristi, ki niso povezane s pozitivnim učinkom na potniški promet na rutah iz sporazuma o storitvah trženja v času obratovanja teh rut, kot je določeno v sporazumih o storitvah trženja ali sporazumu o letaliških storitvah.
- (346) Nekateri zainteresirane tretje strani ⁽⁵⁹⁾ podpirajo to trditev, zlasti družba Ryanair v študiji z dne 17. januarja 2014. Študija z dne 17. januarja 2014 temelji na predpostavki, da bodo storitve trženja, ki jih pridobi upravljavec letališča, kot sta družbi KFBG in DMG, pripomogle k izboljšanju podobe znamke letališča in posledično ne bodo znatno povečale le števila potnikov na rutah iz sporazumov o storitvah trženja in sporazuma o letaliških storitvah v času poslovanja, kot je določeno v teh sporazumih, temveč tudi število potnikov, ki to letališče uporabljajo. Družba Ryanair je v svoji študiji zlasti ugotovila, da bodo imele storitve trženja trajnostne pozitivne učinke na potniški promet na letališču tudi po prenehanju sporazumov o storitvah trženja.
- (347) Najprej je treba opozoriti, da nič ne kaže na to, da bi upravljavec letališča ob sklenitvi sporazumov o storitvah trženja upošteval, še manj pa količinsko opredelil, možne pozitivne učinke navedenih sporazumov na rute, ki niso zajete v sporazumu, ali možnost, da bi se takšni učinki nadaljevali po prenehanju sporazumov. Poleg tega Avstrija ni predlagala nobene metode za oceno možne vrednosti, ki bi jo lahko hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki bi upravljal letališče KLU namesto družb KFBG in DMG, določil za takšne učinke pri odločanju, ali naj leta 2002 sklene sporazume.
- (348) Poleg tega trajnostne narave teh učinkov ni mogoče oceniti na podlagi razpoložljivih informacij. Mogoče je, da je oglaševanje letališča v Celovcu in regije na spletnem mestu družbe Ryanair ljudi, ki so to mesto obiskali, spodbudilo k nakupu letalske karte družbe Ryanair do letališča v Celovcu, ko je bil oglas prvič objavljen ali kmalu zatem. Vendar je malo verjetno, da je bil učinek oglasa na obiskovalce dolgotrajen ali da je vplival na nakup letalskih kart več kot nekaj tednov po njegovi objavi na spletnem mestu družbe Ryanair. Oglaševanje bo bolj verjetno imelo dolgotrajen učinek, če promocijske dejavnosti obsegajo enega ali več oglaševalskih medijev, ki so jim potrošniki v posameznem obdobju redno izpostavljeni. Oglaševanje na komercialnih televizijskih in radijskih postajah, priljubljenih spletnih mestih in/ali različnih oglaševalskih plakatih na javnih mestih bi lahko na primer imelo trajnostni učinek, če so potrošniki tem medijem redno izpostavljeni. Vendar oglaševanje, omejeno le na spletno mesto družbe Ryanair, najverjetneje ne bo imelo učinka, ki bi trajal precej dlje od samega oglaševanja.
- (349) Tudi če bi storitve trženja v obdobju njihovega izvajanja povečale potniški promet na rutah iz sporazumov o storitvah trženja, je verjetno, da je bil ta učinek po navedenem obdobju zanemarljiv in da je bil učinek na druge zračne rute podobno nepomemben.

⁽⁵⁸⁾ Delež zasedenosti ali koeficient zasedenosti je opredeljen kot delež sedežev, zapolnjenih na zrakoplovu, ki leti na zadevni ruti.

⁽⁵⁹⁾ Glej pripombe družbe AMS iz uvodne izjave 184. Družba AMS trdi, da cene njenih storitev temeljijo na tržni vrednosti, saj je sporazume o storitvah trženja sklenila s številnimi neletališkimi zasebnimi strankami iz različnih dejavnosti. Vendar ta trditev v zvezi z domnevno tržno ceno ne spremeni sklepa Komisije, da bi preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval negativen učinek sporazuma o storitvah trženja, glej uvodno izjavo 362.

- (350) Poleg tega je bilo v študijah družbe Ryanair z dne 17. in 31. januarja 2014 ugotovljeno, da je verjetnost, da se bodo te koristi razširile na zračne rute, ki niso zajete v sporazumih o storitvah trženja, ali da bodo trajale po prenehanju obratovanja teh rut, kot je določeno v sporazumih o storitvah trženja in sporazumu o letaliških storitvah, izredno majhna in je ni mogoče zanesljivo količinsko opredeliti toliko, da bi to zadoščalo preudarnemu udeležencu v tržnem gospodarstvu.
- (351) V skladu s študijo z dne 17. januarja 2014 je na primer „prihodnji dodatni dobiček po načrtovanem prenehanju veljavnosti sporazuma o letaliških storitvah sam po sebi negotov“. Poleg tega sta v navedeni študiji predlagani dve metodi ocenjevanja pozitivnih učinkov sporazumov o storitvah trženja: metoda na podlagi denarnega toka in metoda na podlagi kapitalizacije.
- (352) Metoda na podlagi denarnega toka obsega vrednotenje koristi sporazumov o storitvah trženja in sporazumov o letaliških storitvah z ocenjevanjem prihodnjih prihodkov, ki bi jih upravljavec letališča lahko ustvaril prek sporazuma o storitvah trženja in sporazuma o letaliških storitvah, brez ustreznih stroškov. Pri metodi na podlagi kapitalizacije se izboljšana podoba znamke letališča prek storitev trženja obravnava kot nematerialno premoženje, pridobljeno za ceno, določeno v sporazumu o storitvah trženja.
- (353) Vendar študija izpostavlja velike težave, ki jih povzroča pristop na podlagi kapitalizacije, in kaže, da so lahko rezultati, pridobljeni s to metodo, nezanesljivi. Kaže, da bi bilo bolje uporabiti pristop, ki temelji na denarnem toku. V študiji je zlasti ugotovljeno:

„V pristopu na podlagi kapitalizacije bi bilo treba upoštevati le delež izdatkov za trženje, ki se lahko pripiše neopredmetenim dolgoročnim sredstvom letališča. Vendar morda ne bo mogoče zlahka opredeliti deleža izdatkov za trženje, ki naj bi ustvaril prihodnji prihodek za letališče (tj. naložbo v osnovna neopredmetena dolgoročna sredstva letališča), v nasprotju s tistim, ki ustvarja tekoč prihodek za letališče“.

Poudarjeno je tudi:

„Za izvajanje pristopa na podlagi kapitalizacije je treba oceniti povprečno obdobje, v katerem lahko letališče zadrži stranke zaradi tržne akcije družbe AMS. Zaradi pomanjkanja podatkov bi bilo v praksi zelo težko oceniti povprečno trajanje obdobja po tržni akciji družbe AMS, v katerem se zadržijo stranke.“

- (354) V študiji z dne 31. januarja 2014 je predlagana praktična uporaba pristopa, ki temelji na denarnem toku. V okviru tega pristopa so koristi na podlagi sporazumov o storitvah trženja in sporazumov o letaliških storitvah, ki trajajo tudi po prenehanju sporazuma o storitvah trženja, izražene kot „končna vrednost“, ki se izračuna na datum prenehanja veljavnosti sporazuma. Ta končna vrednost se izračuna na podlagi pričakovanega dodatnega dobička, ki naj bi nastal zaradi sporazuma o letaliških storitvah in sporazuma o storitvah trženja v zadnjem letu izvajanja sporazuma o letaliških storitvah. Ta dobiček se prenese v naslednje obdobje, ki traja toliko kot sporazum o letaliških storitvah, ter se prilagodi za stopnjo rasti trga zračnega prevoza v Evropi in koeficient verjetnosti, ki je oblikovan tako, da izraža zmožnost sporazuma o letaliških storitvah in sporazuma o storitvah trženja, da po njunem prenehanju prispevata k dobičku letališča. V skladu s študijo z dne 31. januarja 2014 je zmožnost ustvarjanja trajnih koristi odvisna od številnih dejavnikov, „vključno z boljšim ugledom in močnejšo znamko, skupaj z zunanjimi mrežnimi učinki in potniki, ki se vračajo“, čeprav ti niso podrobneje pojasnjeni. Poleg tega se pri tej metodi upošteva diskontna stopnja, ki izraža kapitalske stroške.
- (355) V študiji je predlagan 30-odstotni koeficient verjetnosti, ki naj bi bil preudaren. Vendar v tej zelo teoretični študiji niso predloženi nobeni resni kvalitativni ali kvantitativni dokazi za ta koeficient. Študija ne temelji na nobenem dejstvu, povezanem z dejavnostmi družbe Ryanair, trgi zračnega prevoza ali letališkimi storitvami, ki bi utemeljil to 30-odstotno stopnjo. Ni vzpostavljene povezave med to stopnjo in dejavniki, ki jih omenja mimogrede (ugled, uveljavljena znamka, zunanji mrežni učinki in potniki, ki se vračajo) in ki naj bi koristi sporazuma o letaliških storitvah in sporazuma o storitvah trženja razširili na obdobje po njunem prenehanju veljavnosti. Pri analizi obsega, v katerem bi lahko storitve trženja vplivale na te dejavnike, študija na noben način ne temelji na posebni vsebini teh storitev iz različnih sporazumov z družbo AMS.

- (356) Poleg tega ne dokazuje, da obstaja verjetnost, da se bodo po prenehanju veljavnosti sporazuma o letaliških storitvah in sporazumov o storitvah trženja dobički upravljavca letališča, ustvarjeni na podlagi teh sporazumov v zadnjem letu njihovega izvajanja, nadaljevali v prihodnje. Prav tako ne dokazuje, da je stopnja rasti trga zračnega prevoza v Evropi uporaben kazalnik za merjenje učinkov sporazuma o letaliških storitvah in sporazumov o storitvah trženja za zadevno letališče.
- (357) Zato je zelo malo verjetno, da bi preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu pri oceni interesa za sklenitev sporazuma upošteval „končno vrednost“, izračunano po metodi, ki jo je predlagala družba Ryanair.
- (358) Iz študije z dne 31. januarja 2014 je torej razvidno, da bi bili rezultati pri pristopu na podlagi denarnega toka tako kot pri metodi na podlagi kapitalizacije zelo nenatančni in nezanesljivi.
- (359) Poleg tega Avstrija in zainteresirane tretje strani niso predložile nobenih dokazov, da so regionalni upravljavci letališč, primerljivi z upravljavcem letališča v Celovcu, uspešno uporabili metodo, ki jo je družba Ryanair predlagala v študiji z dne 31. januarja 2014, ali katero koli drugo metodo, ki bi količinsko opredelila dobiček, ustvarjen po prenehanju veljavnosti sporazumov o letaliških storitvah in sporazumov o storitvah trženja. Avstrija ni imela pripomb o študijah z dne 17. in 31. januarja 2014.
- (360) Poleg tega je končna vrednost, izračunana z metodo, ki jo je predlagala družba Ryanair, samo pozitivna (in zato samo poveča donosnost sporazuma o letaliških storitvah in sporazumov o storitvah trženja), če je dodatni dobiček, ki se pričakuje iz teh sporazumov v zadnjem letu izvajanja sporazuma o letaliških storitvah, pozitiven. Če je negativen, se z upoštevanjem končne vrednosti donosnost sporazumov običajno zmanjša. V nadaljevanju je prikazano, da sta sporazuma iz leta 2002 ustvarila negativne dodatne denarne tokove.
- (361) Poleg tega so storitve trženja, kot je navedeno zgoraj, usmerjene v ruto iz sporazuma o storitvah trženja. Če se ta ruta po prenehanju sporazuma o letaliških storitvah ne obnovi, je malo verjetno, da bodo imele storitve trženja po datumu prenehanja veljavnosti sporazuma še naprej pozitiven učinek na potniški promet na letališču. Upravljavec letališča zelo težko oceni, kakšna je verjetnost, da bo letalski prevoznik še naprej opravljal storitve na ruti po končanem obdobju, h kateremu se je zavezal v sporazumu o letaliških storitvah. Zlasti nizkocenovni letalski prevozniki so se glede na pogosto zelo hitro spreminjajoče se tržne razmere izkazali za zelo dinamične v smislu uvajanja in ukinjanja rut. Zato se preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu ob sklenitvi transakcije, kot je ta, ki se proučuje v tem primeru, ne bi zanašal na to, da bo letalski prevoznik po prenehanju veljavnosti sporazuma podaljšal opravljanje storitev na zadevni ruti.
- (362) Glede na navedene trditve je edina korist, ki bi jo preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval na podlagi sporazuma o storitvah trženja in bi jo pri odločanju, ali naj sklene tak sporazum skupaj s sporazumom o letaliških storitvah, količinsko opredelil, ta, da bi storitve trženja v času opravljanja storitev na rutah, kot je določeno v sporazumih, pozitivno vplivale na število potnikov, ki bi uporabljali rute iz zadevnih sporazumov. Komisija meni, da so druge morebitne koristi preveč negotove, da bi se lahko količinsko opredelile in upoštevale, ter da take koristi v obravnavanem primeru niso bile konkretno dokazane.

(c) *Izvedljivost primerjave letališča Celovec z drugimi evropskimi letališči*

- (363) V zvezi z izvedljivostjo primerjave v primerjavi s predhodno analizo dodatne donosnosti sporazumov iz leta 2002 je naveden sklic na oceno iz uvodnih izjav od 262 do 278.
- (364) Družba Ryanair je v zvezi s primerjavo letališča KLU z drugimi letališči predložila študijo družbe Oxera z dne 4. julija 2011. Ta študija je bila omejena na primerjavo med pristojbinami, ki jih je družba Ryanair plačala na letališčih [...] in [...], ter pristojbinami, ki jih je družba Ryanair plačala v skladu s sporazumi o letaliških storitvah na letališču KLU. Študija ni upoštevala specifičnih sporazumov o storitvah trženja⁽⁶⁰⁾ na letališču KLU

⁽⁶⁰⁾ V študiji je bil ocenjen le prvi sporazum o storitvah trženja z dne 22. januarja 2002 med družbama LV in DMG (glej uvodno izjavo 47), drugi in tretji sporazum o storitvah trženja ter sporazumi o storitvah trženja, sklenjeni leta 2006, pa se niso upoštevali.

v primerjavi s storitvami, ki se verjetno ponujajo na drugih letališčih. Vendar je bilo treba za vsako ruto iz obravnavanih sporazumov zadevni sporazum o storitvah trženja oceniti skupaj s pripadajočim sporazumom o letaliških storitvah. Elementi iz študije družbe Oxery z dne 4. julija 2011 torej niso izpolnili najosnovnejšega pogoja za primerjalno analizo, tj. „zagotovitev dovolj natančne opredelitve zadevnih gospodarskih dejavnosti“, da bi se lahko opredelili primerljivi udeleženci v tržnem gospodarstvu.

- (365) Poleg tega v študiji družbe Oxera z dne 4. julija 2011 ni bila določena zanesljiva referenčna točka za tržne cene letaliških storitev. Čeprav so izbrana primerljiva letališča v študiji opisana kot „večinoma v zasebni lasti in financirana iz zasebnih virov ali kot letališča, ki kako drugače delujejo kot vlagatelji v tržnem gospodarstvu“, je letališče [...] v lasti družbe Manchester Airports Group, ki je sama večinoma v državni lasti, pri čemer v študiji družbe Oxera z dne 4. julija 2011 ni navedeno, da letališče [...] deluje na podlagi tržnega gospodarstva. Kar zadeva letališče [...], je v študiji navedeno, da je bilo stalno v zasebni lasti, ni pa omenjeno, da je letališče [...] poslovalo z izgubo, preden je bilo leta 2013 prodano, pri čemer bi ta podatek ustvaril pomisleke glede tega, ali so bile nizke letališke pristojbine, ki so bile v tem primeru navedene kot referenčna točka, vzdržne za udeleženca v tržnem gospodarstvu.

7.4.3.2 Sklepna ugotovitev o pravilih za uporabo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu

- (366) Iz vsega navedenega izhaja, da mora Komisija za uporabo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu v zvezi z obravnavanimi sporazumi vsak sporazum o storitvah trženja analizirati skupaj s pripadajočim sporazumom o letaliških storitvah in presoditi, ali bi hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki ga motivirajo obeti za dobičke in upravlja letališče KLU namesto družbe KFBG, sklenil te transakcije. Zato mora Komisija opredeliti dodatno donosnost sporazumov, kot bi jo udeleženec v tržnem gospodarstvu ocenil ob sklenitvi teh sporazumov, in sicer z oceno naslednjih elementov za celotno obdobje izvajanja sporazumov:

- pričakovanega prihodnjega dodatnega prometa, ki naj bi nastal zaradi izvajanja teh sporazumov, po možnosti ob upoštevanju učinkov storitev trženja na koeficiente zasedenosti na rutah, zajetih v sporazumih,
- pričakovanih prihodnjih dodatnih prihodkov zaradi izvajanja teh sporazumov, vključno s prihodki iz letaliških pristojbin in storitev zemeljske oskrbe, ustvarjenih na rutah iz teh sporazumov, ter prihodki iz neletalskih dejavnosti iz dodatnega prometa, ustvarjenega z izvajanjem teh sporazumov, ter
- pričakovanih prihodnjih dodatnih stroškov, ki naj bi nastali zaradi izvajanja teh sporazumov, vključno z operativnimi stroški in morebitnimi dodatnimi naložbenimi stroški, nastalimi v zvezi s rutami iz teh sporazumov, ter stroški storitev trženja.

- (367) S temi izračuni bodo pridobljeni prihodnji letni tokovi, ki ustrezajo razliki med dodatnimi prihodki in stroški, ki se po potrebi diskontirajo po stopnji, ki izraža stroške kapitala upravljavca letališča. Pozitivna neto sedanja vrednost načeloma kaže, da zadevni sporazumi ne omogočajo gospodarske prednosti, negativna neto sedanja vrednost pa kaže na obstoj takšne prednosti.

7.4.3.3 Okvir za oceno dodatnih stroškov in prihodkov

- (368) Udeleženec v tržnem gospodarstvu bo pri odločanju, ali naj sklene sporazum o letaliških storitvah in/ali sporazum o storitvah trženja, za časovni okvir svoje ocene izbral trajanje zadevnih sporazumov ali trajanje, ki je določeno v posameznem sporazumu. Drugače rečeno, ocenil bo dodatne stroške in prihodke med veljavnostjo sporazumov.
- (369) Nič ne kaže na to, da bi bila izbira daljšega obdobja upravičena. Na datum podpisa sporazumov se preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu ne bo zanašal na to, da bodo sporazumi po prenehanju veljavnosti obnovljeni pod enakimi ali novimi pogoji. Poleg tega se na splošno preudaren gospodarski subjekt zaveda, da so nizkocenovni letalski prevozniki, kot je družba Ryanair, vedno bili in so še vedno poznani po svoji odzivnosti na razvoj trga, kadar začenjajo ali prenehajo opravljati svoje storitve na rutah in kadar povečajo ali zmanjšajo število letov.
- (370) Kar zadeva časovni okvir ocene zadevnih sporazumov, bi udeleženec v tržnem gospodarstvu kot izhodišče izbral datum sočasnega podpisa vseh štirih sporazumov, tj. 22 januar 2002. Kot končni datum bi izbral končni datum, določen v vsakem sporazumu. Ta datum je pet let pozneje, tj. 26. junija 2007 v primeru sporazuma o letaliških storitvah med družbama Ryanair in KFBG ter prvega sporazuma o storitvah trženja med družbama DMG in LV. Začetno obdobje veljavnosti drugega sporazuma o storitvah trženja med družbama DMG in AMS je trajalo pet let, tj. do 21. januarja 2007. V tretjem sporazumu o storitvah trženja med družbama DMG in LV točno trajanje ni bilo navedeno, njegov glavni namen pa je bilo enkratno plačilo v znesku [...] EUR, ki ga je družba DMG plačala družbi LV 1. maja 2002. Zato bi 1. maj 2002 označeval konec uporabe sporazuma.

- (371) Preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu ne bi upošteval možnosti podaljšanja sporazumov, kot je določena v dveh sporazumih. Sporazumi so bili podaljšani samodejno pod pogojem, da družba Ryanair v celoti izpolnjuje svoje obveznosti, kot so določene v sporazumu. Podaljšanje je bilo torej odvisno od prihodnjega ravnanja družbe Ryanair, zato preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu v enakem položaju kot družba KFBG na datum podpisa ne bi mogel pričakovati, da bi bilo to samodejno podaljšanje v vsakem primeru izvedeno. To stališče potrjuje dejstvo, da so se vsi štirje sporazumi med družbami KFBG, DMG, Ryanair, LV in AMS predčasno končali 29. oktobra 2005, ko je družba Ryanair zaradi gospodarskih razlogov nehala izvajati storitve zračnega prevoza potnikov med letališčema KLU in STN.
- (372) Tudi ob upoštevanju podaljšanja sporazumov za nadaljnjih pet let to ne bi spet vodilo do rezultata predhodne ocene. Ocena takega podaljšanja pod enakimi pogoji kot v prvih petih letih bi prinesla enake rezultate, tj. negativne dodatne denarne tokove.

7.4.3.4 Presoja

- (373) Za namene presoje obravnavanih sporazumov in glede na navedene ugotovitve je treba opozoriti, da je treba obstoj in znesek pomoči v teh sporazumih oceniti ob upoštevanju prevladujočih okoliščin v času sklenitve sporazumov ter, natančneje, ob upoštevanju informacij, ki so bile takrat na voljo, in razvoja, ki ga je bilo mogoče takrat predvideti.
- (374) Avstrija trdi, da družbi KFBG in DMG pred sklenitvijo posameznih sporazumov o letaliških storitvah z različnimi letalskimi prevozniki ni pripravila nobene predhodne tržne študije, poslovnega načrta ali izračuna donosnosti ter da takšne študije, načrta ali izračuna ni pripravila niti pred sklenitvijo posameznih sporazumov o storitvah trženja.
- (375) Po mnenju družbe Ryanair neobstoja poslovnega načrta ob sklenitvi sporazumov, kot so sporazumi, zajeti v formalnem postopku preiskave, ni mogoče uporabiti kot dokaz, da ni bil izpolnjen preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (376) Ker ni bil predložen poslovni načrt, sporazumi med družbami Ryanair, LV in AMS ne izpolnjujejo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu, zlasti ker niti Avstrija niti družba KFBG v zvezi s temi sporazumi nista predložili nobenega izračuna donosnosti, tudi nepopolnega, ki je bil izveden pred podpisom sporazumov.
- (377) Komisija je zato med postopkom pozvala Avstrijo, naj ponovno pripravi kvantitativno analizo donosnosti, ki bi jo udeleženec v tržnem gospodarstvu opravil pred sklenitvijo sporazumov z družbami Ryanair, LV in AMS leta 2002, na podlagi objektivnih informacij, s katerimi sta bili družbi KFBG in DMG seznanjeni ob sklenitvi sporazumov, in na podlagi predvidenega razvoja.
- (378) Avstrija je na zahtevo Komisije pripravila pregled dodatnih stroškov in prihodkov, ki jih je bilo mogoče pričakovati v času sklenitve ustreznih sporazumov. Te podatke je pripravila v zvezi z vsakim sklenjenim sporazumom, kot so povzeti v preglednici 9.

Preglednica 9

Dodatna donosnost sporazumov z družbami Ryanair, LV in AMS iz leta 2002 na podlagi podatkov Avstrije

5 let			
Obrestna mera:		8 %	
Spodbuda za potnike:		0,00	
Vmesni leti za zvezo na dan:		348	Obračanja na leto
LFZ (B737-800):		189	Sedeži
MTOW (B737-800):		75	MTOW

Empirične vrednosti v skladu s sporazumi						
Stroški projekta/odhodki		- 1 986 100	- 986 100	- 986 100	-986 100	- 986 100
Presežek		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskontni faktor		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Analiza stroškov in koristi je pokazala pozitiven diskontirani rezultat evra.				1 540 000		

Pristojbine v skladu s sporazumom z dne 22. januarja 2002				
skupni znesek pristojbin na obračanje				
	[...]			
na odhajajočega potnika				
	[...]			
na odhajajočega potnika – pristojbina za varnost				
	[...]			
(*) (določi avstrijska vlada)				
Vodenje prometa 2002				
	[...]			
Austro Control				
	[...]			

(*) Pristojbina za varnost, zaračunana na letališču in hkrati plačana davčni upravi na Dunaju.

(379) Pri pripravi preglednice 9 je Avstrija upoštevala naslednje:

- Pričakovani dodatni promet, tj. pričakovano dodatno število potnikov, je bil izračunan glede na predvideno število letov na teden (348 obračanj na leto v Londonu s 189 sedeži, največjo vzletno težo 75 ton in 70-odstotnim koeficientom zasedenosti) in prilagojen glede na trajanje sporazuma o letaliških storitvah z družbo Ryanair. Na podlagi tega izračuna je Avstrija navedla 46 040 potnikov na leto.
- Pričakovani dodatni letalski prihodki (pristojbine za oskrbo zrakoplova in pristajalne pristojbine na podlagi letaliških pristojbin v zadevnem obdobju; [...] EUR na obračanje in [...] EUR na odhajajočega potnika) so bili izračunani za obdobje petih let trajanja sporazuma o letaliških storitvah ob upoštevanju pogojev, dogovorjenih z družbo Ryanair. Avstrija je v zvezi z dodatnimi prihodki na obračanje navedla znesek [...] EUR na leto, v zvezi z dodatnimi prihodki na odhajajočega potnika pa znesek [...] EUR na leto. Pristojbina za varnost v višini [...] EUR se ni upoštevala, saj jo je družba KFBG prenesla neposredno na zadevne avstrijske javne organe, tj. znesek v tranzitu. Na podlagi tega izračuna je Avstrija navedla znesek [...] EUR na leto.
- Pričakovani dodatni prihodki, ki niso povezani z letalstvom (parkirnina, poraba na terminalih itd.), so se izračunali za čas trajanja sporazuma o letaliških storitvah. Avstrija je v svoji analizi ocenila znesek [...] EUR na odhajajočega potnika, pri čemer je pri izračunu temeljila na povprečnih prihodkih iz neletalskih dejavnosti na potnika v obdobju 2000–2004. Na podlagi tega izračuna je Avstrija navedla znesek [...] EUR na leto.
- Poleg tega je Avstrija v svojo analizo kot dodatne prihodke vključila plačila, ki jih je družba KFBG prejela od zvezne dežele Koroške ([...] EUR kot enkratno plačilo leta 2002, [...] EUR na leto), mesta Celovec ([...] EUR na leto) in družbe Kärnten Werbung ([...] EUR na leto).
- Kot pričakovane dodatne stroške, tj. kot stroške, ki izhajajo iz transakcije z družbami Ryanair, LV in AMS ter ki se v hipotetičnem scenariju ne bi uresničili, je Avstrija navedla naslednja plačila:
 - plačila, določena v prvem sporazumu o storitvah trženja med družbama LV in DMG ([...] EUR na leto), in plačila, določena v tretjem sporazumu o storitvah trženja (spremnno pismo k prvemu sporazumu o storitvah trženja) med družbama LV in DMG (enkratno plačilo v znesku [...] EUR),

- plačila tretji strani (Tyrolean Airways) kot podizvajalcu za opravljanje storitev zemeljske oskrbe. Avstrija je pojasnila, da družba Tyrolean Airways na letališču KLU že desetletja deluje kot podizvajalec storitev zemeljske oskrbe. Cena storitev zemeljske oskrbe je vsako leto objavljena na seznamu tarif letališča KLU. V skladu s pogodbo o zunanjem izvajanju med družbama KFBG in Tyrolean Airways bo družba KFBG podizvajalcu plačala določen odstotek objavljene cene za storitve zemeljske oskrbe glede na vrsto letalskega prevoznika. Nizkocenovni letalski prevozniki se lahko odločijo za „osnovne storitve zemeljske oskrbe“, ki vključujejo manj storitev, vsi drugi letalski prevozniki pa morajo izbrati celovite storitve zemeljske oskrbe, ki vključujejo vse storitve zemeljske oskrbe. Glede na pogodbo s podizvajalcem družba KFBG za nizkocenovne letalske prevoznike plačuje 51 % storitev zemeljske oskrbe, za druge letalske prevoznike pa 67,9 % teh storitev. 51 % storitev zemeljske oskrbe zajema stroške materiala, ki ga letalski prevoznik Tyrolean Airlines uporablja za storitve zemeljske oskrbe. Avstrija je navedla plačila v znesku [...] EUR na leto,
 - plačila javnemu podjetju Austro Control, ki je odgovorno za varnost avstrijskega zračnega prostora. Austro Control je kontrolor zračnega prometa na letališču KLU in upravlja stolp za kontrolo zračnega prometa. Avstrija je za storitve podjetja Austro Control navedla plačila v znesku [...] EUR na obračanje, tj. [...] EUR na leto,
 - dodatne operativne stroške v zvezi s pričakovanim dodatnim prometom v času trajanja sporazuma: [...] EUR na dodatno obračanje in na tono MTOW ter [...] EUR na dodatnega odhajajočega potnika. Avstrija je navedla, da sta ti dve vrednosti najboljši oceni teh vrednosti, ki sta se lahko določili za predhodno oceno udeleženca v tržnem gospodarstvu ob podpisu sporazumov. Ti vrednosti izhajata iz sistema stroškovnega računovodstva, ki se je izvajal leta 2002 (BAB 2002) ter je vključeval stroškovne dejavnike, kot so pristojbina za pristajanje, pristojbina za potnike, pristojbina za oskrbo na ploščadi, pristojbina za vodenje prometa, pristojbina za infrastrukturo in pristojbina za storitve v hangarju. Avstrija je poleg teh ocenjenih pristojbin in tarif zvišala znesek za varnostno mejo za zagotovitev, da ocena pričakovanih dodatnih operativnih stroškov ne bi bila preveč optimistična. Ta rezultat je bil deljen z ustreznim referenčnim parametrom, tj. pričakovanim številom potnikov in MTOW. Na podlagi tega je Avstrija ocenila [...] EUR dodatnih operativnih stroškov na obračanje in [...] EUR dodatnih operativnih stroškov na potnika.
- (f) Avstrija je navedla, da družba KFBG februarja 2002 ni pričakovala nobenih dodatnih naložbenih stroškov zaradi dodatnega prometa. Letališče KLU je imelo takrat precej neizkoriščene zmogljivosti, ki naj bi se namenila dodatnemu prometu. Skupna zmogljivost terminala letališča KLU je znašala 600 000 potnikov na leto, leta 2001 pa je letališče KLU uporabilo približno 227 000 potnikov. V zvezi s pričakovanim dodatnim prometom v obsegu 46 040 potnikov torej ne bi bile potrebne nobene naložbe, saj bi obstoječi terminal lahko sprejel dodatni promet.
- (g) Diskontna stopnja, ki jo je uporabljala družba KFBG, je temeljila na 8-odstotni diskontni stopnji, ki jo je uporabljalo in objavilo letališče na Dunaju.
- (380) Komisija ugotavlja, da je Avstrija pri ocenjevanju števila potnikov, pri čemer je na navedeni podlagi izračunala pričakovane dodatne prihodke iz letalske dejavnosti, uporabila smiseln pristop. Enako velja za dodatne stroške storitev zemeljske oskrbe, ki jih opravlja tretja oseba, in stroške plačil za podjetje Austro Control. Smiseln pristop je uporabila tudi pri ocenjevanju dodatnih operativnih stroškov na obračanje in na potnika ter 8-odstotne diskontne stopnje. Glede na razpoložljive podatke o pričakovanem dodatnem prometu se zdi razumna tudi izjava Avstrije v zvezi z dodatnimi naložbenimi stroški.
- (381) Vendar se Komisija po proučitvi informacij, ki jih je predložila Avstrija, ne strinja z nekaterimi točkami analize in bo zato v analizi spremenila naslednje:
- (a) Avstrija je pričakovane dodatne prihodke iz neletalskih dejavnosti v svoji analizi ocenila na [...] EUR na odhajajočega potnika, pri čemer je pri izračunu temeljila na povprečnih prihodkih iz neletalskih dejavnosti na potnika v obdobju 2000–2004. Vendar bi preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu v analizi sporazumov iz leta 2002, izvedeni februarja 2002, raje uporabil povprečne prihodke iz neletalskih dejavnosti v obdobju 1997–2001. Glede na informacije, ki jih je predložila Avstrija, je to povprečje v obdobju 1997–2001 dejansko znašalo [...] EUR. Komisija bo zato v tej analizi uporabila vrednost [...] EUR na odhajajočega potnika. Nov rezultat je torej [...] EUR na leto.
 - (b) Komisija se ne strinja s tem, da je Avstrija v svojo analizo kot dodatne prihodke vključila plačila, ki jih je družba KFBG prejela od zvezne dežele Koroške ([...] EUR kot enkratno plačilo leta 2002, [...] EUR na leto), mesta Celovec ([...] EUR na leto) in družbe Kärnten Werbung ([...] EUR na leto). Ti zneski so bili dodeljeni kot operativna podpora za financiranje sporazumov iz leta 2002 z družbo Ryanair in njenimi podrejenimi družbami (glej oddelek 7.1 zgoraj). V skladu s točko 63 smernic za letalski sektor „bi moralo letališče dokazati, da [...] je zmožno kriti vse stroške, ki izhajajo iz dogovora“. Če je potrebna dodatna podpora,

preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu ni izpolnjen. To pomeni, da ni mogoče vsake javne podpore šteti za dodatne prihodke, pri čemer v nasprotnem primeru določba ne bi imela smisla. Komisija zato plačil zvezne dežele Koroške, mesta Celovec in družbe Kärnten Werbung ne bo upoštevala kot dodatne prihodke.

- (c) Komisija ugotavlja, da je Avstrija v svojo analizo kot pričakovane dodatne stroške vključila le plačila, določena v prvem sporazumu o storitvah trženja med družbama LV in DMG ([...] EUR na leto), in plačilo, določeno v tretjem sporazumu o storitvah trženja (spremenjeno pismo k prvemu sporazumu o storitvah trženja) med družbama LV in DMG (enkratno plačilo v znesku [...] EUR). V nasprotju s tem bo Komisija upoštevala tudi plačila, določena v drugem sporazumu o storitvah trženja med družbama DMG in AMS ([...] EUR na leto). Avstrija teh plačil ni vključila, pri čemer trdi, da se je ta sporazum nadomestil s tretjim sporazumom in da ni začel veljati. Komisija ugotavlja, da Avstrija te trditve ni podprla z nobenimi dokumenti, ampak je le navedla, da v računovodskih izkazih družbe KFBG ni nobenih dokumentov v zvezi s plačili, ki bi dokazovali, da družba KFBG v okviru drugega sporazuma o storitvah trženja ni izvedla nobenih plačil. Tudi ob predpostavljajanju, da so navedbe Avstrije pravilne, bo Komisija kljub temu v analizi upoštevala drugi sporazum o storitvah trženja, saj ni razloga, da bi razumni udeleženec v tržnem gospodarstvu ob podpisu sporazuma februarja 2002 lahko pričakoval ali predvidel, da ta sporazum in plačila pozneje ne bodo izvedeni. Udeleženec v tržnem gospodarstvu je moral sporazume oceniti glede na prevladujoče razmere ob podpisu sporazumov ter zlasti ob upoštevanju razpoložljivih informacij in razvoja, ki ga je bilo mogoče takrat predvideti. Zato je treba drugi sporazum o storitvah trženja upoštevati v predhodni analizi.

- (382) Komisija je ob upoštevanju teh nujnih sprememb izvedla svojo analizo, pri čemer je neposredno uporabila analizo dodatne donosnosti, kot jo je predložila Avstrija, in jo spremenila le, kjer je bilo potrebno, kot je povzeto v preglednici 10.

Preglednica 10

Dodatna donosnost sporazumov z družbami Ryanair, LV in AMS iz leta 2002 v skladu s popravki Komisije

Obdobje veljavnosti pogodbe: 5 let		
Obrestna mera:	8 %	
Spodbuda za potnike:	0,00	
Vmesni leti za zvezo na dan:	348	Obračanja na leto
LFZ (B737-800):	189	Sedeži
MTOW (B737-800):	75	MTOW

Model za izračun

Empirične vrednosti v skladu s sporazumi					
Obračanje	348	348	348	348	348
Zasedenost	70 %	70 %	70 %	70 %	70 %
Odhajajoči potnik	46 040	46 040	46 040	46 040	46 040
5 let	julij 2002– junij 2003	julij 2003– junij 2004	julij 2004– junij 2005	julij 2005– julij 2006	julij 2006– junij 2007
[...] EUR na obračanje	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Empirične vrednosti v skladu s sporazumi						
[...] EUR na odhajajočega potnika	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prihodki iz letalstva	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Presežek iz neletalskih dejavnosti na potnika	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Presežek iz neletalskih dejavnosti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dodatni prihodki	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sporazum o storitvah trženja med družbama LV in DMG	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sporazum o storitvah trženja med družbama AMS in DMG	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Spremno pismo k sporazumu med družbama LV in DMG	[...]	0	0	0	0	0
Stroški projekta na podlagi mejnih stroškov						
Tretje osebe za vodenje prometa – 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Austro Control – varnost v letalstvu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Stroški projekta (2002)						
Glede na lete	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Glede na potnike	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dodatni stroški	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dodatni denarni tokovi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskontni faktor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Neto sedanja vrednost	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

7.4.3.5 Sklepna ugotovitev o gospodarski prednosti

- (383) Ker je pričakovani diskontirani rezultat za sporazume z družbami Ryanair, LV in AMS iz leta 2002 negativen, Komisija ugotavlja, da družbi KFBG in DMG pri sklenitvi teh sporazumov nista ravnali kot udeleženci v tržnem gospodarstvu. Letališče ni moglo pričakovati, da bo pokrilo dodatne stroške, ki bi nastali na podlagi teh sporazumov. Ker družbi KFBG in DMG nista ravnali kot udeleženci v tržnem gospodarstvu, sta z odločitvijo, da skleneta sporazume pod navedenimi pogoji, družbam Ryanair, LV in AMS zagotovili gospodarsko prednost. Trditev Avstrije, da je družba KFBG organizirala javne razpise za sklenitev sporazumov v zvezi z zadevnimi rutami ne izključuje obstoja prednosti v skladu s sklepno ugotovitvijo Komisije. Udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki upravlja letališče, lahko načeloma organizira javni razpis, da bi letalskemu prevozniku ponudil finančne spodbude za povečanje prometa. Javni razpis je morda dejansko primeren način za zagotovitev čim večjega dobička, ustvarjenega s temi spodbudami. Vendar če upravljavec letališča s predhodnega vidika ne more pričakovati, da bo katera od ponudb, predloženih v okviru takega razpisa, prispevala k donosnosti letališča, zadevni udeleženec v tržnem gospodarstvu ne bi sklenil nobenega sporazuma, niti z uspešnim ponudnikom, saj ni ekonomsko smotno skleniti sporazuma, ki bi zmanjšal dobiček ali povečal izgube⁽⁶¹⁾. Če se javni subjekt države članice odloči, da bo zaradi interesa javne politike zagotovil podporo določeni dejavnosti, in na primer znesek finančne pomoči zagotovi v okviru javnega razpisa, zgolj dejstvo, da je bil organiziran javni razpis, ne izključuje obstoja državne pomoči, ampak lahko le čim bolj zmanjša znesek pomoči⁽⁶²⁾.

⁽⁶¹⁾ Glej smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 63.

⁽⁶²⁾ Obvestilo Komisije o pojmu državne pomoči po členu 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (2016/C 262/01) (UL C 262, 19.7.2016, str. 1), točka 89.

7.4.4 Selektivnost

- (384) Gospodarska prednost je bila zagotovljena selektivno, saj je imel od nje koristi le en letalski prevoznik, tj. družba Ryanair.
- (385) V tem okviru se zavrne trditev Avstrije, da popusti na letališke pristojbine, odobreni letalskim prevoznikom, ki opravljajo lete z letališča Celovec, niso bili selektivni. Avstrija je trdila, da so bili popusti na voljo vsem letalskim prevoznikom, ki bi želeli delovati na letališču Celovec, zaradi česar naj bi bili neselektivni.
- (386) Komisija ugotavlja, da posamezni sporazumi, sklenjeni z družbo Ryanair, odstopajo od seznama pristojbin in od sporazumov z drugimi letalskimi prevozniki, kar pomeni, da vsebujejo posamično dogovorjene pogoje.

7.4.5 Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino

- (387) Za ukrep, ki ga dodeli država, se šteje, da izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco, kadar izboljša konkurenčni položaj prejemnika pomoči v primerjavi z drugimi podjetji, ki so njegovi konkurenti. Iz praktičnih razlogov se lahko izkrivljanje konkurence predvideva od trenutka, ko država zagotovi finančno prednost podjetju v liberaliziranem sektorju, v katerem obstaja ali bi lahko obstajala konkurenca. V skladu s sodno prakso evropskih sodišč lahko vsaka pomoč, dodeljena podjetju, ki svoje dejavnosti opravlja na notranjem trgu, izkrivlja trgovino med državami članicami.
- (388) Letalski prevozniki lahko od začetka veljavnosti tretjega svežnja o liberalizaciji zračnega prevoza dne 1. januarja 1993 ⁽⁶³⁾ prosto opravljajo lete na povezavah znotraj EU. Kot je ugotovilo Sodišče,

„če podjetje deluje v sektorju, v katerem [...] konkurirajo proizvajalci iz različnih držav članic, lahko vsaka pomoč, ki bi jo lahko prejelo od javnih organov, vpliva na trgovino med državami članicami in izkrivlja konkurenco, ker njegova stalna prisotnost na trgu konkurenčnim ponudnikom iz drugih držav članic preprečuje, da bi povečali svoj tržni delež, in zmanjšuje njihovo možnost za povečanje izvoza v to državo članico“ ⁽⁶⁴⁾.

- (389) Komisija je ugotovila, da sta družbi KFBG in DMG dodelili družbam Ryanair, LV in AMS selektivno prednost. Družba Ryanair s svojimi hčerinskimi družbami deluje na konkurenčnem trgu po vsej Uniji in prednost, ki so jo te družbe pridobile, bi lahko izboljšala njihov konkurenčni položaj na navedenem trgu. S tega vidika Komisija ugotavlja, da lahko prednost, zagotovljena družbam Ryanair, LV in AMS, izkrivlja konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami.

7.4.6 Sklepna ugotovitev

- (390) Iz navedenih razlogov Komisija ugotavlja, da so družbe Ryanair, LV in AMS prejele državno pomoč, ki znaša [...] EUR v smislu neto sedanje vrednosti.

7.5 Sporazumi z družbama Ryanair in AMS iz leta 2006

7.5.1 Gospodarska dejavnost in pojem podjetja

- (391) Družba Ryanair ponuja storitve zračnega prevoza. Družba AMS ponuja storitve trženja. Opravljanje takšnih storitev je gospodarska dejavnost. Družbi Ryanair in AMS torej pomenita podjetji v smislu člena 107(1) PDEU.

7.5.2 Državna sredstva in pripisljivost državi

- (392) Da bi zadevni ukrepi pomenili državno pomoč, se morajo financirati iz državnih sredstev, odločitev o odobritvi ukrepa pa mora biti mogoče pripisati državi. V zvezi z merili, na podlagi katerih sta ocenjena obstoj državnih sredstev in pripisljivost državi, je naveden sklic na uvodne izjave od 224 do 232.

⁽⁶³⁾ Uredba Sveta (EGS) št. 2407/92 z dne 23. julija 1992 o licenciranju letalskih prevoznikov (UL L 240, 24.8.1992, str. 1), Uredba Sveta (EGS) št. 2408/92 z dne 23. julija 1992 o dostopu letalskih prevoznikov Skupnosti do letalskih prog znotraj Skupnosti (UL L 240, 24.8.1992, str. 8) in Uredba Sveta (EGS) št. 2409/92 z dne 23. julija 1992 o prevozninah in tarifah za zračni prevoz (UL L 240, 24.8.1992, str. 15).

⁽⁶⁴⁾ Sodba Sodišča z dne 21. marca 1991 v zadevi Italija proti Komisiji, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, točka 26.

- (393) Komisija ugotavlja, da sta družbi KFBG in DMG v 100-odstotni lasti države. Do leta 2003 so bile delnice družb KFBG in DMG v lasti Republike Avstrije (60 %), zvezne dežele Koroške (20 %) in mesta Celovec (20 %). Zvezna dežela Koroška je aprila 2003 prevzela delnice Republike Avstrije. Od leta 2003 so bile delnice torej v lasti zvezne dežele Koroške (80 %) in mesta Celovec (20 %). Zato je treba družbi KFBG in DMG šteti za javni podjetji v smislu člena 2(b) Direktive 2006/111/ES, katerih sredstva so državna sredstva.
- (394) Sporazume iz leta 2006 z družbami Ryanair, AMS in LV je prav tako mogoče pripisati državi. V zvezi s splošno vključenostjo zvezne dežele Koroške v dejavnosti letališča, zlasti v sklepanje sporazumov o storitvah trženja z letalskimi prevozniki, glej uvodno izjavo 314 zgoraj in naslednje.
- (395) Poleg tega je Republika Avstrija to vključenost izrecno potrdila tudi s sklicevanjem na sporazuma iz leta 2006 z družbama Ryanair in AMS.
- (396) Glede na navedeno Komisija meni, da vse kaže na to, da je sklenitev sporazumov iz leta 2006 med družbama KFBG in DMG ter družbama Ryanair in AMS mogoče pripisati državi.

7.5.3 Gospodarska prednost

7.5.3.1 Načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu

- (397) V zvezi s trenutno nerazpoložljivostjo primerljivih letališč in sporazumov ter predhodne analize dodatne donosnosti sporazumov iz leta 2006 je naveden sklic na oceno iz uvodnih izjav od 261 do 278.
- (398) Družba Ryanair je v zvezi s primerjavo letališča KLU z drugimi letališči predložila študijo družbe Oxera z dne 4. julija 2011. Ta študija je bila omejena na primerjavo med pristojbinami, ki jih je družba Ryanair plačala na letališčih [...] in [...], ter pristojbinami, ki jih je družba Ryanair plačala v skladu s sporazumi o letaliških storitvah na letališču KLU. Študija ni niti poskušala upoštevati specifičnih sporazumov o storitvah trženja na letališču KLU v primerjavi s storitvami, ki se verjetno ponujajo na drugih letališčih. Vendar je bilo treba za vsako ruto iz obravnavanih sporazumov zadevni sporazum o storitvah trženja oceniti skupaj s pripadajočim sporazumom o letaliških storitvah. Elementi iz študije družbe Oxery z dne 4. julija 2011 torej niso izpolnili najosnovnejšega pogoja za primerjalno analizo, tj. „zagotovitev dovolj natančne opredelitve zadevnih gospodarskih dejavnosti“, da bi se lahko opredelili primerljivi udeleženci v tržnem gospodarstvu.
- (399) Poleg tega v študiji družbe Oxera z dne 4. julija 2011 ni bila določena zanesljiva referenčna točka za tržne cene letaliških storitev. Čeprav so izbrana primerljiva letališča v študiji opisana kot „večinoma v zasebni lasti in financirana iz zasebnih virov ali kot letališča, ki kako drugače delujejo kot vlagatelji v tržnem gospodarstvu“, je letališče [...] v lasti družbe Manchester Airports Group, ki je sama večinoma v državni lasti, pri čemer v študiji družbe Oxera z dne 4. julija 2011 ni navedeno, da letališče [...] deluje na podlagi tržnega gospodarstva. Kar zadeva letališče [...], je v študiji navedeno, da je bilo stalno v zasebni lasti, ni pa omenjeno, da je letališče [...] poslovalo z izgubo, preden je bilo leta 2013 prodano, pri čemer bi ta podatek ustvaril pomisleke glede tega, ali so bile nizke letališke pristojbine, ki so bile v tem primeru navedene kot referenčna točka, vzdržne za udeleženca v tržnem gospodarstvu.

7.5.3.2 Načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu – skupna analiza sporazumov o storitvah trženja in sporazuma o letaliških storitvah

- (400) Komisija meni, da je treba ob upoštevanju preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu sporazum o letaliških storitvah med družbama Ryanair in KFBG na eni strani ter sporazum o storitvah trženja med družbama DMG in AMS na drugi strani oceniti skupaj kot en sam ukrep..
- (401) V zvezi s sporazumi iz leta 2002 več kazalnikov dejansko kaže na to, da bi bilo treba sporazume iz leta 2006 oceniti kot en sam ukrep, saj so bili sklenjeni v okviru ene transakcije.
- (402) Prvič, v skladu s sporazumom o storitvah trženja „ta sporazum temelji na zavezi družbe Ryanair, da bo obratovala na ruti med letališčema STN in KLU [...]“. Ta izjava se nanaša na sporazum o letaliških storitvah med družbama Ryanair in KFBG ter tudi dokazuje, da sta sporazum o storitvah trženja in sporazum o letaliških storitvah neločljivo povezana.
- (403) Drugič, sporazume so v bistvu sklenile iste pogodbenne stranke. Komisija se v zvezi z družbo AMS, ki je hčerinska družba Ryanair, in družbo DMG, ki je hčerinska družba KFBG, sklicuje na uvodno izjavo 326.

- (404) Tretjič, v skladu z obema sporazumoma sta oba trajala do 21. aprila 2007, tj. izvajala sta se enako dolgo. To sočasno prenehanje sporazumov po enakem obdobju prav tako kaže, da sta oba sporazuma povezana in odvisna drug od drugega.
- (405) Sporazum o storitvah trženja, ki sta ga sklenili družbi DMG in AMS, je neločljivo povezan s sporazumom o letaliških storitvah, ki sta ga podpisali družbi Ryanair in KFBG. Navedene ugotovitve kažejo, da se sporazum o storitvah trženja ne bi sklenil brez sporazuma o letaliških storitvah. V sporazumu o storitvah trženja je dejansko izrecno navedeno, da temelji na storitvi, ki se izvaja trikrat na teden med letališčema STN in KLU, in v bistvu predvideno, da se bo za storitve trženja uporabljalo potovalno spletno mesto www.ryanair.com, ki je usmerjeno v spodbujanje zadevne storitve med letališčema STN in KLU.
- (406) Zato je po mnenju Komisije primerno sporazum o letaliških storitvah z dne 23. avgusta 2006 in sporazum o storitvah trženja z dne 21. decembra 2006 proučiti skupaj, da se ugotovi, ali pomenita državno pomoč.
- (407) Avstrija se je v svojih pripombah k sklepu o razširitvi postopka strinjala s pristopom, sprejetim v okviru tega sklepa, da se sporazum o letaliških storitvah in sporazum o storitvah trženja, ki sta bila podpisana na isti dan, analizirata skupaj.
- (408) Na drugi strani nekatere zainteresirane strani, zlasti družbi Ryanair in AMS, nasprotujejo temu pristopu, saj menijo, da bi bilo treba sporazum o storitvah trženja analizirati ločeno. Družba Ryanair je v svojih pripombah k sklepu o razširitvi postopka nasprotovala skupni presoji sporazumov o letaliških storitvah in sporazumov o storitvah trženja (pri čemer se sklicuje tudi na predhodne pripombe v zvezi s tem ⁽⁶⁵⁾), ker so jih podpisali različni subjekti in ker niso povezani drug z drugim. Trdila je, da sklenitev sporazuma o storitvah trženja ni pogoj za to, da družba Ryanair posluje na rutah na letališče in z njega.
- (409) Vendar dejstva potrjujejo, da je pristop, ki je bil sprejet v okviru sklepa o razširitvi postopka in ki ga je odobrila Avstrija, dobro utemeljen, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah od 324 do 333. Zato bi bilo treba sporazum o letaliških storitvah in sporazum o storitvah trženja presojati skupaj.

7.5.3.3 Časovni okvir za oceno dodatnih stroškov in prihodkov

- (410) Udeleženec v tržnem gospodarstvu bo ocenil dodatne stroške in prihodke med veljavnostjo sporazumov. Ta časovni okvir se zdi realen zaradi istih razlogov, kot so navedeni v uvodnih izjavah 368 in 369.
- (411) Kar zadeva časovni okvir ocene zadevnih sporazumov, bi udeleženec v tržnem gospodarstvu kot izhodišče izbral datum podpisa sporazuma o storitvah trženja, tj. 21. december 2006, s katerim se je dopolnil sporazum o letaliških storitvah. Oba sporazuma sta prenehala veljati 21. aprila 2007.
- (412) Preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu ne bi upošteval možnosti podaljšanja sporazumov, kot je določena v dveh sporazumih. Preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu na dan podpisa ne bi imel na voljo dovolj kazalnikov, na podlagi katerih bi se lahko zanesel na to, da bosta sporazuma z nizkocenovnimi prevozniki podaljšana. Zato bi končni datum ocene bil 21. april 2007.

7.5.3.4 Presoja

- (413) V zvezi s presojjo zadevnih sporazumov je naveden sklic na ugotovitve v uvodnih izjavah od 373 do 377.
- (414) Avstrija je na zahtevo Komisije pripravila pregled dodatnih stroškov in prihodkov, ki jih je bilo mogoče pričakovati v času sklenitve ustreznih sporazumov. Te podatke je pripravila v zvezi z vsakim sklenjenimi sporazumi, kot so povzeti v preglednici 11.

Preglednica 11

Dotatna donosnost sporazumov z družbama Ryanair in AMS iz leta 2006 na podlagi podatkov Avstrije

4 meseci	
Obrestna mera:	8 %

⁽⁶⁵⁾ Glej na primer odgovor na četrto vprašanje v okviru pripomb družbe Ryanair, predloženih 4. julija 2011.

Spodbuda za potnike:	7,62
Vmesni leti za zvezo 3-krat na teden	54
LFZ (B737-800):	189
MTOW (B737-800):	67

Izračun

Empirične vrednosti v skladu s sporazumi		
Obračanje		54
Zasedenost		85 %
Odhajajoči potniki		8 675
		vklučno s potniki
Spodbude		7,62
4 meseci		1
Pristajalna pristojbina		[...]
Oskrba na ploščadi		[...]
Vodenje prometa		[...]
Zračna infrastruktura		[...]
Zemeljska infrastruktura		[...]
Tarifa na potnika		[...]
Spodbuda		[...]
Skupni prihodki		[...]
Presežek iz neletalskih dejavnosti na potnika		[...]
Presežek iz neletalskih dejavnosti		[...]
Presežek projekta		[...]
Prispevki družbe AMS k trženju		[...]
(sporazum z dne 21. decembra 2006)		
Stroški projekta na podlagi mejnih stroškov		
Tretje osebe za vodenje prometa – 51 %		[...]
Pristojbina za varnost – 8 EUR		[...]

Empirične vrednosti v skladu s sporazumi		
Stroški projekta glede na BAB 2005		
Glede na lete	[...]	[...]
Glede na potnike	[...]	[...]
Stroški projekta/odhodki		
Manjkajoči znesek		
Pristojbine v skladu s sporazumom		
Pristajalna pristojbina	[...]	na obračanje
Oskrba na ploščadi	[...]	na obračanje
Vodenje prometa	[...]	na obračanje
Zračna infrastruktura	[...]	na obračanje
Zemeljska infrastruktura	[...]	na odhajajočega potnika
Tarifa na potnika	[...]	na odhajajočega potnika
Usklajevanje slotov	[...]	na obračanje
Pristojbina za varnost	[...]	na odhajajočega potnika
Spodbuda za potnike	[...]	na odhajajočega potnika
Pristojbina ACG	[...]	na obračanje

(415) Pri pripravi preglednice 11 je Avstrija upoštevala naslednje:

- Pričakovani dodatni promet, tj. pričakovano dodatno število potnikov, je bil izračunan glede na predvideno število letov na teden (54 obračanj v predvidenem obdobju v Londonu s 189 sedeži, največjo vzletno težo 67 ton in 85-odstotnim koeficientom zasedenosti) in prilagojen glede na trajanje sporazuma o letaliških storitvah z družbo Ryanair. Na podlagi tega izračuna je Avstrija navedla 8 675 potnikov v predvidenem obdobju.
- Pričakovani dodatni prihodki iz letalskih dejavnosti (pristojbine za zemeljsko oskrbo in pristajalne pristojbine na podlagi takratnih letaliških pristojbin) so bili izračunani za štiri mesece trajanja sporazuma o letaliških storitvah na podlagi pogojev, ki so bili dogovorjeni z družbo Ryanair. Avstrija je v zvezi z dodatnimi prihodki v teh štirih mesecih navedla skupni znesek [...] EUR.
- Navedla je, da so skupni prihodki iz letalskih dejavnosti v višini [...] EUR vključevali znižanje zaradi uporabe spodbujevalne sheme za letalske prevoznike družbe KFBG, ki je bila vzpostavljena 1. septembra 2005. Cilj sheme je bil s spodbudami za potnike okrepiti in ohraniti obstoječe letalske povezave. Zaradi uporabe te pobude se je znesek znižal za [...] EUR.
- Pričakovani dodatni prihodki, ki niso povezani z letalstvom (parkirnina, poraba na terminalih itd.), so se izračunali za štiri mesece trajanja sporazuma o letaliških storitvah. Avstrija je v svoji analizi ocenila znesek [...] EUR na odhajajočega potnika, pri čemer je pri izračunu temeljila na povprečnih prihodkih iz neletalskih dejavnosti na potnika v obdobju 2001–2005. Na podlagi tega izračuna je za obdobje teh štirih mesecev navedla znesek [...] EUR.
- Kot pričakovane dodatne stroške, tj. kot stroške, ki izhajajo iz transakcije z družbama Ryanair in AMS ter se ne bi uresničili v hipotetičnem scenariju, je Avstrija navedla naslednja plačila:
 - plačila, določena v sporazumu o storitvah trženja med družbama AMS in DMG ([...] EUR na leto),

- plačila tretji osebi (Tyrolean Airways) kot podizvajalcu za opravljanje storitev zemeljske oskrbe, kot so opisana v točki (e) uvodne izjave 379. Avstrija je navedla plačila v znesku [...] EUR na leto,
 - plačila za varnostne namene ustreznim avstrijskim javnim organom: upoštevala se je pristojbina za varnost v znesku [...] EUR na leto, saj je bilo v sporazumu med družbama KFBG in Ryanair določeno, da mora družba KFBG plačati to pristojbino,
 - dodatne operativne stroške v zvezi s pričakovanim dodatnim prometom v času trajanja sporazuma: [...] EUR na dodatno obračanje in na tono MTOW ter [...] EUR na dodatnega odhajajočega potnika. Avstrija je navedla, da sta ti dve vrednosti najboljši oceni teh vrednosti, ki sta se lahko določili za predhodno oceno udeleženca v tržnem gospodarstvu ob podpisu sporazumov. Ti vrednosti izhajata iz sistema stroškovnega računovodstva, ki se izvaja od leta 2005 (BAB 2005) ter je vključeval stroškovne dejavnike, kot so pristojbina za pristajanje, pristojbina za potnike in pristojbina za oskrbo na ploščadi. Sistem stroškovnega računovodstva BAB 2005 je podrobno prikazoval različne primarne, sekundarne in splošne stroške, ki skupaj predstavljajo skupne stroške. Avstrija je natančno pojasnila postopek, kako je družba KFBG pridobila dodatne stroške iz določenih stanj primarnih stroškov.
- (f) Navedla je, da družba KFBG decembra 2006 ni pričakovala nobenih dodatnih naložbenih stroškov zaradi dodatnega prometa. Letališče KLU je imelo takrat precej neizkoriščene zmogljivosti, ki naj bi se namenila dodatnemu prometu. Skupna zmogljivost terminala letališča KLU je znašala 600 000 potnikov na leto, ob koncu leta 2006 pa je letališče KLU uporabilo približno 409 000 potnikov. V zvezi s pričakovanim dodatnim prometom v obsegu 23 000 potnikov torej ne bi bile potrebne nobene naložbe, saj bi obstoječi terminal lahko sprejel dodatni promet.
- (g) Diskontna stopnja, ki jo je uporabljala družba KFBG, je temeljila na 8-odstotni diskontni stopnji, ki jo je uporabljalo in objavilo letališče na Dunaju.
- (416) Komisija na podlagi analize informacij, ki jih je predložila Avstrija, ugotavlja, da je Avstrija pri ocenjevanju števila potnikov, pri čemer je na navedeni podlagi izračunala pričakovane dodatne prihodke iz letalske dejavnosti, uporabila smiseln pristop. Enako velja za pričakovane dodatne prihodke iz letalskih dejavnosti, znižanje zaradi spodbujevalne sheme, pričakovane dodatne prihodke iz neletalskih dejavnosti, dodatne stroške storitev zemeljske oskrbe, ki jih opravlja tretja oseba, in stroške plačil za podjetje Austro Control. Smiseln pristop je uporabila tudi pri ocenjevanju dodatnih operativnih stroškov na obračanje in na potnika ter 8-odstotne diskontne stopnje. Glede na razpoložljive podatke o pričakovanem dodatnem prometu se zdi razumna tudi izjava Avstrije v zvezi z dodatnimi naložbenimi stroški.

7.5.3.5 Sklepna ugotovitev o gospodarski prednosti

- (417) Ker je pričakovani diskontirani rezultat za sporazume z družbama Ryanair in AMS iz leta 2006 negativen, Komisija ugotavlja, da družbi KFBG in DMG pri sklenitvi teh sporazumov nista ravnali kot udeleženci v tržnem gospodarstvu. Letališče ni moglo pričakovati, da bo pokrilo dodatne stroške, ki bi nastali na podlagi teh sporazumov. Ker torej družbi KFBG in DMG nista ravnali kot udeleženci v tržnem gospodarstvu, sta z odločitvijo, da skleneta sporazume pod navedenimi pogoji, družbama Ryanair in AMS zagotovili gospodarsko prednost.
- (418) Ta rezultat v zvezi s sporazumi iz leta 2006 ni v nasprotju z dejstvom, da spodbujevalna shema iz leta 2005 (ki se je uporabila v sporazumih iz leta 2006) sama po sebi ni vključevala gospodarske prednosti, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah od 261 do 288. Sporazumi iz leta 2006 zajemajo uporabo navedene sheme skupaj s sporazumom o storitvah trženja. Zadevni sporazumi torej odstopajo od običajne uporabe spodbujevalne sheme iz leta 2005. Obseg tega odstopanja pomeni gospodarsko prednost za sporazume iz leta 2006.

7.5.4 Selektivnost

- (419) Gospodarska prednost je bila zagotovljena selektivno, saj je imel od nje koristi le en letalski prevoznik, tj. družba Ryanair. V tem kontekstu Komisija ugotavlja tudi, da so sporazumi z družbo Ryanair iz leta 2006 odstopali od seznama pristojbin in od sporazumov z drugimi letalskimi prevozniki.

7.5.5 Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino

- (420) Komisija ugotavlja, da lahko prednost, zagotovljena družbama Ryanair in AMS, izkrivlja konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami zaradi razlogov iz uvodnih izjav od 387 do 389.

7.5.6 Sklepna ugotovitev

- (421) Iz navedenih razlogov Komisija ugotavlja, da sta družbi Ryanair in AMS prejeli državno pomoč, ki znaša 141 326 EUR.

7.6 Sporazum z družbo HLX iz leta 2003

7.6.1 Gospodarska dejavnost in pojem podjetja

- (422) Družba HLX z opravljanjem storitev zračnega prevoza opravlja gospodarsko dejavnost in torej pomeni podjetje v smislu člena 107(1) PDEU.

7.6.2 Državna sredstva in pripisljivost državi

- (423) Da bi zadevni ukrepi pomenili državno pomoč, se morajo financirati iz državnih sredstev, odločitev o odobritvi ukrepa pa mora biti mogoče pripisati državi. V zvezi z merili, na podlagi katerih sta ocenjena obstoj državnih sredstev in pripisljivost državi, je naveden sklic na uvodne izjave od 224 do 232.
- (424) Komisija ugotavlja, da sta družbi KFBG in DMG v 100-odstotni lasti države. Do leta 2003 so bile delnice družb KFBG in DMG v lasti Republike Avstrije (60 %), zvezne dežele Koroške (20 %) in mesta Celovec (20 %). Zvezna dežela Koroška je aprila 2003 prevzela delnice Republike Avstrije. Od leta 2003 sta deleža torej imela zvezna dežela Koroška (80 %) in mesto Celovec (20 %). Zato je treba družbi KFBG in DMG šteti za javni podjetji v smislu člena 2(b) Direktive 2006/111/ES, katerih sredstva so državna sredstva.
- (425) Sporazum z družbo HLX iz leta 2003 je prav tako mogoče pripisati državi na podlagi istih razlogov, kot so pojasnjeni v uvodni izjavi 314. Avstrija je tudi izrecno potrdila dejavno sodelovanje zvezne dežele Koroške in mesta Celovec pri sklepanju sporazumov z družbo HLX iz leta 2003.
- (426) Poleg tega sta stroške sporazumov iz leta 2003 krila zvezna dežela Koroška in mesto Celovec (glej oddelek 7.1), kar je po mnenju Komisije dodaten jasen kazalnik pripisljivosti državi, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 314.
- (427) Komisija zato meni, da je sklenitev sporazuma med družbami KFBG in DMG ter družbo HLX leta 2003 mogoče pripisati državi.

7.6.3 Gospodarska prednost

7.6.3.1 Načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu

- (428) V zvezi s trenutno nerazpoložljivostjo primerljivih letališč in sporazumov ter predhodne analize dodatne donosnosti sporazumov iz leta 2006 je naveden sklic na oceno iz uvodnih izjav od 261 do 278.

7.6.3.2 Časovni okvir za oceno dodatnih stroškov in prihodkov

- (429) Udeleženec v tržnem gospodarstvu bo ocenil dodatne stroške in prihodke med veljavnostjo sporazumov. Ta časovni okvir se zdi realen zaradi istih razlogov, kot so navedeni v uvodnih izjavah 368 in 369.
- (430) Kar zadeva časovni okvir ocene zadevnega sporazuma, bi udeleženec v tržnem gospodarstvu kot izhodišče izbral datum začetka sodelovanja in izvajanja storitev zračnega prevoza družbe HLX, tj. 30. avgust 2003. Tudi če je bil sporazum uradno podpisan pozneje, razpoložljive informacije kažejo, da so se stranke o vsebini sporazuma uspešno dogovorile že pred tem datumom, na katerega so se v okviru sporazuma začele izvajati dejavnosti zračnega prometa. Sporazum je prenehal veljati 31. marca 2008.
- (431) Preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu ne bi upošteval možnosti podaljšanja sporazuma. Na dan sklenitve takega sporazuma ne bi imel na voljo dovolj kazalnikov, na podlagi katerih bi se lahko zanesel na to, da bodo sporazumi z nizkocenovnimi prevozniki podaljšani. Zato bi končni datum ocene bil 31. marec 2008.

Empirične vrednosti v skladu s sporazumi						
Presežek iz neletalskih dejavnosti na potnika	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Prihodki iz neletalskih dejavnosti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prihodki iz projekta	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Obseg trženja v skladu s sporazumom o sodelovanju	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Popravljen, kot je navedeno v okviru stroškov projekta</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
<i>Popravljen, kot je navedeno v okviru stroškov projekta</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Stroški projekta na podlagi mejnih stroškov						
Tretje osebe za vodenje prometa – 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(Austro Control – varnost v letalstvu)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(Pristojbina za varnost)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pristop k stroškom projekta glede na BAB 2002						
Glede na leto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Glede na potnike	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Vsota stroškov projekta						[...]
Skupni stroški	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Presežek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskontni faktor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Analiza stroškov in koristi je pokazala pozitiven diskontirani rezultat evra.					[...]	

(434) Pri pripravi preglednice 12 je Avstrija upoštevala naslednje:

- Pričakovani dodatni promet, tj. pričakovano dodatno število potnikov, ki je bil izračunan glede na predvideno število obračanj na leto (996 obračanj v predvidenem obdobju na leto, razen 770 obračanj v prvem letu in 655 obračanj v zadnjem letu, s 148 sedeži, največjo vzletno težo 68 ton in 70-odstotnim koeficientom zasedenosti) in prilagojen glede na trajanje sporazuma o letaliških storitvah z družbo HLX.
- Pričakovani dodatni prihodki iz letalskih dejavnosti (pristojbine za zemeljsko oskrbo in pristajalne pristojbine na podlagi takratnih letaliških pristojbin) so bili izračunani za obdobje trajanja sporazuma o letaliških storitvah na podlagi pogojev, ki so bili dogovorjeni z družbo HLX. Avstrija je v zvezi z dodatnimi prihodki navedla skupni znesek [...] EUR.
- Pričakovani dodatni prihodki, ki niso povezani z letalstvom (parkirnina, poraba na terminalih itd.), so se izračunali za čas trajanja sporazuma o letaliških storitvah. Avstrija je v svoji analizi navedla oceno [...] EUR na odhajajočega potnika. Na podlagi tega izračuna je Avstrija navedla znesek [...] EUR na leto.
- Poleg tega je Avstrija v svojo analizo kot dodatne prihodke vključila plačila, ki jih je družba KFBG prejela od zvezne dežele Koroške ([...] EUR na leto).

- (e) Kot pričakovane dodatne stroške, tj. kot stroške, ki izhajajo iz transakcije z družbo HLX ter se ne bi uresničili v hipotetičnem scenariju, je Avstrija navedla naslednja plačila:
- plačila za storitve trženja, kot so določena v sporazumu o storitvah trženja med družbama KFBG in HLX; [...] EUR v prvem letu; [...] EUR v naslednjih letih in [...] EUR v zadnjem letu,
 - plačila tretji osebi (Tyrolean Airways) kot podizvajalcu za opravljanje storitev zemeljske oskrbe, kot so opisana v točki (e) uvodne izjave 379. Avstrija je navedla plačila v znesku [...] EUR na leto,
 - plačila za varnostne namene ustreznim avstrijskim javnim organom: upoštevala se je pristojbina za varnost v znesku [...] EUR na leto, saj je bilo v sporazumu med družbama KFBG in HLX določeno, da mora družba KFBG plačati to pristojbino. Podobno se je upoštevala pristojbina v višini [...] EUR na leto, plačana družbi Austro Control, saj je morala družba KFBG v skladu s sporazumom plačati tudi to pristojbino,
 - dodatne operativne stroške v zvezi s pričakovanim dodatnim prometom v času trajanja sporazuma: [...] EUR na dodatno obračanje in na tono MTOW ter [...] EUR na dodatnega odhajajočega potnika. Avstrija je navedla, da sta ti dve vrednosti najboljši oceni teh vrednosti, ki sta se lahko določili za predhodno oceno udeleženca v tržnem gospodarstvu ob podpisu sporazumov. Ti vrednosti izhajata iz sistema stroškovnega računovodstva, ki se izvaja od leta 2002 (BAB 2002) ter je vključeval stroškovne dejavnike, kot so pristojbina za pristajanje, pristojbina za potnike in pristojbina za oskrbo na ploščadi. Sistem stroškovnega računovodstva BAB 2002 je podrobno prikazoval različne primarne, sekundarne in splošne stroške, ki skupaj predstavljajo skupne stroške. Avstrija je natančno pojasnila postopek, kako je družba KFBG pridobila dodatne stroške iz določenih stanj primarnih stroškov.
- (f) Navedla je, da družba KFBG avgusta 2003 ni pričakovala nobenih dodatnih naložbenih stroškov zaradi dodatnega prometa. Letališče KLU je imelo takrat precej neizkoriščene zmogljivosti, ki naj bi se namenila dodatnemu prometu. Skupna zmogljivost terminala letališča KLU je znašala 600 000 potnikov na leto, ob koncu leta 2002 pa je letališče KLU uporabilo približno 220 000 potnikov. V zvezi s pričakovanim dodatnim prometom v obsegu 103 000 potnikov torej ne bi bile potrebne nobene naložbe, saj bi obstoječi terminal lahko sprejel dodatni promet.
- (g) Diskontna stopnja, ki jo je uporabljala družba KFBG, je temeljila na 8-odstotni diskontni stopnji, ki jo je uporabljalo in objavilo letališče na Dunaju ter ki jo je družba KFBG enotno uporabljala v svojih finančnih izračunih.
- (435) Komisija ugotavlja, da je Avstrija pri ocenjevanju števila potnikov, pri čemer je na navedeni podlagi izračunala pričakovane dodatne prihodke iz letalske dejavnosti, uporabila smiseln pristop. Enako velja za dodatne stroške storitev zemeljske oskrbe, ki jih opravlja tretja oseba, in stroške plačil za podjetje Austro Control. Smiseln pristop je uporabila tudi pri ocenjevanju dodatnih operativnih stroškov na obračanje in na potnika ter 8-odstotne diskontne stopnje. Glede na razpoložljive podatke o pričakovanem dodatnem prometu se zdi razumna tudi izjava Avstrije v zvezi z dodatnimi naložbenimi stroški.
- (436) Vendar se Komisija ob proučitvi informacij, ki jih je predložila Avstrija, ne strinja z nekaterimi točkami analize in bo zato v analizi spremenila naslednje:
- (a) Avstrija je pričakovane dodatne prihodke iz neletalskih dejavnosti v svoji analizi ocenila na [...] EUR na odhajajočega potnika, pri čemer je pri izračunu temeljila na povprečnih prihodkih iz neletalskih dejavnosti na potnika v obdobju 2000–2004. Vendar bi preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu v analizi sporazuma iz leta 2003, izvedeni avgusta 2003, uporabil povprečne prihodke iz neletalskih dejavnosti v obdobju 1999–2002, neposredno pred začetkom izvajanja sporazuma. Glede na informacije, ki jih je predložila Avstrija, je to povprečje v obdobju 1999–2002 dejansko znašalo [...] EUR. Komisija bo zato v tej analizi uporabila vrednost [...] EUR na odhajajočega potnika. Nov popravljen rezultat je torej [...] EUR na leto.
- (b) Komisija se ne strinja s tem, da je Avstrija kot dodatne prihodke vključila plačila, ki jih je družba KFBG prejela od zvezne dežele Koroške ([...] EUR na leto), saj so bila dodeljena kot operativna podpora financiranju sporazuma z družbo HLX iz leta 2003 (glej oddelek 7.1) zaradi enakih razlogov, kot so pojasnjeni zgoraj (glej uvodno izjavo 381).
- (437) Komisija je popravila tudi zneske plačil za trženje, saj se navedeni zneski niso ujemali z zneski, določenimi v sporazumu z dne 24. maja 2004. Tako je uporabila točne zneske plačil za trženje, kot so navedeni v sporazumu.

Empirične vrednosti v skladu s sporazumi							
Stroški projekta na podlagi mejnih stroškov							
Tretje osebe za vodenje prometa – 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(Austro Control – varnost v letalstvu)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(Pristojbina za varnost)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pristop k stroškom projekta glede na BAB 2002							
Glede na lete	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Glede na potnike	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Vsota stroškov projekta							[...]
Skupni stroški	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Presežek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskontni faktor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Analiza stroškov in koristi je pokazala negativen diskontirani rezultat evra.							[...]

7.6.3.4 Sklepna ugotovitev o gospodarski prednosti

- (439) Ker je pričakovani diskontirani rezultat za sporazum z družbo HLX iz leta 2003 negativen, Komisija ugotavlja, da družba KFBG pri sklenitvi tega sporazuma ni ravnala kot udeleženka v tržnem gospodarstvu. Letališče ni moglo pričakovati, da bo pokrilo dodatne stroške, ki bi nastali na podlagi tega sporazuma. Ker torej družba KFBG ni ravnala kot udeleženka v tržnem gospodarstvu, je z odločitvijo, da sklene sporazum pod navedenimi pogoji, družbi HLX zagotovila gospodarsko prednost.

7.6.4 Selektivnost

- (440) Gospodarska prednost je bila zagotovljena selektivno, saj je imel od nje koristi le en letalski prevoznik, tj. družba HLX. V tem kontekstu Komisija ugotavlja tudi, da je sporazum z družbo HLX iz leta 2003 odstopal od seznama pristojbin in od sporazumov z drugimi letalskimi prevozniki.

7.6.5 Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino

- (441) Komisija ugotavlja, da lahko prednost, zagotovljena družbi HLX, izkrivlja konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami zaradi razlogov iz uvodnih izjav od 387 do 389.

7.6.6 Sklepna ugotovitev

- (442) Iz navedenih razlogov Komisija ugotavlja, da je družba HLX prejela državno pomoč, ki znaša [...] EUR v smislu neto sedanje vrednosti.

7.7 Sporazum z družbo TUIfly iz leta 2008

7.7.1 Gospodarska dejavnost in pojem podjetja

- (443) Družba TUIfly z opravljanjem storitev zračnega prevoza opravlja gospodarsko dejavnost in torej pomeni podjetje v smislu člena 107(1) PDEU.

7.7.2 Državna sredstva in pripisljivost državi

- (444) Da bi zadevni ukrepi pomenili državno pomoč, se morajo financirati iz državnih sredstev, odločitve o odobritvi ukrepa pa mora biti mogoče pripisati državi. V zvezi z merili, na podlagi katerih sta ocenjena obstoj državnih sredstev in pripisljivost državi, je naveden sklic na uvodne izjave od 224 do 232.
- (445) Komisija ugotavlja, da sta družbi KFBG in DMG v 100-odstotni lasti države, tj. v 20-odstotni lasti mesta Celovec in v 80-odstotni lasti družbe KLH. Kot je opisano v uvodnih izjavah od 24 do 26, je bila družba KLH pravna oseba *sui generis*, urejena z javnim pravom. Zato je treba šteti, da sta družbi KFBG in DMG javni podjetji v smislu člena 2(b) Direktive 2006/111/ES. Komisija meni, da bi vsaka prednost, zagotovljena iz sredstev družb KFBG in DMG, pomenila izgubo državnih sredstev in posledično prenos državnih sredstev zaradi razlogov iz uvodne izjave 313.
- (446) Sporazum z družbo TUIfly iz leta 2008 je prav tako mogoče pripisati državi. Kot je navedeno v uvodnih izjavah od 228 do 232, je bilo mogoče odločitve družbe KLH in mesta Celovec pripisati državi. Oba delničarja družbe KFBG sta imenovala nadzorni svet družb KFBG in DMG (ta pa imenuje upravni odbor), pri čemer je nadzorni svet (in upravni odbor) družbe KFBG predstavljal tudi deleže političnih strank, ki so zastopane v vladi zvezne dežele Koroške. Poleg tega se je moral nadzorni svet strinjati z vsemi odločitvami upravnega odbora glede naložb v višini nad 50 000 EUR. Družba KLH je bila na podlagi člena 5 statuta pod stalnim nadzorom vlade zvezne dežele Koroške. Vlada zvezne dežele Koroške je morala zagotoviti, da so bile vse odločitve družbe KLH v interesu zvezne države Koroške.
- (447) Družbi KFBG in DMG sta pri sklepanju sporazuma z družbo TUIfly tudi dejavno zastopali interese zvezne dežele Koroške v zvezi z obstojem in vzdrževanjem uspešnega letališča v Celovcu za potrebe Koroške.
- (448) Avstrija je navedla, da je zvezna dežela Koroška sodelovala pri odločitvi o sklenitvi sporazuma z družbo TUIfly iz leta 2008, pri čemer so jo upravni odbori in nadzorni sveti družb KLH, KFBG in DMG dobro obveščali o sporazumu. Zvezna dežela Koroška je menila, da je sklenitev sporazuma v njenem interesu. Avstrija je potrdila, da je mogoče sklenitev sporazumov med družbami KFBG in DMG ter TUIfly pripisati zvezni deželi Koroški v smislu sodne prakse v zadevi Stardust Marine ⁽⁶⁶⁾.
- (449) Glede na navedeno Komisija meni, da vse kaže na to, da je sklenitev sporazuma med družbami KFBG in DMG ter TUIfly iz leta 2008 mogoče pripisati državi.

7.7.3 Gospodarska prednost

7.7.3.1 Načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu

- (450) V zvezi s predhodno analizo dodatne donosnosti sporazuma z družbo TUIfly je naveden sklic na oceno iz uvodnih izjav od 263 do 279.

7.7.3.2 Časovni okvir za oceno dodatnih stroškov in prihodkov

- (451) Udeleženec v tržnem gospodarstvu bo ocenil dodatne stroške in prihodke med veljavnostjo sporazumov. Ta časovni okvir se zdi realen zaradi istih razlogov, kot so navedeni v uvodnih izjavah 368 in 369.
- (452) Kar zadeva časovni okvir ocene zadevnega sporazuma, bi udeleženec v tržnem gospodarstvu kot izhodišče izbral datum začetka sodelovanja in izvajanja letaliških storitev, tj. 1. april 2008. Sporazum je prenehal veljati 31. marca 2013.

7.7.3.3 Presoja

- (453) V zvezi s presojo zadevnih sporazumov je naveden sklic na ugotovitve v uvodnih izjavah od 373 do 377.
- (454) Avstrija je na zahtevo Komisije pripravila pregled dodatnih stroškov in prihodkov, ki jih je bilo mogoče pričakovati v času sklenitve zadevnega sporazuma, kot je povzet v preglednici 12.

⁽⁶⁶⁾ Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002 v zadevi Francija proti Komisiji, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

Empirične vrednosti v skladu s sporazumi						
Prispevek letalskega prevoznika – nobenega pristopa v skladu z metodo bruto vrednosti						
Delitev stroškov, kot jo predstavljajo nekritični stroški						
Delitev stroškov med družbama Land Kärnten in Kärntner Landesholding						
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Presežek iz neletalskih dejavnosti na potnika	[...]	[...]	[...]	[...]		
Presežek iz neletalskih dejavnosti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prihodki iz projekta	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Obseg trženja v skladu s sporazumom o sodelovanju	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Popravljen, kot je navedeno v okviru stroškov projekta	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Popravljen, kot je navedeno v okviru stroškov projekta	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Stroški projekta na podlagi mejnih stroškov						
Tretje osebe za vodenje prometa – 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(Austro Control – varnost v letalstvu)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pristojbina za varnost	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Stroški projekta glede na BAB 2007						
Glede na lete	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Glede na potnike	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Skupni stroški	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Skupna vsota stroškov projekta/mejnih stroškov	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Presežek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskontni faktor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Analiza stroškov in koristi je pokazala pozitiven diskontirani rezultat evra.					[...]	

(455) Pri pripravi preglednice 14 je Avstrija upoštevala naslednje:

- (a) Pričakovani dodatni promet, tj. pričakovano dodatno število potnikov, je bil izračunan glede na predvideno število obračanj na leto (801 obračanje v predvidenem obdobju na leto s 148 sedeži, največjo vzletno težo 68 ton in 70-odstotnim koeficientom zasedenosti) in prilagojen glede na trajanje sporazuma o letaliških storitvah z družbo TUIfly.

- (b) Pričakovani dodatni prihodki iz letalskih dejavnosti (pristojbine za zemeljsko oskrbo in pristajalne pristojbine na podlagi takratnih letaliških pristojbin) so bili izračunani za obdobje trajanja sporazuma o letaliških storitvah na podlagi pogojev, ki so bili dogovorjeni z družbo TUIfly. Avstrija je v zvezi z dodatnimi prihodki navedla skupni znesek [...] EUR.
- (c) Pričakovani dodatni prihodki, ki niso povezani z letalstvom (parkirnina, poraba na terminalih itd.), so se izračunali za čas trajanja sporazuma o letaliških storitvah. Avstrija je v svoji analizi navedla oceno [...] EUR na odhajajočega potnika. Na podlagi tega izračuna je Avstrija navedla znesek [...] EUR na leto.
- (d) Poleg tega je Avstrija v svojo analizo kot dodatne prihodke vključila plačila, ki jih je družba KFBG prejela od zvezne dežele Koroške ([...] EUR na leto).
- (e) Kot pričakovane dodatne stroške, tj. kot stroške, ki izhajajo iz transakcije z družbo TUIfly ter se ne bi uresničili v hipotetičnem scenariju, je Avstrija navedla naslednja plačila:
- plačila za storitve trženja, kot so določena v sporazumu o storitvah trženja med družbama KFBG in TUIfly, tj. [...] EUR vsako leto,
 - plačila tretji osebi (Tyrolean Airways) kot podizvajalcu za opravljanje storitev zemeljske oskrbe, kot so opisana v točki (e) uvodne izjave 379. Avstrija je navedla plačila v znesku [...] EUR na leto,
 - plačila za varnostne namene ustreznim avstrijskim javnim organom: upoštevala se je pristojbina za varnost v znesku [...] EUR, saj je bilo v sporazumu med družbama KFBG in TUIfly določeno, da mora družba KFBG plačati to pristojbino. Upoštevala se je pristojbina v višini [...] EUR na leto, plačana družbi Austro Control, saj je morala družba KFBG v skladu s sporazumom plačati tudi to pristojbino,
 - dodatne operativne stroške v zvezi s pričakovanim dodatnim prometom v času trajanja sporazuma: [...] EUR na dodatno obračanje in na tono MTOW ter [...] EUR na dodatnega odhajajočega potnika. Avstrija je navedla, da sta ti dve vrednosti najboljši oceni teh vrednosti, ki sta se lahko določili za predhodno oceno udeleženca v tržnem gospodarstvu ob podpisu sporazumov. Ti vrednosti izhajata iz sistema stroškovnega računovodstva, ki se izvaja od leta 2007 (BAB 2007) ter je vključeval stroškovne dejavnike, kot so pristojbina za pristajanje, pristojbina za potnike in pristojbina za oskrbo na ploščadi. Sistem stroškovnega računovodstva BAB 2008 je podrobno prikazoval različne primarne, sekundarne in splošne stroške, ki skupaj predstavljajo skupne stroške. Avstrija je natančno pojasnila postopek, kako je družba KFBG pridobila dodatne stroške iz določenih stanj primarnih stroškov.
- (f) Navedla je, da družba KFBG aprila 2008 ni pričakovala nobenih dodatnih naložbenih stroškov zaradi dodatnega prometa. Letališče KLU je imelo takrat precej neizkoriščene zmogljivosti, ki naj bi se namenila dodatnemu prometu. Skupna zmogljivost terminala letališča KLU je znašala 600 000 potnikov na leto, ob koncu leta 2007 pa je letališče KLU uporabilo približno 210 000 potnikov. V zvezi s pričakovanim dodatnim prometom v obsegu 83 000 potnikov torej ne bi bile potrebne nobene naložbe, saj bi obstoječi terminal lahko sprejel dodatni promet.
- (g) Diskontna stopnja, ki jo je uporabljala družba KFBG, je temeljila na 8-odstotni diskontni stopnji, ki jo je uporabljalo in objavilo letališče na Dunaju ter ki jo je družba KFBG enotno uporabljala v svojih finančnih izračunih.
- (456) Komisija ugotavlja, da je Avstrija pri ocenjevanju števila potnikov, pri čemer je na navedeni podlagi izračunala pričakovane dodatne prihodke iz letalske dejavnosti, uporabila smiseln pristop. Enako velja za dodatne stroške storitev zemeljske oskrbe, ki jih opravlja tretja oseba, in stroške plačil za podjetje Austro Control. Smiseln pristop je uporabila tudi pri ocenjevanju dodatnih operativnih stroškov na obračanje in na potnika ter 8-odstotne diskontne stopnje. Glede na razpoložljive podatke o pričakovanem dodatnem prometu se zdi razumna tudi izjava Avstrije v zvezi z dodatnimi naložbenimi stroški.
- (457) Vendar se Komisija ob proučitvi informacij, ki jih je predložila Avstrija, ne strinja z nekaterimi točkami analize in bo zato v analizi spremenila naslednje:
- (a) Avstrija je pričakovane dodatne prihodke iz neletalskih dejavnosti v svoji analizi ocenila na [...] EUR na odhajajočega potnika, pri čemer je pri izračunu temeljila na povprečnih prihodkih iz neletalskih dejavnosti na potnika v obdobju 2000–2004. Vendar bi preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu v analizi sporazuma iz leta 2008, izvedeni aprila 2008, uporabil povprečne prihodke iz neletalskih dejavnosti v obdobju

2003–2007, neposredno pred sklenitvijo sporazuma. Glede na informacije, ki jih je predložila Avstrija, je to povprečje v obdobju 2003–2007 dejansko znašalo [...] EUR. Komisija bo zato v tej analizi uporabila vrednost [...] EUR na odhajajočega potnika. Nov popravljen rezultat je torej [...] EUR na leto.

(b) Komisija se zaradi razlogov iz uvodne izjave 381 ne strinja s tem, da Avstrija v svojo analizo kot dodatne prihodke vključi plačila, ki jih je družba KFBG prejela od zvezne dežele Koroške ([...] EUR na leto).

(458) Poleg tega je popravila zneske plačil za trženje, saj se navedeni zneski niso ujemali z zneski, določenimi v sporazumu z dne 1. aprila 2008. Tako je uporabila točne zneske plačil za trženje, kot so navedeni v sporazumu.

(459) Ob upoštevanju teh nujnih sprememb je Komisija popravila analizo, kjer je bilo potrebno, kot je povzeto v naslednji preglednici 15.

Preglednica 15

Dodatna donosnost sporazuma z družbo TUIfly iz leta 2008 na podlagi podatkov Avstrije in popravkov Komisije

Obdobje veljavnosti sporazuma: 5 let		
Obrestna mera:	8 %	
Spodbuda za potnike:	0,00	
LFZ (B737-700):	148	Sedeži
MTOW (B737-700):	68	MTOW

Prikaz bruto vrednosti

Model za izračun

Empirične vrednosti v skladu s sporazumi						
Obračanja:	836	836	836	836	836	
Zasedenost:	70 %	70 %	70 %	70 %	70 %	
Odhajajoči potniki:	86 610	86 610	86 610	86 610	86 610	
Spodbude:	0	0	0	0	0	
Obdobje: 5 let	1	2	3	4	5	Skupni stroški projekta
	april 2008–marc 2009	april 2009–marc 2010	april 2010–marc 2011	april 2011–marc 2012	april 2012–marc 2013	
Pristajalna pristojbina	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Oskrba na ploščadi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Vodenje prometa	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Zračna infrastruktura	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Zemeljska infrastruktura	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Tarifa na potnika	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Spodbuda	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	

Empirične vrednosti v skladu s sporazumi							
Pristojbina za varnost	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Pristojbina za varnost (davčna uprava na Dunaju)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Pristojbina za usklajevanje slotov	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Prenos na družbo SCA na Dunaju	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Pristojbina za sedež – na odhajajočega potnika	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Prenos na podizvajalce za oskrbo potnikov	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Prihodki glede na uredbo o pristojbinah	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Presežek iz neletalskih dejavnosti na potnika	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Presežek iz neletalskih dejavnosti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prihodki iz projekta	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Plačila za trženje v skladu s sporazumom o sodelovanju	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Stroški projekta na podlagi mejnih stroškov							
Tretje osebe za vodenje prometa – 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Austro Control – varnost v letalstvu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Pristojbina za varnost	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Pristop k stroškom projekta glede na BAB 2002							
Glede na lete	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Glede na potnike	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Vsota stroškov projekta/mejnih stroškov	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Skupni stroški	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Presežek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskontni faktor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Analiza stroškov in koristi je pokazala pozitiven diskontirani rezultat evra.						[...]	

7.7.3.4 Sklepna ugotovitev o gospodarski prednosti

(460) Ker je pričakovani diskontirani rezultat za sporazum z družbo TUIfly iz leta 2008 negativen, Komisija ugotavlja, da družba KFBG pri sklenitvi teh sporazumov ni ravnala kot udeleženka v tržnem gospodarstvu. Letališče ni moglo pričakovati, da bo pokrilo dodatne stroške, ki bi nastali na podlagi tega sporazuma. Ker torej družba KFBG ni ravnala kot udeleženka v tržnem gospodarstvu, je z odločitvijo, da sklene sporazum pod navedenimi pogoji, družbi TUIfly zagotovila gospodarsko prednost.

7.7.4 *Selektivnost*

- (461) Gospodarska prednost je bila zagotovljena selektivno, saj je imel od nje koristi le en letalski prevoznik, tj. družba TUIfly. V tem kontekstu Komisija ugotavlja tudi, da je sporazum z družbo TUIfly iz leta 2008 odstopal od seznama pristojbin in od sporazumov z drugimi letalskimi prevozniki.

7.7.5 *Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino*

- (462) Komisija ugotavlja, da lahko prednost, zagotovljena družbi TUIfly, izkrivlja konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami zaradi razlogov iz uvodnih izjav od 387 do 389.

7.7.6 *Sklepna ugotovitev*

- (463) Iz navedenih razlogov Komisija ugotavlja, da je družba TUIfly prejela državno pomoč, ki znaša [...] EUR v smislu neto sedanje vrednosti.

7.8 Sporazum z družbo Air Berlin iz leta 2009

7.8.1 *Gospodarska prednost*7.8.1.1 *Načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu*

- (464) V zvezi s predhodno analizo dodatne donosnosti sporazuma z družbo Air Berlin je naveden sklic na oceno iz uvodnih izjav od 263 do 279.

7.8.1.2 *Časovni okvir za oceno dodatnih stroškov in prihodkov*

- (465) Udeleženec v tržnem gospodarstvu bo ocenil dodatne stroške in prihodke med veljavnostjo sporazumov. Ta časovni okvir se zdi realen zaradi istih razlogov, kot so navedeni v uvodnih izjavah 368 in 369.
- (466) Kar zadeva časovni okvir ocene zadevnega sporazuma, bi udeleženec v tržnem gospodarstvu kot izhodišče izbral datum začetka sodelovanja in izvajanja letalskih storitev, tj. 25. oktober 2009. Sporazum je prenehal veljati 31. marca 2013.
- (467) Kar zadeva možnost podaljšanja sporazumov, preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu ne bi upošteval te možnosti podaljšanja, kot je določena v sporazumu. Na dan sklenitve takega sporazuma ne bi imel na voljo dovolj kazalnikov, na podlagi katerih bi se lahko zanesel na to, da bodo sporazumi z nizkocenovnimi prevozniki podaljšani. Zato bi končni datum ocene bil 31. marec 2013.

7.8.1.3 *Presoja*

- (468) V zvezi s presojo zadevnih sporazumov je naveden sklic na ugotovitve v uvodnih izjavah od 373 do 377.
- (469) Avstrija je na zahtevo Komisije pripravila pregled dodatnih stroškov in prihodkov, ki jih je bilo mogoče pričakovati v času sklenitve zadevnega sporazuma, kot je povzet v preglednici 16.

Preglednica 16

Dodatna donosnost sporazuma z družbo Air Berlin iz leta 2009 na podlagi podatkov Avstrije

3 leta in 4 mesece		
Obrestna mera:	8 %	
Spodbuda za potnike:	0,00	
LFZ (B737-700):	148	Sedeži
MTOW (B737-700):	68	MTOW

Empirične vrednosti v skladu s sporazumi							
Popravljen, kot je navedeno v okviru stroškov projekta	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Popravljen, kot je navedeno v okviru stroškov projekta	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Stroški projekta na podlagi mejnih stroškov							
Tretje osebe za vodenje prometa – 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Austro Control	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pristojbina za varnost (v celoti jo plača letalski prevoznik)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Pristop k stroškom projekta glede na BAB 2002							
Glede na lete	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0	
Glede na potnike	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0	
Vsota stroškov projekta/mejnih stroškov	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Skupni stroški	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Presežek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskontni faktor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Analiza stroškov in koristi je pokazala pozitiven diskontirani rezultat evra.						[...]	

(470) Pri pripravi preglednice 16 je Avstrija upoštevala naslednje:

- Pričakovani dodatni promet, tj. pričakovano dodatno število potnikov, je bil izračunan glede na predvideno število obračanj na leto (801 obračanje v predvidenem obdobju na leto s 148 sedeži, največjo vzletno težo 64 ton in 70-odstotnim koeficientom zasedenosti) in prilagojen glede na trajanje sporazuma o letaliških storitvah z družbo Air Berlin. Na podlagi tega izračuna je Avstrija navedla 82 984 potnikov na leto v predvidenem obdobju.
- Pričakovani dodatni prihodki iz letalskih dejavnosti (pristojbine za zemeljsko oskrbo in pristajalne pristojbine na podlagi takratnih letaliških pristojbin) so bili izračunani za obdobje trajanja sporazuma o letaliških storitvah na podlagi pogojev, ki so bili dogovorjeni z družbo Air Berlin. Avstrija je v zvezi z dodatnimi prihodki navedla skupni znesek [...] EUR.
- Pričakovani dodatni prihodki, ki niso povezani z letalstvom (parkirnina, poraba na terminalih itd.), so se izračunali za čas trajanja sporazuma o letaliških storitvah. Avstrija je v svoji analizi navedla oceno [...] EUR na odhajajočega potnika. Na podlagi tega izračuna je Avstrija navedla znesek [...] EUR na leto.
- Poleg tega je Avstrija v svojo analizo kot dodatne prihodke vključila plačila, ki jih je družba KFBG prejela od zvezne dežele Koroške ([...] EUR na leto).
- Kot pričakovane dodatne stroške, tj. kot stroške, ki izhajajo iz transakcije z družbo Air Berlin ter se ne bi uresničili v hipotetičnem scenariju, je Avstrija navedla naslednja plačila:
 - plačila za storitve trženja, kot so določena v sporazumu o storitvah trženja med družbama KFBG in Air Berlin, tj. [...] EUR vsako leto,
 - plačila tretji osebi (Tyrolean Airways) kot podizvajalcu za opravljanje storitev zemeljske oskrbe, kot so opisana v točki (e) uvodne izjave 379. Avstrija je navedla plačila v znesku [...] EUR na leto,
 - plačila za varnostne namene ustreznim avstrijskim javnim organom je v celoti krila družba Air Berlin, zato niso bila navedena kot dodatni stroški upravljavca letališča,

- dodatne operativne stroške v zvezi s pričakovanim dodatnim prometom v času trajanja sporazuma: [...] EUR na dodatno obračanje in na tono MTOW ter [...] EUR na dodatnega odhajajočega potnika. Avstrija je navedla, da sta ti dve vrednosti najboljši oceni teh vrednosti, ki sta se lahko določili za predhodno oceno udeleženca v tržnem gospodarstvu ob podpisu sporazumov. Ti vrednosti izhajata iz sistema stroškovnega računovodstva, ki se izvaja od leta 2008 (BAB 2008) ter je vključeval stroškovne dejavnike, kot so pristojbina za pristajanje, pristojbina za potnike in pristojbina za oskrbo na ploščadi. Sistem stroškovnega računovodstva BAB 2008 je podrobno prikazoval različne primarne, sekundarne in splošne stroške, ki skupaj predstavljajo skupne stroške. Avstrija je natančno pojasnila postopek, kako sta družbi KFBG in DMG pridobili dodatne stroške iz določenih stanj primarnih stroškov.
- (f) Navedla je, da družba KFBG oktobra 2009 ni pričakovala nobenih dodatnih naložbenih stroškov zaradi dodatnega prometa. Letališče KLU je imelo takrat precej neizkoriščene zmogljivosti, ki naj bi se namenila dodatnemu prometu. Skupna zmogljivost terminala letališča KLU je znašala 600 000 potnikov na leto, ob koncu leta 2008 pa je letališče KLU uporabilo približno 180 000 potnikov. V zvezi s pričakovanim dodatnim prometom v obsegu 83 000 potnikov torej ne bi bile potrebne nobene naložbe, saj bi obstoječi terminal lahko sprejel dodatni promet.
- (g) Diskontna stopnja, ki sta jo uporabljali družbi KFBG in DMG, je temeljila na 8-odstotni diskontni stopnji, ki jo je uporabljalo in objavilo letališče na Dunaju. To diskontno stopnjo je družba KFBG enotno uporabljala v svojih finančnih izračunih.
- (471) Komisija ugotavlja, da je Avstrija pri ocenjevanju števila potnikov, pri čemer je na navedeni podlagi izračunala pričakovane dodatne prihodke iz letalske dejavnosti, uporabila smiseln pristop. Enako velja za dodatne stroške storitev zemeljske oskrbe, ki jih opravlja tretja oseba, in stroške plačil za podjetje Austro Control. Smiseln pristop je uporabila tudi pri ocenjevanju dodatnih operativnih stroškov na obračanje in na potnika ter 8-odstotne diskontne stopnje. Glede na razpoložljive podatke o pričakovanem dodatnem prometu se zdi razumna tudi izjava Avstrije v zvezi z dodatnimi naložbenimi stroški.
- (472) Vendar se Komisija ob proučitvi informacij, ki jih je predložila Avstrija, ne strinja z nekaterimi točkami analize in bo zato v analizi spremenila naslednje:
- (a) Avstrija je pričakovane dodatne prihodke iz neletalskih dejavnosti v svoji analizi ocenila na [...] EUR na odhajajočega potnika, pri čemer je pri izračunu temeljila na povprečnih prihodkih iz neletalskih dejavnosti na potnika v obdobju 2000–2004. Vendar bi razumen udeleženec v tržnem gospodarstvu v analizi sporazuma iz leta 2009, izvedeni oktobra 2009, raje uporabil povprečne prihodke iz neletalskih dejavnosti v obdobju 2004–2008. Glede na informacije, ki jih je predložila Avstrija, je to povprečje v obdobju 2004–2008 dejansko znašalo [...] EUR. Komisija bo zato v tej analizi uporabila vrednost [...] EUR na odhajajočega potnika. Nov popravljen rezultat je torej [...] EUR na leto.
- (b) Komisija se zaradi razlogov iz uvodne izjave 381 ne strinja s tem, da Avstrija v svojo analizo kot dodatne prihodke vključi plačila, ki jih je družba KFBG prejela od zvezne dežele Koroške ([...] EUR na leto).
- (c) Poleg tega je popravila zneske plačil za trženje, saj se navedeni zneski niso ujemali z zneski, določenimi v sporazumu z dne 25. oktobra 2010. Tako je uporabila točne zneske plačil za trženje, kot so navedeni v sporazumu.
- (473) Ob upoštevanju teh nujnih sprememb je Komisija popravila analizo, kjer je bilo potrebno, kot je povzeto v naslednji preglednici 17.

Preglednica 17

Dodatna donosnost sporazuma z družbo Air Berlin iz leta 2009 na podlagi podatkov Avstrije in popravkov Komisije

Obdobje veljavnosti sporazuma: 3 leta in 5 mesecev		
Obrestna mera:	8 %	
Spodbuda za potnike:	0,00	

Empirične vrednosti v skladu s sporazumi

Pristop k stroškom projekta glede na BAB 2002								
Glede na leto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Glede na potnike	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Vsota stroškov projekta/mejnih stroškov		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Skupni stroški		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Presežek		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Diskontni faktor		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
Analiza stroškov in koristi je pokazala pozitiven diskontirani rezultat evra.							[...]	

7.8.1.4 Sklepna ugotovitev o gospodarski prednosti

- (474) Ker je pričakovani diskontirani rezultat za sporazum z družbo Air Berlin iz leta 2009 pozitiven, Komisija ugotavlja, da sta družbi KFBG in DMG pri sklenitvi tega sporazuma ravnali kot udeleženci v tržnem gospodarstvu. Letališče je lahko pričakovalo, da bo pokrilo dodatne stroške, ki bi nastali na podlagi tega sporazuma. Ker sta torej družbi KFBG in DMG ravnali kot udeleženci v tržnem gospodarstvu, z odločitvijo, da skleneta sporazum pod navedenimi pogoji, družbi Air Berlin nista zagotovili gospodarske prednosti. Poleg tega obstajajo navedbe, da je družba KFBG leta 2009 sodelovala pri strategiji in dolgoročnih prizadevanjih za splošno donosnost letališča KLU.

7.8.2 Sklepna ugotovitev

- (475) Na podlagi navedenih razlogov Komisija ugotavlja, da družba Air Berlin ni prejela državne pomoči.

7.9 Sklepna ugotovitev v zvezi z obstojem pomoči

- (476) Zaradi zgoraj navedenih razlogov financiranje družbe KFBG in sporazumi z družbo Ryanair in njenimi hčerinskimi družbami ter sporazuma z družbama HLX in TUIfly pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

8. ZAKONITOST POMOČI

- (477) Država članica mora v skladu s členom 108(3) PDEU priglasiti vse načrte za dodelitev ali spremembo pomoči, pri čemer predlaganih ukrepov ne sme izvajati, dokler v postopku priglasitve ni sprejet dokončen sklep.

8.1 Financiranje družbe KFBG

- (478) Ker so bila sredstva za financiranje letališča KLU družbama KFBG in DMG že dana na voljo, Komisija meni, da Avstrija ni upoštevala prepovedi iz člena 108(3) PDEU ⁽⁶⁷⁾.
- (479) Poleg tega se na podlagi ocen iz uvodnih izjav od 480 do 483 za ukrepe pomoči v korist družb KFBG in DMG, ki so predmet preiskave, ne more šteti, da so izvzeti iz obveznosti priglasitve na podlagi odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 ⁽⁶⁸⁾, ki velja za pomoč, dodeljeno pred 31. januarjem 2012.
- (480) V odločbi o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 je iz obveznosti priglasitve izvzeta državna pomoč v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljena podjetjem v zvezi s storitvami splošnega gospodarskega pomena, ki so v skladu s pogoji, določenimi v zadevni odločbi. V odločbi o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 je za združljivo razglašena zlasti državna pomoč v obliki nadomestila za javne storitve letališčem, (i) pri katerih povprečni letni promet ne presega 1 000 000 potnikov ali (ii) katerih povprečni letni promet pred obdavitvijo ne presega 100 milijonov EUR v obdobju dveh finančnih let pred letom, v katerem je bila dodeljena storitev splošnega gospodarskega pomena, in če letno nadomestilo za zadevno storitev ne presega 30 milijonov EUR.

⁽⁶⁷⁾ Sodba Sodišča z dne 14. januarja 2004 v zadevi Fleuren Compost proti Komisiji, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.

⁽⁶⁸⁾ Odločba Komisije 2005/842/ES z dne 28. novembra 2005 o uporabi člena 86(2) Pogodbe ES za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljene nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL L 312, 29.11.2005, str. 67).

- (481) Da bi bilo nadomestilo za javne storitve za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena upravičeno do izvetja, je moralo izpolnjevati pogoje iz členov 4, 5 in 6 zadevne odločbe. V členu 4 odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 je bilo določeno, da je treba podjetje pooblastiti za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena z enim ali več uradnimi akti, ki med drugim določajo naravo in trajanje obveznosti opravljanja javnih storitev, parametre za izračun in pregled nadomestila ter nadzor nad njim in dogovore za preprečitev kakršnega koli čezmernega nadomestila in njegovo vračilo. V členu 5 odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 je bilo določeno, da mora biti znesek nadomestila ob upoštevanju ustreznih prejemkov in zmerne donosa omejen na znesek, potreben za pokrivanje stroškov, ki so nastali pri izpolnjevanju obveznosti javnih storitev. V skladu s členom 6 odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 so morale države članice izvajati redna preverjanja, da se zagotovi, da podjetja ne prejema prekomernega nadomestila zneska, določenega v skladu s členom 5.
- (482) Po navedbah Avstrije bi se lahko upravljanje letališča KLU štelo za storitev splošnega gospodarskega pomena. Vendar Komisija meni, da o tem, ali bi bilo treba obratovanje letališča KLU šteti za storitev splošnega gospodarskega pomena, ni mogoče sklepati na podlagi informacij, ki jih je predložila Avstrija. Avstrija ni določila izrecne opredelitve domnevne naloge storitve splošnega gospodarskega pomena, dodeljene družbama KFBG in DMG, niti pravil, ki urejajo pravico družb KFBG in DMG do nadomestila. Prav tako družbi KFBG in DMG Komisiji nista dali na voljo nobenega drugega dokumenta, v katerem bi bil določen obseg storitve splošnega gospodarskega pomena, ki naj bi jo opravljali. Zato Komisija meni, da ni nobenega akta o pooblastitvi, s katerim bi bila upravljavcu letališča KLU dodeljena dejanska storitev splošnega gospodarskega pomena. Prav tako zvezna dežela Koroška ni določila parametrov za izračun in pregled nadomestila ter nadzor nad njim in potrebnih dogovorov za preprečitev kakršnega koli prekomernega nadomestila in njegovo vračilo. Zahteve iz členov 4, 5 in 6 odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005, ki se nanašajo na vsebino aktov o pooblastitvi, torej niso izpolnjene.
- (483) Komisija meni, da na tej podlagi ni mogoče ugotoviti, da je bila pomoč družbama KFBG in DMG izvzeta iz obveznosti priglasitve na podlagi odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005.
- (484) Komisija zato ugotavlja, da Avstrija ni spoštovala obveznosti mirovanja iz člena 108(3) PDEU in da zadevni ukrepi pomenijo nezakonito državno pomoč.

8.2 Sporazumi z družbami Ryanair, LV in AMS iz leta 2002 in leta 2006

- (485) Državna pomoč, ki je bila družbi Ryanair in njenim hčerinskim družbam dodeljena na podlagi sporazumov iz leta 2002 in leta 2006, je bila dodeljena brez priglasitve. Zato državna pomoč, dodeljena družbi Ryanair in njenim hčerinskim družbam, pomeni nezakonito pomoč.

8.3 Sporazum z družbo HLX iz leta 2003 in sporazum z družbo TUIfly iz leta 2008

- (486) Državna pomoč, ki je bila družbama HLX in TUIfly dodeljena na podlagi sporazumov iz leta 2003 in leta 2008, je bila dodeljena brez priglasitve. Zato pomeni nezakonito pomoč.

9. OCENA ZDRUŽLJIVOSTI POMOČI

9.1 Financiranje družbe KFBG

- (487) Člen 107(3) PDEU določa nekatere izjeme k splošnemu pravilu iz člena 107(1) PDEU o nezdržljivosti državne pomoči z notranjim trgov. Zadevna pomoč se lahko oceni na podlagi člena 107(3)(c) PDEU, ki navaja, da se „pomoč za pospeševanje razvoja določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij, kadar takšna pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi“, lahko šteje za zdržljivo z notranjim trgov.

9.1.1 Zdržljivost v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014

- (488) Ker Avstrija ni navedla, da bi bilo treba pomoč odobriti neposredno v skladu s členom 107(3) PDEU (niti ni navedla upravičencev pomoči), okvir za oceno, ali je mogoče pomoč letališčem razglasiti za zdržljivo v skladu s členom 107(3)(c) PDEU, predstavljajo smernice za letalski sektor iz leta 2014.

- (489) Komisija v skladu s točko 172 smernic za letalski sektor iz leta 2014 meni, da se za nerešene zadeve glede nezakonite pomoči letališčem za tekoče poslovanje, ki se je dodelila pred 4. aprilom 2014, ne smejo uporabiti določbe njenega obvestila o določitvi veljavnih pravil za oceno nezakonite državne pomoči ⁽⁶⁹⁾. Komisija bo načela v teh smernicah namreč uporabila za vse zadeve o pomoči letališčem za tekoče poslovanje (nerešene prijave in nezakonita nepriglašena pomoč), tudi če je bila pomoč dodeljena pred 4. aprilom 2014 in začetkom prehodnega obdobja.
- (490) Komisija je v uvodni izjavi 478 že sklenila, da finančni prispevki družbama KFBG in DMG pomenijo nezakonito državno pomoč, dodeljeno pred 4. aprilom 2014.
- (491) Komisija mora glede na določbe smernic za letalski sektor iz leta 2014, navedene v uvodni izjavi 492, ugotoviti, ali zadevni ukrep pomeni nezakonito pomoč za naložbe ali pomoč za tekoče poslovanje.
- (492) V skladu z opredelitvijo 18 v točki 25 smernic za letalski sektor iz leta 2014 je pomoč za naložbe opredeljena kot „pomoč za financiranje osnovnih sredstev, zlasti za pokritje ‚vrzeli v financiranju stroškov investicijskega vzdrževanja‘“. Poleg tega se v skladu s točko 107 zadevnih smernic pomoč za tekoče poslovanje lahko nanaša na vnaprejšnje plačilo (to pomeni, da vnaprej pokrije stroške naložb) in na pomoč, izplačano v obliki periodičnih obrokov (za pokritje stroškov investicijskega vzdrževanja v smislu letne amortizacije in stroškov financiranja).
- (493) Po drugi strani pomoč za tekoče poslovanje pomeni pomoč za kritje vseh ali dela stroškov poslovanja letališča, ki so opredeljeni kot „osnovn[i] strošk[i] letališča z vidika zagotavljanja letaliških storitev, vključno s stroškovnimi kategorijami, kot so stroški za zaposlene, pogodbene storitve, komunikacije, odpadke, energijo, vzdrževanje, najem in upravljanje itd., vendar ne vključujejo stroškov investicijskega vzdrževanja, podpore za trženje ali vseh drugih spodbud, ki jih letalskim prevoznikom dodeli letališče, ter stroškov, ki spadajo na področje javne politike“ ⁽⁷⁰⁾.
- (494) Lahko se šteje, da finančni prispevki, ki so se uporabili za kritje letnih izgub iz poslovanja družb KFBG in DMG zaradi stroškov, povezanih s sporazumi o storitvah trženja družbe KFBG z različnimi letalskimi prevozniki, pomenijo pomoč za tekoče poslovanje v korist družb KFBG in DMG.
- (495) V oddelku 5.1.2 smernic za letalski sektor iz leta 2014 so določena merila, ki jih bo Komisija uporabila pri presoji združljivosti pomoči za tekoče poslovanje z notranjim trgom v skladu s členom 107(3)(c) PDEU. Komisija bo v skladu s točko 172 smernic za letalski sektor iz leta 2014 navedena merila uporabila za vse zadeve o pomoči za tekoče poslovanje, vključno z nerešenimi prijavi in nezakonito nepriglašeno pomočjo.
- (496) Nezakonita pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena pred datumom objave smernic za letalski sektor iz leta 2014, se lahko razglasi za združljivo v celotnem znesku nepokritih stroškov poslovanja, če so izpolnjeni naslednji pogoji ⁽⁷¹⁾:
- *prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa*: ta pogoj je izpolnjen, če med drugim pomoč poveča mobilnost državljanov Unije in povezljivost regij ali spodbuja regionalni razvoj ⁽⁷²⁾,
 - *potreba po posredovanju države*: pomoč mora biti usmerjena v primere, ko taka pomoč lahko zagotovi pomembne izboljšave, ki jih trg sam ne more doseči ⁽⁷³⁾,
 - *ustreznost državne pomoči kot instrumenta politike*: ta pogoj je izpolnjen, če lahko država članica dokaže, da je pomoč ustrezen ukrep za doseganje nameravanega cilja ⁽⁷⁴⁾,

⁽⁶⁹⁾ Obvestilo Komisije o določitvi veljavnih pravil za ocenjevanje nezakonite državne pomoči (UL C 119, 22.5.2002, str. 22).

⁽⁷⁰⁾ Točka 25, opredelitev 22 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

⁽⁷¹⁾ V skladu s točko 137 smernic za letalski sektor iz leta 2014 se za pomoč za tekoče poslovanje, dodeljeno v preteklosti, ne uporabljajo vsi pogoji iz oddelka 5.1.

⁽⁷²⁾ Točke 137, 113 in 114 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

⁽⁷³⁾ Točki 137 in 116 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

⁽⁷⁴⁾ Točki 137 in 120 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

- *obstoj spodbujevalnega učinka*: ta pogoj je izpolnjen, če bi se brez pomoči za tekoče poslovanje in ob upoštevanju možnega obstoja pomoči za naložbe ter ravni prometa raven gospodarske dejavnosti zadevnega letališča verjetno znatno zmanjšala ⁽⁷⁵⁾;
- *sorazmernost zneska pomoči (pomoč, omejena na najmanjšo potrebno)*: da bi bila pomoč za tekoče poslovanje sorazmerna, mora biti omejena na najmanjšo potrebno, da se dejavnost z dodeljeno pomočjo izvede ⁽⁷⁶⁾,
- *izogibanje neupravičenim negativnim učinkom na konkurenco in trgovino* ⁽⁷⁷⁾.

9.1.1.1 Prispevek k natančno opredeljenemu cilju splošnega interesa

- (497) Cilj pomoči za tekoče poslovanje, ki je predmet ocene in ki zajema izgube družb KFBG in DMG od leta 2000, ter ustreznih finančnih prispevkov mesta Celovec, zvezne dežele Koroške in družbe KLH, kot so prikazani v preglednici 2, je bil ohranjati ustrežno raven poslovanja letališča KLU.
- (498) V skladu s točko 113 smernic za letalski sektor iz leta 2014 se bo za pomoč za tekoče poslovanje za letališča štelo, da prispeva k doseganju cilja skupnega interesa, če poveča mobilnost državljanov Unije in povezljivost regij, pomeni boj proti preobremenjenosti letalskega prevoza na velikih letaliških vozliščih Unije ali spodbuja regionalni razvoj.
- (499) Letališče KLU je pomembno za gospodarski razvoj koroške regije, za katero je dobra povezava z avstrijskim glavnim mestom Dunajem in glavnimi nemškimi poslovnimi središči nepogrešljiva. To letališče zadovoljuje tudi druge potrebe regije po povezavah, zlasti z vidika njene turistične ponudbe alpskih poletnih in zimskih športnih dejavnosti. Poslovni profil letališča KLU ustreza tem potrebam regije, saj ponuja udobno infrastrukturo za vrsto rednih letov v glavna poslovna središča v Nemčiji (Berlin, Hamburg, Köln-Bonn in v preteklosti tudi München) in na Dunaj.
- (500) Pomoč za tekoče poslovanje za letališče v Celovcu je torej prispevala k povezljivosti in razvoju regije. Glede na informacije v letnih računovodskih izkazih družbe KFBG, ki jih je predložila Avstrija, je razvoj letališča Celovec temeljil tudi na utemeljeni napovedi o potnikih.
- (501) Oceniti je tudi treba, ali bi lahko morebitno podvajanje letališke infrastrukture zmanjšalo verjetnost ugotovitve, da obratovanje letališča KLU ustreza natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa.
- (502) V zvezi s tem je v smernicah za letalski sektor iz leta 2014 zaledje opredeljeno kot geografska tržna meja, ki je običajno določena na približno 100 kilometrov in 60 minut vožnje z avtomobilom, avtobusom, vlakom ali hitrim vlakom. V smernicah za letalski sektor iz leta 2014 je hkrati dovoljeno tudi odstopanje od standardne opredelitve zaledja določenega letališča, da bi se upoštevale posebnosti vsakega posameznega letališča. S tega vidika se lahko velikost in oblika zaledja med letališči razlikujeta, vključno z njegovim poslovnim modelom, lokacijo in destinacijami, s katerimi je povezano.
- (503) Ob upoštevanju tega koncepta je mogoče predvidevati, da letališča v Gradcu (128 km od Celovca), Mariboru (137 km od Celovca), Trstu (203 km od Celovca) in Salzburgu (223 km od Celovca) ne spadajo v isto zaledje.
- (504) Letališče Ljubljana v Sloveniji pa je blizu. Najkrajša cestna razdalja od Celovca do letališča Ljubljana je 80 km, pri čemer je treba prečkati gorsko verigo Karavanke prek gorskega prelaza Ljubelj na nadmorski višini 1 068 metrov. Avstrijski organi so poudarili, da je čas potovanja, krajši od 60 minut, z osebnim avtomobilom ali avtobusom nerealen, prvič, ker je navedena cesta ozka, vijugasta in strma ter je zahtevna tudi pri normalnih pogojih, zlasti pa pozimi, in, drugič, ker je ta cesta vsako leto večkrat zaprta zaradi padajočega kamenja ali zemeljskih plazov. Najkrajša alternativa bi bila avtocesta do Beljaka in nato skozi cestni predor Karavanke, vendar bi bila ta pot dolga približno 130 kilometrov. Ni hitrih železniških povezav in čas potovanja z vlakom traja od 2 uri in 10 minut do 2 uri in 48 minut. Glede na ta geografski položaj je torej mogoče skleniti, da letališče v Ljubljani ni v zaledju letališča KLU, saj je čas potovanja med tema letališčema pogosto daljši, kot bi bil pod najboljšimi pogoji za potovanje.

⁽⁷⁵⁾ Točki 137 in 124 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

⁽⁷⁶⁾ Točki 137 in 125 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

⁽⁷⁷⁾ Točki 137 in 131 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

- (505) Poleg tega letališče KLU in letališče Ljubljana uporabljata zelo različna poslovna modela: Letališče Celovec ponuja predvsem redne lete, ki Celovec povezujejo z glavnimi poslovnimi središči, kot so Dunaj, Berlin, Hamburg ali Köln-Bonn, in nekaj čarterskih letov do številnih počitniških destinacij. Destinacije, s katerimi je povezano letališče KLU, so torej omejene na potrebe prebivalcev zvezne dežele Koroške, ki vključujejo hiter in lahek dostop do glavnih nemško govorečih poslovnih središč ter hkrati lahek dostop turistov do turistične industrije v zvezni deželi Koroški.
- (506) Letališče Ljubljana kot glavno slovensko letališče v slovenski prestolnici vsako leto zabeleži več kot milijon potnikov ter ponuja veliko izbiro mednarodnih destinacij v okviru rednih in čarterskih letov po vsej Evropi, s poudarkom na državah vzhodne Evrope.
- (507) Komisija zato meni, da je pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena letališču Celovec, prispevala k doseganju cilja skupnega interesa, in sicer z izboljšanjem povezljivosti in regionalnega razvoja koroške regije na podlagi upravljanja prometne infrastrukture za zadovoljevanje prometnih potreb regije.

9.1.1.2 Potreba po posredovanju države

- (508) V skladu s točko 116 in naslednjimi smernic za letalski sektor iz leta 2014 se bo pomoč za tekoče poslovanje štela za potrebno, če bo zagotovila pomembne izboljšave, ki jih trg sam ne more doseči. V smernicah je nadalje priznано, da bo potreba po javnem financiranju za stroške poslovanja običajno sorazmerno večja za manjša letališča zaradi visokih fiksnih stroškov in da letališča z letnim potniškim prometom med 200 000 in 700 000 potniki morda ne bodo zmožna pokriti znatnega deleža svojih stroškov poslovanja.
- (509) Potem ko je letališče KLU v preteklosti zabeležilo približno 520 000 potnikov na leto, se je letno število potnikov na letališču ustalilo na približno 230 000, kar je veliko manj od 700 000 potnikov. Letališče ni moglo ustvariti dovolj prihodkov, da bi lahko zadovoljivo krilo svoje stroške poslovanja, kar je v smernicah za letalski sektor iz leta 2014 navedeno kot značilno za letališča te velikosti. Ob odsotnosti zadevne pomoči bi bili družbi KFBG in DMG verjetno prisiljeni izstopiti s trga, s čimer bi zvezna dežela Koroška izgubila prometno infrastrukturo, ki je pomembna za njeno dostopnost in razvoj (turizem).
- (510) Komisija zato meni, da je pomoč za tekoče poslovanje za letališče Celovec potrebna.

9.1.1.3 Ustreznost državne pomoči kot instrumenta politike

- (511) V skladu s točko 120 smernic za letalski sektor iz leta 2014 mora biti pomoč za tekoče poslovanje ustrezen instrument politike za doseganje nameravanega cilja ali reševanje težave, ki jo je treba obravnavati. Ker je letališče KLU ustvarjalo izgubo na ravni poslovanja, je bil edini ustrezeni instrument pomoč za tekoče poslovanje, ki mu je omogočila nadaljevanje dejavnosti, s katerimi zagotavlja povezljivost koroške regije. Drugi instrumenti, kot so pomoč za naložbe ali regulativni ukrepi, se ne zdijo ustrezni za reševanje finančnih težav letališča KLU na ravni poslovanja. Komisija zato meni, da je pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena letališču KLU, ustrezen instrument.

9.1.1.4 Obstoj spodbujevalnega učinka

- (512) V skladu s točko 124 smernic za letalski sektor iz leta 2014 ima pomoč za tekoče poslovanje spodbujevalni učinek, če bi se ob njeni odsotnosti ter ob upoštevanju možnega obstoja pomoči za naložbe in ravni zračnega prometa raven gospodarske dejavnosti letališča verjetno znatno zmanjšala.
- (513) Prometne potrebe koroške regije, izražene v številu potnikov, so se v obdobju 2004–2010 ustalile na ravni 400 000 potnikov na leto (in so se šele po letu 2012 znižale na 230 000 potnikov na leto). Kljub precej ustaljenemu številu potnikov pa letališče v preteklosti ni moglo kriti svojih stroškov poslovanja. Po podatkih, ki jih je predložila Avstrija, bi letališče brez pomoči za tekoče poslovanje imelo velike izgube v večini upoštevanih let⁽⁷⁸⁾. Brez pomoči za tekoče poslovanje bi morala družba KFBG torej zmanjšati promet, da bi zmanjšala stroške

⁽⁷⁸⁾ Po podatkih, ki jih je predložila Avstrija, bi neto prihodki brez pomoči za tekoče poslovanje znašali – 1 401 180 EUR leta 2002; 145 056 EUR leta 2003; – 1 597 060 EUR leta 2004; – 758 979 EUR leta 2005; – 778 887 EUR leta 2006; 230 145 EUR leta 2007; – 703 000 EUR leta 2008; – 1 324 969 EUR leta 2009.

in izgube, ali pa bi bankrotirala, zaradi česar bi letališče verjetno prenehalo izvajati dejavnosti. Zato letališče brez pomoči za tekoče poslovanje ne bi moglo ohraniti ravni prometa, njegovo gospodarsko dejavnost pa bi bilo treba zmanjšati.

9.1.1.5 Sorazmernost zneska pomoči (pomoč, omejena na najmanjšo potrebno)

- (514) Kar zadeva nujnost, so bili ukrepi, ki so predmet preiskave, omejeni na najmanjše, ki so bili potrebni za izravnavo izgub in omogočanje družbama KFBG in DMG, da upoštevata kapitalske zahteve in še naprej uspešno poslujeta. Pomoč je bila nujna za nadaljnje poslovanje družbe in ni preseгла zneska, potrebnega za kritje izgub iz poslovanja. Pomoč je bila torej omejena na najmanjšo potrebno.
- (515) Komisija zato meni, da je pomoč za tekoče poslovanje za letališče KLU sorazmerna.

9.1.1.6 Preprečevanje neupravičenih negativnih učinkov na konkurenco in trgovino

- (516) V skladu s točko 131 smernic za letalski sektor iz leta 2014 bo Komisija pri ocenjevanju združljivosti pomoči za tekoče poslovanje upoštevala izkrivljanja konkurence in učinke na trgovino. Znak morebitnega izkrivljanja konkurence ali vpliva na trgovino je lahko dejstvo, da letališče leži na istem gravitacijskem območju kot drugo letališče z neizkoriščeno zmogljivostjo.
- (517) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 503 in naslednjih, je mogoče ob upoštevanju pojma zaledja, ki obsega približno 100 km, in časa potovanja 60 minut predvidevati, da letališče Ljubljana ni v zaledju letališča Celovec.
- (518) Poleg tega je Avstrija potrdila, da je letališka infrastruktura letališča KLU na voljo vsem letalskim prevoznikom pod nediskriminatornimi pogoji. Letališče KLU je dostopno za vse letalske prevoznike, ki ga želijo uporabiti, brez kakršnih koli posebnih omejitev. Dostop do te infrastrukture je torej enak za vse uporabnike brez razlikovanja v smislu smernic iz leta 2014.

9.1.2 Sklepna ugotovitev

- (519) Na podlagi navedenega Komisija ugotavlja, da je pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena letališču KLU, združljiva s členom 107(3)(c) PDEU glede na pogoje za združljivost iz oddelka 5.1.2 smernic za letalski sektor iz leta 2014.
- (520) Komisija nadalje meni, da ji ni treba proučiti drugih razlogov za morebitno združljivost, ki jih navaja Avstrija, ker je ugotovila, da je pomoč za tekoče poslovanje za družbi KFBG in DMG združljiva na podlagi smernic za letalski sektor iz leta 2014.

9.2 Sporazumi z letalskimi prevozniki – veljavni pravni okvir

- (521) Komisija ugotavlja, da Avstrija ni predložila nobenih argumentov v dokaz, da je pomoč, dodeljena družbi Ryanair in njenim hčerinskim družbam, združljiva z notranjim trgovom.
- (522) Komisija na podlagi sodne prakse Sodišča ⁽⁷⁹⁾ opozarja, da je Avstrija odgovorna, da navede pravno podlago, po kateri se lahko določi, ali je ukrep državne pomoči združljiv z notranjim trgovom, in da dokaže, da so izpolnjeni vsi zahtevani pogoji. V sklepu o začetku postopka je Komisija od Avstrije zahtevala, da zagotovi informacije o tem, ali se lahko dokaže združljivost v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2005 ali neposredno v skladu s PDEU. Vendar Avstrija ni predložila dokazov o tem, da so ustrezni pogoji za združljivo zagonsko pomoč v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2005 izpolnjeni. Zainteresirane strani, ki so predložile pripombe, prav tako niso predložile nobenih argumentov, s katerimi bi dokazale združljivost ukrepa državne pomoči z notranjim trgovom.

⁽⁷⁹⁾ Glej sodbo Sodišča z dne 28. aprila 1993 v zadevi Italija proti Komisiji, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, točka 20.

9.2.1 Sporazumi z družbo Ryanair iz leta 2002

- (523) Sporazumi iz leta 2002 so bili podpisani pred objavo smernic za letalski sektor iz leta 2005, tj. 9. decembra 2005. V zvezi z združljivostjo pomoči, dodeljenih pred tem datumom, točka 85 smernic za letalski sektor iz leta 2005 in točka 174 smernic za letalski sektor iz leta 2014 določata, da se uporabljajo pravila, ki so veljala v času dodelitve pomoči.
- (524) Pred uvedbo smernic za letalski sektor iz leta 2005 je Komisija sprejela smernice za letalski sektor iz leta 1994⁽⁸⁰⁾. Vendar te smernice niso posebej obravnavale vprašanja pomoči za tekoče poslovanje, namenjenih spodbuditi zračnega prometa z odhodnimi leti z regionalnih letališč. To vprašanje se je v bistvu postopoma pojavilo zaradi vse večjih zastojev na nekaterih velikih evropskih letališčih in razvoja nizkocenovnih letalskih prevoznikov, ki leta 1994 še niso obstajali. Zato smernice za letalski sektor iz leta 1994 ne zagotavljajo nobene ustrezne podlage za združljivost pomoči letalskim prevoznikom v obravnavanem primeru. Komisija mora torej združljivost obravnavane pomoči oceniti neposredno na podlagi člena 107(3)(c) PDEU.
- (525) V zvezi s tem je treba opozoriti, da je Komisija sčasoma izpopolnila oceno tovrstnih državnih pomoči, čeprav se nekateri vidiki niso spremenili. Ti vidiki izhajajo iz splošnih načel, ki urejajo združljivost pomoči v skladu z navedeno določbo PDEU.
- (526) V skladu s tem je Komisija v odločbi o letališču Manchester iz junija 1999⁽⁸¹⁾ ugotovila, da so znižanja letalskih pristojbin, odobrena na nediskriminatoren način kot časovno omejeni ukrepi za spodbujanje novih rut, združljiva s pravili o državnih pomočeh.
- (527) Pozneje je v svoji odločbi iz februarja 2004 o letališču Charleroi⁽⁸²⁾ pojasnila, da so lahko „ukrepi pomoči za tekoče poslovanje, ki naj bi prispevali k prihodu novih letalskih prevoznikov ali povečali pogostost nekaterih letov, nujno orodje za razvoj majhnih regionalnih letališč. Ti ukrepi lahko zainteresirane družbe dejansko prepričajo, da sprejmejo tveganje vlaganja v nove rute. Vendar je treba za razglasitev take pomoči za združljivo na podlagi člena 87(3)(c) Pogodbe ugotoviti, ali je ta pomoč potrebna in sorazmerna z zastavljenim ciljem ter ali vpliva na trgovino v obsegu, ki je v nasprotju s skupnimi interesi“. Komisija je zato opredelila nekatere pogoje, ki morajo biti izpolnjeni, da se lahko ta pomoč za tekoče poslovanje razglasi za združljivo, in sicer zlasti:
- pomoč mora prispevati k doseganju cilja v interesu Skupnosti, in sicer razvoja regionalnega letališča prek neto povečanja prometa na novih rutah,
 - pomoč mora biti potrebna v smislu, da se ne dodeli za ruto, na kateri že deluje isti ali drug letalski prevoznik, ali za podobno ruto,
 - pomoč mora imeti spodbujevalni učinek v smislu, da prispeva k razvoju dejavnosti, ki bo po določenem obdobju verjetno postala donosna, kar pomeni, da je pomoč časovno omejena,
 - pomoč mora biti sorazmerna, tj. znesek mora biti povezan z neto razvojem prometa, ter
 - pomoč mora biti dodeljena na podlagi preglednih in nediskriminatornih meril ter ne sme biti kombinirana z drugimi vrstami pomoči.
- (528) Smernice za letalski sektor iz leta 2005 in smernice za letalski sektor iz leta 2014 natančno opredeljujejo ta načela združljivosti, vendar še vedno velja, da lahko Komisija pomoči za tekoče poslovanje, dodeljene letalskim prevoznikom, razglasi za združljive, če te prispevajo k razvoju manjših letališč prek neto povečanja prometa na novih rutah, če je pomoč potrebna v smislu, da ni dodeljena za ruto, na kateri že deluje isti ali drug letalski

⁽⁸⁰⁾ Uporaba členov 92 in 93 Pogodbe ES ter člena 61 Sporazuma EGP za državne pomoči v letalskem sektorju (94/C 350/07) (UL C 350, 10.12.1994, str. 5).

⁽⁸¹⁾ Glej Odločbo NN 109/98 z dne 14. junija 1999 z naslovom Združeno kraljestvo, Letališče Manchester („United Kingdom, Manchester Airport“).

⁽⁸²⁾ Odločba Komisije 2004/393/ES z dne 12. februarja 2004 o ugodnostih, ki jih Regija Valonija in Brussels South Charleroi Airport priznavata letalski družbi Ryanair ob njeni namestitvi v Charleroiju (UL L 137, 30.4.2004, str. 1). Ta odločba je bila razglašena za nično s sodbo Sodišča z dne 17. decembra 2008 v zadevi Ryanair Ltd proti Komisiji, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585. Vendar kaže, kako se je razvila ocena Komisije v zvezi z zadevno pomočjo.

prevoznik, ali za podobno ruto, če je pomoč časovno omejena in če bo ruta, za katero je pomoč dodeljena, verjetno postala donosna, če je znesek povezan z neto razvojem prometa, če je pomoč dodeljena na podlagi preglednih in nediskriminatornih meril ter če pomoč ni kombinirana z nobeno drugo vrsto pomoči.

- (529) V zvezi s tem je Komisija v odstavku 212 sklepa o začetku postopka navedla, da bo združljivost sporazumov z družbami Ryanair, AMS in LV iz leta 2002 ocenila ob upoštevanju teh meril. Opozoriti je treba, da niti Avstrija niti zainteresirane tretje strani niso nasprotovale uporabi teh meril.
- (530) Komisija meni, da bi bilo treba združljivost sporazumov iz leta 2002 v tem primeru oceniti ob upoštevanju navedenih načel neposredno na podlagi člena 107(3)(c) PDEU.

9.2.2 Sporazumi z družbo Ryanair iz leta 2006

- (531) Glede zagonske pomoči je v smernicah za letalski sektor iz leta 2014 navedeno: „Komisija bo [...] uporabila načela iz teh smernic za vse priglase ukrepe zagonske pomoči, v zvezi s katerimi je pozvana k sprejetju sklepa od 4. aprila 2014 dalje, tudi kadar so bili ukrepi priglase pred tem datumom. V skladu z obvestilom Komisije o določitvi veljavnih pravil za ocenjevanje nezakonite državne pomoči bo Komisija za nezakonito zagonsko pomoč letalskim prevoznikom uporabila pravila, ki so veljala v času dodelitve pomoči. V skladu s tem teh smernic ne bo uporabila v primeru nezakonite zagonske pomoči letalskim prevoznikom, dodeljene pred 4. aprilom 2014.“
- (532) V smernicah za letalski sektor iz leta 2005 pa je navedeno:

„Komisija bo združljivost [...] zagonske pomoči, ki je bila dodeljena brez njene odobritve in torej krši člen 88(3) Pogodbe ES [zdaj člen 108(3) PDEU], preverila na podlagi teh smernic, če je bila pomoč dodeljena po njihovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.“

- (533) Ker so bili sporazumi z družbo Ryanair iz leta 2006 sklenjeni po objavi smernic za letalski sektor iz leta 2005 v Uradnem listu dne 9. decembra 2005, so navedene smernice pravna podlaga za oceno njihove združljivosti z notranjim trgom.

9.2.3 Sporazum z družbo HLX iz leta 2003

- (534) Sporazum z družbo HLX iz leta 2003 je bil podpisan pred objavo smernic iz leta 2005, tj. 9. decembra 2005. Kar zadeva združljivost pomoči, dodeljene pred tem datumom, se Komisija sklicuje na uvodne izjave od 523 do 530.
- (535) Komisija meni, da bi bilo treba združljivost sporazuma z družbo HLX iz leta 2003 v tem primeru oceniti ob upoštevanju navedenih načel neposredno na podlagi člena 107(3)(c) PDEU.

9.2.4 Sporazum z družbo TUIfly iz leta 2008

- (536) V zvezi z veljavnim pravnim okvirom je naveden sklic na uvodne izjave od 531 do 533. Ker je bil sporazum z družbo TUIfly iz leta 2008 sklenjen po objavi smernic za letalski sektor iz leta 2005 v Uradnem listu dne 9. decembra 2005, so navedene smernice pravna podlaga za oceno njihove združljivosti z notranjim trgom.

9.3 Sporazumi z družbami Ryanair, LV in AMS iz leta 2002

9.3.1 Ocena združljivost na podlagi člena 107(3)(c) PDEU: pomoč mora biti časovno omejena in obstajati mora verjetnost, da bo zadevna ruta postala donosna

- (537) Komisija ugotavlja, da Avstrija kljub njenemu pozivu v zvezi s tem ni izvedla študije uresničljivosti za ruto Celovec–London, obravnavano v sporazumih iz leta 2002, da bi dokazala upravičenost pomoči, dodeljene

v okviru zadevnih sporazumov. Glede na to in na podlagi zabeleženih dejstev se zdi, da organi, ki so dodelili obravnavano pomoč, niso imeli jasnih pričakovanj, da bo ruta Celovec–London postala donosna brez pomoči in v kratkem roku. Komisija v zvezi s tem poudarja, da pojasnila, ki so jih predložili avstrijski organi v zvezi z gospodarskimi koristmi rut, na katerih je delovala družba Ryanair, analizirajo možne učinke teh rut na razvoj regije, vendar ne vključujejo napovedi glede prihodnje donosnosti teh rut ali drugih rut, na katerih bi lahko družba Ryanair delovala v prihodnosti.

- (538) Čepnav so bili ti ukrepi časovno omejeni, Komisija ugotavlja, da petletno obdobje trajanja vsakega sporazuma ni bilo potrebno ali sorazmerno s stroški, nastalimi zaradi uvedbe nove rute, saj v letalskem sektorju običajno zadostuje pogodbeno obdobje, krajše od treh let.
- (539) Komisija zato meni, da sporazumi iz leta 2002 ne izpolnjujejo pogoja, da morajo biti ukrepi časovno omejeni in vključevati verjetnost, da bodo rute postale donosne. Ker ta pogoj ni izpolnjen, Komisiji ni treba oceniti drugih zgoraj navedenih pogojev.

9.3.2 Pomoč mora biti sorazmerna, tj. znesek mora biti povezan z neto razvojem prometa

- (540) Avstrija ni predložila nobenih informacij v zvezi s tem, kako naj bi bila pomoč v okviru zadevnih sporazumov povezana z neto razvojem prometa. Zlasti ni zagotovila nobenih informacij o stroških zagona družbe Ryanair, povezanih z odprtjem rute Celovec–London, sporazumi iz leta 2002 pa ne vključujejo nobene določbe za zagotovitev, da bo pomoč, dodeljena družbi Ryanair, omejena na razumen del teh stroškov. Komisija zato meni, da sporazumi iz leta 2002 ne izpolnjujejo zahteve, da mora biti pomoč sorazmerna, tj. znesek mora biti povezan z neto razvojem prometa.

9.3.3 Sklepna ugotovitev

- (541) Komisija meni, da sporazumi z družbo Ryanair in njenimi hčerinskimi družbami iz leta 2002 pomenijo nezakonito pomoč, ki je nezdružljiva z notranjim trgovom.

9.4 Sporazumi z družbama Ryanair in AMS iz leta 2006 – ocena združljivosti na podlagi smernic za letalski sektor iz leta 2005

- (542) Ker je zagonska pomoč iz točke 79 smernic za letalski sektor iz leta 2005 kumulativna, Komisija meni, da je treba dokazati samo, da eden od teh pogojev ni izpolnjen, da se pomoč letalskim prevoznikom opredeli kot nezdružljiva. Komisija svojo analizo začne s pogojem iz točke 79(d) smernic za letalski sektor iz leta 2005.
- (543) Točka 79(d) smernic za letalski sektor iz leta 2005 med drugim zahteva, da znesek dodeljene pomoči na leto ne presega 50 % zneska upravičenih stroškov v tem letu in povprečja 30 % upravičenih stroškov. Upravičeni stroški so opredeljeni kot „dodatn[i] stroški zagona, ki so povezani z odprtjem nove rute ali pogostostjo letov [...] in ki jih letalski izvajalec ne bi imel ob ustaljenem izvajanju dejavnosti.“
- (544) V sklepu o začetku postopka je Komisija ugotovila, da sporazumi z družbo Ryanair iz leta 2006 ne zagotavljajo nobene povezave med dodeljeno pomočjo in upravičenimi stroški. Zato je od Avstrije zahtevala, da zagotovi podrobne informacije o razmerju med pomočjo in upravičenimi stroški. Teh informacij niso zagotovile niti Avstrija niti tretje osebe, ki so predložile pripombe o sklepu o začetku postopka. Komisija glede na navedeno in ob upoštevanju, da sporazumi z zadevnimi letalskimi prevozniki ne vsebujejo povezave s stroški letalskih prevoznikov, še manj pa z upravičenimi stroški, ugotavlja, da pogoj o združljivosti iz točke 79(d) smernic za letalski sektor iz leta 2005 ni izpolnjen.
- (545) Pomoč družbi Ryanair se ne šteje za združljivo zagonsko pomoč, ker vsaj eden od pogojev o združljivosti ni izpolnjen. Komisija meni, da sporazumi z družbo Ryanair in njenimi hčerinskimi družbami iz leta 2006 pomenijo nezakonito pomoč, ki je nezdružljiva z notranjim trgovom.

9.5 Sporazum z družbo HLX iz leta 2003

9.5.1 Ocena združljivost na podlagi člena 107(3)(c) PDEU

- (546) Združljivost sporazuma z družbo HLX iz leta 2003 bi bilo treba oceniti ob upoštevanju navedenih načel neposredno na podlagi člena 107(3)(c) PDEU.

9.5.2 Pomoč mora biti časovno omejena in obstajati mora verjetnost, da bo zadevna ruta postala donosna

- (547) Komisija ugotavlja, da Avstrija kljub njenemu pozivu v zvezi s tem ni izvedla študije uresničljivosti za nove rute, obravnavane v sporazumu iz leta 2003, da bi dokazala upravičenost pomoči, dodeljene v okviru zadevnih sporazumov. Glede na to in na podlagi zabeleženih dejstev se zdi, da organi, ki so dodelili obravnavano pomoč, niso imeli jasnih pričakovanj, da bodo nove rute postale donosne brez pomoči in v bolj ali manj kratkem roku. Komisija v zvezi s tem poudarja, da pojasnila, ki so jih predložili avstrijski organi v zvezi z gospodarskimi koristmi rut, na katerih je delovala družba HLX, analizirajo možne učinke teh rut na razvoj regije, vendar ne vključujejo napovedi glede prihodnje donosnosti teh rut, na katerih deluje družba HLX.
- (548) Čepprav so bili ti ukrepi časovno omejeni, Komisija ugotavlja, da štiriletno obdobje trajanja sporazuma ni bilo potrebno ali sorazmerno s stroški, nastalimi zaradi uvedbe nove rute, saj v letalskem sektorju običajno zadostuje pogodbeno obdobje, krajše od treh let.
- (549) Komisija zato meni, da sporazum z družbo HLX iz leta 2003 ne izpolnjuje pogoja, da morajo biti ukrepi časovno omejeni in vključevati verjetnost, da bodo rute postale donosne. Ker ta pogoj ni izpolnjen, Komisiji ni treba oceniti drugih zgoraj navedenih pogojev.

9.5.3 Sklepna ugotovitev

- (550) Komisija meni, da sporazum z družbo HLX iz leta 2003 pomeni nezakonito pomoč, ki je nezdružljiva z notranjim trgovom.

9.6 Sporazum z družbo TUIfly iz leta 2008 – ocena združljivosti na podlagi smernic za letalski sektor iz leta 2005

- (551) Ker je zagonska pomoč iz točke 79 smernic za letalski sektor iz leta 2005 kumulativna, Komisija meni, da je treba dokazati samo, da eden od teh pogojev ni izpolnjen, da se pomoč letalskim prevoznikom opredeli kot nezdružljiva. Komisija svojo analizo začne s pogojem iz točke 79(d) smernic za letalski sektor iz leta 2005.
- (552) Točka 79(d) smernic za letalski sektor iz leta 2005 med drugim zahteva, da znesek dodeljene pomoči na leto ne presega 50 % zneska upravičenih stroškov v tem letu in povprečja 30 % upravičenih stroškov. Upravičeni stroški so opredeljeni kot „dodatn[i] stroški zagona, ki so povezani z odprtjem nove rute ali pogostostjo letov [...] in ki jih letalski izvajalec ne bi imel ob ustaljenem izvajanju dejavnosti.“
- (553) Komisija je ugotovila, da sporazum z družbo TUIfly iz leta 2008 ne zagotavlja nobene povezave med dodeljeno pomočjo in upravičenimi stroški. Zato je od Avstrije zahtevala, da zagotovi podrobne informacije o razmerju med pomočjo in upravičenimi stroški. Teh informacij niso zagotovile niti Avstrija niti tretje osebe, ki so predložile pripombe o sklepu o začetku postopka. Komisija glede na navedeno in ob upoštevanju, da sporazumi z zadevnimi letalskimi prevozniki ne vsebujejo povezave s stroški letalskih prevoznikov, še manj pa z upravičenimi stroški, ugotavlja, da pogoj o združljivosti iz točke 79(d) smernic za letalski sektor iz leta 2005 ni izpolnjen.
- (554) Pomoč družbi TUIfly se ne šteje za združljivo zagonsko pomoč, ker vsaj eden od pogojev o združljivosti ni izpolnjen. Komisija meni, da sporazum z družbo TUIfly iz leta 2008 pomeni nezakonito pomoč, ki je nezdružljiva z notranjim trgovom.

10. SKLEPNA UGOTOVITEV

- (555) Komisija ugotavlja, da je Avstrija družbi KFBG nezakonito odobrila državno pomoč, pri čemer je kršila člen 108(3) PDEU. Vendar te subvencije pomenijo pomoč, ki je združljiva z notranjim trgov na podlagi člena 107(3)(c) PDEU.
- (556) Komisija tudi ugotavlja, da sporazumi o letaliških storitvah in sporazumi o storitvah trženja med družbo KFBG ter družbo Ryanair in njenimi hčerinskimi družbami iz leta 2002 in leta 2006 vključujejo državno pomoč, katere odobritev je kršila člen 108(3) PDEU, in pomenijo pomoč, ki je nezdružljiva z notranjim trgov na podlagi člena 107(3)(c) PDEU.
- (557) Komisija tudi ugotavlja, da sporazum o letaliških storitvah in sporazum o storitvah trženja med družbama KFBG in HLX iz leta 2003 vključujeta državno pomoč, katere odobritev je kršila člen 108(3) PDEU, in pomenita pomoč, ki je nezdružljiva z notranjim trgov na podlagi člena 107(3)(c) PDEU.
- (558) Komisija nazadnje ugotavlja, da sporazum o letaliških storitvah in sporazum o storitvah trženja med družbami KFBG in DMG ter Tuifly iz leta 2008 vključujeta državno pomoč, katere odobritev je kršila člen 108(3) PDEU, in pomenita pomoč, ki je nezdružljiva z notranjim trgov na podlagi člena 107(3)(c) PDEU.

11. VRAČILO

- (559) V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča je Komisija pristojna za odločanje, ali mora zadevna država članica ukiniti ali spremeniti pomoč, za katero je Komisija ugotovila, da je nezdružljiva z notranjim trgov ⁽⁸³⁾.
- (560) V skladu s členom 14 Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 ⁽⁸⁴⁾, „če se v primerih nezakonite pomoči sprejmejo negativne odločbe, Komisija odloči, da mora zadevna država članica sprejeti vse potrebne ukrepe, da upravičenec vrne pomoč (v nadaljnjem besedilu: odločba o vračilu). Komisija ne zahteva vračila pomoči, če je to v nasprotju s splošnim načelom prava Skupnosti“. Glede na ustaljeno sodno prakso Sodišča je obveznost države v zvezi s pomočjo, za katero Komisija meni, da ni združljiva z notranjim trgov, namenjena ponovni vzpostavitvi prejšnjega stanja ⁽⁸⁵⁾. V zvezi s tem Sodišče meni, da je ta namen dosežen, ko upravičenci vrnejo zneske, dodeljene v okviru nezakonite pomoči, in s tem izgubijo prednost, ki so jo imeli v primerjavi s konkurenti. Tako se vzpostavi stanje pred plačilom pomoči ⁽⁸⁶⁾.
- (561) V tem primeru se zdi, da nobeno splošno načelo prava Unije ne preprečuje vračila nezakonite in nezdružljive pomoči, ugotovljene v tem sklepu. Avstrija in zainteresirane tretje strani niso navedle nobenih trditev v zvezi s tem.
- (562) Zato mora Avstrija sprejeti vse potrebne ukrepe, da bi družba Ryanair in njene hčerinske družbe ter družbi HLX in Tuifly vrnile pomoč, ki jim je bila nezakonito odobrena z zadevnimi sporazumi.

11.1 Določitev zneskov pomoči

- (563) Zneske pomoči, ki naj se vrnejo, je treba za vsak sporazum in spremembo določiti, kot sledi. Za vsako obravnavano transakcijo (ki vključuje sporazum o letaliških storitvah in sporazum o storitvah trženja, če je primerno) je treba šteti, da je bil zaradi nje izplačan letni znesek pomoči za vsako leto v obdobju izvajanja

⁽⁸³⁾ Sodba Sodišča z dne 12. julija 1973 v zadevi Komisija Evropskih skupnosti proti Zvezni republiki Nemčiji, 70/72, ECLI:EU:C:1973:87, točka 13.

⁽⁸⁴⁾ Uredba Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 83, 27.3.1999, str. 1).

⁽⁸⁵⁾ Sodba Sodišča z dne 14. septembra 1994 v združenih zadevah Kraljevina Španija proti Komisiji Evropskih skupnosti, C-278/92, C-279/92 in C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, točka 75.

⁽⁸⁶⁾ Sodba Sodišča z dne 17. junija 1999 v zadevi Kraljevina Belgija proti Komisiji Evropskih skupnosti, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, točki 64 in 65.

sporazumov, ki so bili del transakcije. Posamezni zneski so izračunani na podlagi negativnega dela napovedanih dodatnih tokov (prihodki, od katerih se odštejejo stroški) ob sklenitvi transakcije. Ti zneski so namreč enaki vsotam, ki bi jih bilo treba vsako leto odbiti od zneska za tržne storitve (ali prišteti letališkim pristojbinam in pristojbinam za zemeljsko oskrbo, ki jih plačajo letalski prevozniki), da se zagotovi pozitivna neto diskontirana vrednost sporazuma, to je, da je ta vrednost v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

- (564) Da bi se upoštevala dejanska prednost, ki je bila s sporazumi dodeljena letalskemu prevozniku in njegovim hčerinskim družbam, se lahko zneski iz zgornje uvodne izjave prilagodijo na podlagi dokazov, ki jih je predložila Avstrija, ob upoštevanju razlike med dejanskimi plačili za trženje, ki so bila naknadno določena in plačana letalskemu prevozniku in njegovim hčerinskim družbam v okviru sporazuma o storitvah trženja, na eni strani ter ujemajočimi (predhodno) napovedanimi stroški trženja na drugi strani.

11.2 Datumi dejanskega prenehanja nekaterih sporazumov

- (565) Poleg tega Komisija meni, da je dejanska prednost, ki jo je prejel letalski prevoznik, omejena na obdobje izvajanja zadevne pogodbe. Družba Ryanair in njene hčerinske družbe po prenehanju posameznega sporazuma dejansko niso prejele nobenih plačil na podlagi teh sporazumov ter niso uporabile dostopa do letališke infrastrukture in storitev zemeljske oskrbe na podlagi teh sporazumov. Zato se zneski pomoči, ki so bili izračunani, kot je navedeno zgoraj, in so povezani z določenim sporazumom, zmanjšajo na nič za leta po prenehanju sporazuma (zlasti zaradi predčasne prekinitve sporazuma s strani letalskih prevoznikov).
- (566) Zneske pomoči, ki jih morata družbi Ryanair in AMS vrniti za določene sporazume, ki so bili predčasno prekinjeni, je treba zato zmanjšati na nič za obdobje od datuma dejanskega prenehanja sporazuma do datuma prenehanja, ki je bil določen ob sklenitvi sporazuma. Ta točka velja za vse sporazume z dne 22. februarja 2002, ki niso ostali veljavni do 27. junija 2007, ampak so se prenehali uporabljati 29. oktobra 2005, ko je družba Ryanair prenehala izvajati svoje letališke storitve, pri čemer je bila njena zadnja storitev let v London.
- (567) Zneski pomoči, ki jih mora družba TUIfly vrniti za sporazum iz leta 2008, ki je bil predčasno prekinjen, je treba zmanjšati na nič za obdobje od datuma dejanskega prenehanja sporazuma do datuma prenehanja, ki je bil določen ob sklenitvi sporazuma. To velja za obdobje od 25. oktobra 2009, ko je družba TUIfly zadnjič nudila letališke storitve z letališča KLU.

11.3 Upoštevana plačila za trženje

- (568) Komisija je pri oceni preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu upoštevala plačila, določena v drugem sporazumu o storitvah trženja med družbama DMG in AMS ([...] EUR na leto). Plačila, določena v drugem sporazumu o storitvah trženja se bodo prav tako upoštevala v tem poglavju pri izračunu zneska pomoči, ki ga je treba vrniti.
- (569) Avstrija trdi, da se je drugi sporazum nadomestil s tretjim sporazumom in da ni začel veljati. Vendar te trditve ni podprla z nobenimi dokumenti in je le navedla, da v računovodskih izkazih družbe KFBG ni nobenih dokumentov v zvezi s plačili, ki bi dokazovali, da družba KFBG v okviru drugega sporazuma o storitvah trženja ni izvedla nobenih plačil.
- (570) Ker Komisija od Avstrije ni prejela nobenih pisnih dokazov o pravilnosti te izjave, se bo tudi drugi sporazum o storitvah trženja upošteval pri izračunu zneska za vračilo. Ta znesek se lahko pozneje prilagodi na podlagi dokazov, ki jih predloži Avstrija.
- (571) Naslednje preglednice vsebujejo informacije o različnih zneskih, ki se upoštevajo pri izračunu okvirnih zneskov za vračilo. Ti zneski vključujejo negativne dele dodatnih tokov (dodatni prihodki, od katerih se odštejejo dodatni stroški), določene na podlagi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu, z znižanji za obdobja, v katerih plačila po sklenitvi sporazumov še niso zapadla ali so bili sporazumi predčasno prekinjeni.

Preglednica 18

Informacije o okvirnih zneskih pomoči, ki so jih družba Ryanair in njene hčerinske družbe prejele in jih morajo vrniti

(v EUR)

Identiteta upravičenca/ sporazum	Okvirni znesek pomoči, prejete na podlagi različnih sporazumov						Okvirni znesek pomoči, ki jo je treba vrniti
	julij 2002–junij 2003	julij 2003–junij 2004	julij 2004–junij 2005	julij 2005–oktober 2005.	2006	2007	
Ryanair, LV in AMS: sporazumi z dne 22. februarja 2002	1 248 180	248 180	248 180	82 727			1 827 267
Ryanair in AMS: sporazumi z dne 21. decembra 2006						141 326	141 326

Preglednica 19

Informacije o okvirnih zneskih pomoči, ki jih je družba HLX prejela in jih mora vrniti

(v EUR)

Identiteta upravičenca/ sporazum	Okvirni znesek pomoči, prejete na podlagi sporazumov						Okvirni znesek pomoči, ki jo je treba vrniti
	avgust 2003–avgust 2004	avgust 2004–avgust 2005	avgust 2005–avgust 2006	avgust 2006–avgust 2007	avgust 2007–marec 2008		
HLX sporazum iz leta 2003	1 418 984	2 273 855	2 273 855	2 273 855	1 326 414		9 566 963

Preglednica 20

Informacije o okvirnih zneskih pomoči, ki jih je družba Tuifly prejela in jih mora vrniti

(v EUR)

Identiteta upravičenca/ sporazum	Okvirni znesek pomoči, prejete na podlagi sporazumov (v EUR)						Okvirni znesek pomoči, ki jo je treba vrniti (v EUR)
	april 2008–marec 2009	april 2009–oktober 2009	april 2010–marec 2011	april 2011–marec 2012	april 2012–marec 2013		
TUIfly sporazum iz leta 2008	789 955	344 136					1 134 091

(572) Kot je navedeno v uvodni izjavi 326, Komisija meni, da se za namene uporabe pravil o državni pomoči družbe Ryanair, LV in AMS štejejo kot en gospodarski subjekt ter da je treba sporazume o storitvah trženja in pripadajoče sporazume o letalskih storitvah šteti kot eno transakcijo med tem subjektom in družbama KFBG/DMG. Zato Komisija meni, da so družbe Ryanair, LV in AMS skupno in posamično odgovorne za vračilo vseh zneskov pomoči, prejetih v okviru sporazumov, podpisanih leta 2002 in leta 2006, pri čemer okvirna glavna zneska znašata 1 827 267 EUR in 141 326 EUR.

- (573) Komisija meni, da je družba HLX odgovorna za vračilo vseh zneskov pomoči, prejetih v okviru sporazuma, podpisanega leta 2003, pri čemer okvirni glavni znesek znaša 9 566 963 EUR. Družba HLX je bila ustanovljena leta 2002 in je pripadala združenju letalskih prevoznikov TUI. 15. januarja 2007 je bila združena z družbo Hapagfly, prej družba Hapag-Lloyd Flug, s čimer je bila ustvarjena skupna blagovna znamka TUIfly, in od julija 2010 pridružena kot ta znamka. Na podlagi tega je mogoče družbo TUIfly obravnavati kot pravnega naslednika družbe HLX, zato je odgovorna za vračilo vseh zneskov pomoči, ki jih je prejela družba HLX ⁽⁸⁷⁾.
- (574) Komisija meni, da je družba Tuifly odgovorna za vračilo vseh zneskov pomoči, prejetih v okviru sporazuma, podpisanega leta 2008, pri čemer okvirni glavni znesek znaša 1 134 091 EUR.
- (575) Avstrijski organi morajo navedene zneske izterjati v štirih mesecih od datuma uradnega obvestila o tem sklepu.
- (576) Avstrijski organi morajo znesku pomoči prišteti tudi obresti za vračilo, ki se obračunavajo od datuma, ko je bila zadevna pomoč dana na voljo podjetju, tj. od vsakega dejanskega datuma dodelitve pomoči, do datuma njenega dejanskega vračila ⁽⁸⁸⁾ v skladu s poglavjem V Uredbe Komisije (ES) št. 794/2004 ⁽⁸⁹⁾. Ob upoštevanju tega se datum, od katerega se obračunavajo obresti za plačilo, nanaša na datum, na katerega so bili odobreni posamezni zneski pomoči, tj. obroki ⁽⁹⁰⁾.
- (577) V skladu z ustaljeno sodno prakso lahko država članica, ki naleti na nepredvidene ali nepredvidljive težave ali opazi posledice, ki jih je Komisija spregledala, te težave predloži v obravnavo Komisiji skupaj s predlogi za ustrezne spremembe. V takem primeru morata Komisija in zadevna država članica v dobri veri sodelovati za odpravo težav, pri tem pa v celoti upoštevati določbe PDEU.
- (578) Komisija poziva Avstrijo, naj ji predloži kakršno koli težavo, na katero naleti pri izvajanju tega sklepa –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Javno financiranje, odobreno družbama KFBG/DMG v obliki finančnih prispevkov med letoma 2000 in 2010, pomeni državno pomoč, ki je združljiva s členom 107(3)(c) PDEU.

Člen 2

Shema spodbud za letališče KLU iz leta 2005 ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

Člen 3

Sporazum o poravnavi med družbama KFBG in AUA ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

Člen 4

Sporazum o letaliških storitvah, ki sta ga družbi KFBG in Air Berlin sklenili 8. julija 2010 ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

⁽⁸⁷⁾ Prenos odgovornosti v primerih združenih družb je bil med drugim potrjen v sodbi Sodišča z dne 12. februarja 2015 v zadevi Evropska komisija proti Francoski republiki, C-37/14, ECLI:EU:C:2015:90, točke od 83 do 86; sodbi Sodišča z dne 16. decembra 2010 v zadevi AceaElectrabel Produzione SpA proti Evropski komisiji, C-480/09, ECLI:EU:C:2010:787, točki 67 in 68.

⁽⁸⁸⁾ Glej člen 14(2) Uredbe (ES) št. 659/1999.

⁽⁸⁹⁾ Uredba Komisije (ES) št. 794/2004 z dne 21. aprila 2004 o izvajanju Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 140, 30.4.2004, str. 1).

⁽⁹⁰⁾ V skladu z navedbami avstrijskih organov, ki so jih predložili 8. in 10. junija 2016 (po elektronski pošti).

Člen 5

Državna pomoč v višini 1 827 267 EUR, ki jo je Avstrija s kršenjem člena 108(3) PDEU nezakonito odobrila družbam Ryanair, LV in AMS, ni združljiva z notranjim trgov.

Člen 6

Državna pomoč v višini 141 326 EUR, ki jo je Avstrija s kršenjem člena 108(3) PDEU nezakonito odobrila družbama Ryanair in AMS, ni združljiva z notranjim trgov.

Člen 7

Državna pomoč v višini 9 566 963 EUR, ki jo je Avstrija s kršenjem člena 108(3) PDEU nezakonito odobrila družbi HLX, ni združljiva z notranjim trgov.

Člen 8

Državna pomoč v višini 1 134 091 EUR, ki jo je Avstrija s kršenjem člena 108(3) PDEU nezakonito odobrila družbi Tuifly, ni združljiva z notranjim trgov.

Člen 9

1. Avstrija od upravičencev izterja pomoč iz členov 5 do 8.
2. Zneski, ki jih je treba izterjati, morajo vključevati obresti od datuma, ko so bili dani na razpolago upravičencu, do datuma dejanske izterjave.
3. Obresti se izračunajo na podlagi obrestnoobrestnega računa v skladu s poglavjem V Uredbe (ES) št. 794/2004, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 271/2008 ⁽⁹¹⁾.
4. Avstrija prekliče vsa neporavnana plačila pomoči iz členov 1 do 4 z začetkom od datuma sprejetja tega sklepa.

Člen 10

1. Izterjava pomoči iz členov 5 do 8 je takojšnja in učinkovita.
2. Avstrija zagotovi, da se ta sklep izvede v štirih mesecih po uradnem obvestilu o tem sklepu.

Člen 11

1. Avstrija v dveh mesecih od datuma uradnega obvestila o tem sklepu Komisiji predloži naslednje informacije:
 - (a) skupni znesek (glavnica in obresti), ki ga morajo upravičenci vrniti;
 - (b) natančen opis že sprejetih in načrtovanih ukrepov za uskladitev s tem sklepom;
 - (c) dokumente, ki dokazujejo, da se je od upravičencev zahtevalo vračilo pomoči.

⁽⁹¹⁾ Uredba Komisije (ES) št. 271/2008 z dne 30. januarja 2008 o spremembi Uredbe (ES) št. 794/2004 o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 82, 25.3.2008, str. 1).

2. Avstrija obvešča Komisijo o napredku glede sprejetih nacionalnih ukrepov za izvajanje tega sklepa, dokler se vračanje pomoči iz členov 5 do 8 ne konča. Komisiji nemudoma na njeno zahtevo pošlje vse informacije o že sprejetih in načrtovanih ukrepih za izvajanje tega sklepa. Zagotovi tudi podrobne informacije o zneskih pomoči in obrestih, ki so jih upravičenci že povrnili.

Člen 12

Ta sklep je naslovljen na Republiko Avstrijo.

V Bruslju, 11. novembra 2016

Za Komisijo
Margrethe VESTAGER
Članica Komisije
