



#### Vsebina

#### II *Sporočila*

##### SPOROČILA INSTITUCIJ, ORGANOV, URADOV IN AGENCIJ EVROPSKE UNIJE

###### **Evropska komisija**

2014/C 99/01	Nenasprotovanje priglašeni koncentraciji (Zadeva COMP/M.7171 — Varo Energy/Bayernoil Package) <sup>(1)</sup> .....	1
--------------	--	---

#### IV *Informacije*

##### INFORMACIJE INSTITUCIJ, ORGANOV, URADOV IN AGENCIJ EVROPSKE UNIJE

###### **Evropska komisija**

2014/C 99/02	Menjalni tečaji eura .....	2
2014/C 99/03	Sporočilo Komisije — Smernice o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom .....	3

##### INFORMACIJE DRŽAV ČLANIC

2014/C 99/04	Obvestilo vlade Malte v zvezi z Direktivo 94/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta o pogojih za izdajo in uporabo dovoljenj za iskanje, raziskovanje in izkoriščanje ogljikovodikov .....	35
--------------	--	----

V Objave

POSTOPKI V ZVEZI Z IZVAJANJEM POLITIKE KONKURENCE

**Evropska komisija**

2014/C 99/05

Predhodna prijava koncentracije (Zadeva št. M.7218 – Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth) —  
Zadeva, primerna za obravnavo po poenostavljenem postopku <sup>(1)</sup> ..... 36

---

<sup>(1)</sup> Besedilo velja za EGP

## II

*(Sporočila)*SPOROČILA INSTITUCIJ, ORGANOV, URADOV IN AGENCIJ EVROPSKE  
UNIJE

## EVROPSKA KOMISIJA

**Nenasprotovanje priglašeni koncentraciji****(Zadeva COMP/M.7171 — Varo Energy/Bayernoil Package)****(Besedilo velja za EGP)**

(2014/C 99/01)

Komisija se je 28. marca 2014 odločila, da ne bo nasprotovala zgoraj navedeni priglašeni koncentraciji in jo bo razglasila za združljivo z notranjim trgov. Ta odločitev je sprejeta v skladu s členom 6(1)(b) Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004<sup>(1)</sup>. Celotno besedilo odločitve je na voljo samo v angleščini in bo objavljeno po tem, ko bodo iz besedila odstranjene morebitne poslovne skrivnosti. Na voljo bo:

- v razdelku o združitvah na spletišču Komisije o konkurenci (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Spletišče vsebuje različne pripomočke za iskanje posameznih odločitev o združitvah, vključno z nazivi podjetij, številkami zadev, datumi ter indeksi področij,
- v elektronski obliki na spletišču EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/sl/index.htm>) pod dokumentarno številko 32014M7171. EUR-Lex zagotavlja spletni dostop do evropskega prava.

---

<sup>(1)</sup> UL L 24, 29.1.2004, str. 1.

## IV

(Informacije)

INFORMACIJE INSTITUCIJ, ORGANOV, URADOV IN AGENCIJ EVROPSKE  
UNIJE

## EVROPSKA KOMISIJA

Menjalni tečaji eura <sup>(1)</sup>

3. aprila 2014

(2014/C 99/02)

## 1 euro =

Valuta	Menjalni tečaj	Valuta	Menjalni tečaj		
USD	ameriški dolar	1,3771	CAD	kanadski dolar	1,5172
JPY	japonski jen	143,12	HKD	hongkonški dolar	10,6826
DKK	danska krona	7,4648	NZD	novozelandski dolar	1,6149
GBP	funt šterling	0,82970	SGD	singapurski dolar	1,7395
SEK	švedska krona	8,9554	KRW	južnokorejski won	1 456,88
CHF	švicarski frank	1,2209	ZAR	južnoafriški rand	14,6628
ISK	islandska krona		CNY	kitajski juan	8,5537
NOK	norveška krona	8,2300	HRK	hrvaška kuna	7,6480
BGN	lev	1,9558	IDR	indonezijska rupija	15 582,21
CZK	češka krona	27,432	MYR	malezijski ringit	4,5223
HUF	madžarski forint	307,21	PHP	filipinski peso	62,021
LTL	litovski litas	3,4528	RUB	ruski rubelj	48,9370
PLN	poljski zlot	4,1727	THB	tajski bat	44,726
RON	romunski leu	4,4753	BRL	brazilski real	3,1356
TRY	turška lira	2,9493	MXN	mehiški peso	18,0593
AUD	avstralski dolar	1,4912	INR	indijska rupija	82,8670

<sup>(1)</sup> Vir: referenčni menjalni tečaj, ki ga objavlja ECB.

**SPOROČILO KOMISIJE****Smernice o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom**

(2014/C 99/03)

## KAZALO

1.	Uvod: Politika državne pomoči v letalskem sektorju .....	3
2.	Področje uporabe in opredelitve .....	7
2.1.	Področje uporabe .....	7
2.2.	Opredelitve pojmov .....	8
3.	Obstoj državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe .....	10
3.1.	Pojem podjetja in gospodarske dejavnosti .....	10
3.2.	Uporaba državnih sredstev in odgovornost države .....	12
3.3.	Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino .....	13
3.4.	Javno financiranje letališč in uporaba načela udeleženca v tržnem gospodarstvu .....	13
3.5.	Finančna razmerja med letališči in letalskimi prevozniki .....	14
3.5.1.	Primerjava s tržno ceno .....	14
3.5.2.	Predhodna analiza donosnosti .....	15
4.	Javno financiranje storitev splošnega gospodarskega pomena .....	16
4.1.	Opredelitev storitve splošnega gospodarskega pomena v letalskem sektorju in sektorju zračnega prevoza .....	17
4.2.	Združljivost pomoči v obliki nadomestila za javne storitve .....	18
5.	Združljivost pomoči v skladu s členom 107(3)(c) Pogodbe .....	18
5.1.	Pomoč letališčem .....	19
5.1.1.	Pomoč za naložbe letališčem .....	19
5.1.2.	Pomoč letališčem za tekoče poslovanje .....	23
5.2.	Zagonska pomoč letalskim prevoznikom .....	26
6.	Pomoč socialnega značaja v skladu s členom 107(2)(a) Pogodbe .....	27
7.	Kumulacija .....	28
8.	Končne določbe .....	28
8.1.	Letno poročanje .....	28
8.2.	Preglednost .....	28
8.3.	Spremljanje .....	28
8.4.	Ocena .....	29
8.5.	Primerni ukrepi .....	29
8.6.	Uporaba .....	29
8.7.	Pregled .....	30

**1. UVOD: POLITIKA DRŽAVNE POMOČI V LETALSKEM SEKTORJU**

1. Zračni prevoz ima s povezovanjem ljudi in regij ključno vlogo pri povezanosti in konkurenčnosti Evropske unije ter njenemu sodelovanju s svetom. Zračni prevoz pomembno prispeva h gospodarstvu Unije z več kot 15 milijoni letnih komercialnih premikov, 822 milijoni potnikov, ki so leta 2011 leteli na letališča Unije in z njih, 150 letalskimi prevozniki z rednimi poleti, mrežo več kot 460 letališč in 60 izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa<sup>(1)</sup>. Unija ima ugoden položaj svetovnega letalskega vozlišča,

(1) Viri: Eurostat, Združenje evropskih letalskih prevoznikov in Mednarodno združenje letalskih prevoznikov.

saj zgolj letališča in letalski prevozniki k bruto domačemu proizvodu Unije vsako leto prispevajo več kot 140 milijard EUR. Letalski sektor zaposluje približno 2,3 milijona ljudi v Uniji <sup>(2)</sup>.

2. Strategija Evropa 2020 <sup>(3)</sup> poudarja pomen prometne infrastrukture kot del strategije Unije za trajnostno rast v prihodnjem desetletju. Komisija je v svoji beli knjigi „Načrt za enotni evropski prometni prostor“ <sup>(4)</sup> zlasti poudarila, da je potrebna internalizacija zunanjih učinkov, odprava neutemeljenih subvencij ter neovirana in neizkrivljena konkurenca, da se zagotovi usklajenost tržnih odločitev s potrebo po trajnosti. „Načrt za enotni evropski prometni prostor“ prav tako poudarja pomen učinkovite uporabe virov. V praksi to pomeni, da je treba v prometu uporabljati manj energije in da mora biti ta energija čistejša, da je treba bolje izkoriščati moderno infrastrukturo ter da je treba zmanjšati negativni učinek prometa na podnebje in okolje ter zlasti na osnovne naravne vire, kot so voda, zemlja in ekosistemi.

3. S postopno vzpostavitvijo notranjega trga so se odpravile vse komercialne ovire za letalske prevoznike, ki letijo v Uniji, na primer ovire glede rut ali števila letov in določanja prevoznin. Od liberalizacije zračnega prevoza leta 1997 <sup>(5)</sup> se je obseg industrije povečal, kot še nikoli, kar je prispevalo h gospodarski rasti in ustvarjanju delovnih mest. S tem je prišlo tudi do pojava nizkocenovnih prevoznikov, ki izvajajo nov poslovni model na podlagi hitrega vračanja in zelo učinkovite rabe flote. S takšnim razvojem se je promet močno povečal, pri čemer nizkocenovni promet od leta 2005 hitro raste. Leta 2012 so nizkocenovni letalski prevozniki s 44,8-odstotnim tržnim deležem prvič presegle tržni delež ostalih letalskih prevoznikov, ki je znašal 42,4 %, ta trend pa se je nadaljeval tudi v letu 2013, ko je tržni delež nizkocenovnih letalskih prevoznikov znašal 45,94 %, tržni delež ostalih letalskih prevoznikov pa 40,42 %.

4. Letališča po vsej Uniji, ki so sicer še vedno predvsem v javni lasti in upravljanju <sup>(6)</sup>, se zdaj srečujejo z vedno večjim vključevanjem zasebnih podjetij. V zadnjem desetletju so se z delno privatizacijo nekaterih letališč in razpisi za upravljanje letališč v javni lasti, vključno z regionalnimi letališči, ustvarili novi trgi.

5. Delež javnega lastništva je največji pri manjših letališčih <sup>(7)</sup>, ki se za financiranje svojega poslovanja tudi najpogosteje zanašajo na javno podporo. Cene na teh letališčih se običajno ne določajo ob upoštevanju dogajanja na trgu in zlasti dobrih predhodnih možnosti prihodnjih donosov, temveč predvsem ob upoštevanju lokalnih ali regionalnih preudarkov. Pod sedanjimi tržnimi pogoji so tudi možnosti prihodnjih donosov komercialno vodenih letališč še naprej močno odvisne <sup>(8)</sup> od stopnje prometa, pri čemer imajo letališča z manj kot 1 milijonom potnikov na leto običajno težave pri pokrivanju stroškov poslovanja. Zato veliko večino regionalnih letališč redno subvencionirajo javni organi.

<sup>(2)</sup> Študija o učinkih izvajanja skupnega letalskega trga EU na zaposlovanje in delovne pogoje v sektorju zračnega prevoza v obdobju 1997–2010, Steer Davies Gleave za Evropsko komisijo, GD MOVE. Končno poročilo, avgust 2012.

<sup>(3)</sup> Sporočilo Komisije – Evropa 2020 - Strategija za pametno, trajnostno in vključujočo rast, COM(2010)2020 konč. Z dne 3. marca 2010.

<sup>(4)</sup> Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu, COM(2011) 144.

<sup>(5)</sup> 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).

<sup>(6)</sup> V skladu s podatki Odbora mednarodnega sveta letališč za Evropo je bilo 77 % letališč leta 2010 v celoti v javni lasti, medtem ko jih je bilo v celoti v zasebni lasti 9 %; glej poročilo Odbora mednarodnega sveta letališč za Evropo: „The Ownership of Europe's Airports 2010“ (Lastništvo evropskih letališč leta 2010).

<sup>(7)</sup> Primer tega je dejstvo, da letališča v javni lasti kljub deležu v skupnem številu letališč, ki je leta 2010 znašal 77 %, sestavljajo le 52 % celotnega potniškega prometa.

<sup>(8)</sup> Kot je bilo leta 2002 razvidno iz poročila „Study on competition between airports and the application of State aid rules“ (Študija o konkurenci med letališči in uporabi pravil o državni pomoči), Cranfield University, junij 2002, in pozneje potrjeno v industrijskih poročilih.

6. Nekatere regije so še vedno omejene zaradi slabega dostopa iz drugih regij Unije in velika vozlišča se soočajo z vedno večjimi stopnjami preobremenjenosti<sup>(9)</sup>. Obenem ima letališka infrastruktura zaradi gostote regionalnih letališč v nekaterih regijah Unije glede na povpraševanje potnikov in potrebe letalskih prevoznikov znatno presežno zmogljivost.

7. Sistem določanja cen je v večini letališč Unije tradicionalno zasnovan kot objavljena shema letaliških pristojbin na podlagi števila potnikov in teže zrakoplova<sup>(10)</sup>. Vendar so se z razvojem trga in tesnim sodelovanjem med letališči in letalskimi prevozniki postopno razvile zelo raznolike poslovne prakse, vključno z dolgoročnimi pogodbami z diferenciranimi tarifami ter občasnimi znatnimi zneski spodbud in podporo za trženje, ki so jih letališča in/ali lokalni organi plačali letalskim prevoznikom. Zlasti javna sredstva, sicer namenjena podpori upravljanja letališč, se morda dodelijo letalskim prevoznikom, da bi privabile več komercialnega prometa, s čimer se izkrivljajo trgi zračnega prevoza<sup>(11)</sup>.

8. Komisija v sporočilu o posodobitvi področja državnih pomoči poudarja<sup>(12)</sup>, da bi bilo treba politiko državnih pomoči osredotočiti na zagotavljanje pomoči, ki je dobro oblikovana ter ciljno usmerjena v ugotovljeno nedelovanje trga in cilje skupnega interesa Unije, ter preprečevanje zapravljanja javnih sredstev. Ukrepi državne pomoči lahko pod nekaterimi pogoji dejansko odpravijo nedelovanje trga ter s tem prispevajo k učinkovitemu delovanju trgov in okrepijo konkurenčnost. Če trgi sicer zagotavljajo učinkovite rezultate, vendar z vidika kohezijske politike veljajo za nezadovoljive, se lahko državna pomoč uporabi tudi za doseganje bolj zaželenih in uravnoveženih rezultatov na trgu. Vendar lahko ima državna pomoč negativne učinke, npr. izkrivljanje konkurence med podjetji in vplivanje na trgovanje med državami članicami v obsegu, ki je v nasprotju s skupnimi interesi Unije. Nadzor državnih pomoči v letalskem sektorju in sektorju zračnega prevoza bi moral torej spodbujati ustrezno uporabo javnih sredstev za politike, usmerjene v rast, pri tem pa omejevati izkrivljanje konkurence, ki bi preprečevala obstoj enakih pogojev na notranjem trgu, zlasti z izogibanjem podvajanju nedobičkonosnih letališč v istem ciljnem območju in ustvarjanju presežnih zmogljivosti.

9. Uporaba pravil o državni pomoči v letalskem sektorju in sektorju zračnega prevoza je del prizadevanj Komisije za izboljšanje konkurenčnosti in potenciala rasti letalske industrije in industrije zračnega prevoza Unije<sup>(13)</sup>. Enaki pogoji med letalskimi prevozniki in letališči Unije so odločilnega pomena za te cilje, pa tudi za celotni notranji trg. Hkrati se lahko regionalna letališča izkažejo kot pomembna tako za lokalni razvoj kot tudi za dostopnost nekaterih regij, zlasti glede na pozitivne napovedi prometa za zračni promet v Uniji.

10. Komisija je leta 2005 v okviru splošnega načrta za ustvarjanje enotnega zračnega prostora Unije in ob upoštevanju razvoja na trgu sprejela smernice o financiranju letališč in zagonski pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč<sup>(14)</sup> (v nadaljnjem besedilu: smernice za letalski sektor iz leta 2005). Navedene smernice so natančno določile, pod katerimi pogoji se lahko določene kategorije državne pomoči za letališča in letalske prevoznike razglasijo za združljive z notranjim trgovom. Nadomestile so smernice za letalski sektor iz leta 1994<sup>(15)</sup>, ki so v glavnem vsebovale določbe v zvezi s prestrukturiranjem nacionalnih prevoznikov in socialne pomoči v korist državljanov Unije.

<sup>(9)</sup> Po napovedih bo leta 2030 13 letališč v Uniji vsak dan v letu delovalo s polno zmogljivostjo osem ur na dan, v primerjavi z letom 2007, ko je le 5 letališč delovalo s polno zmogljivostjo ali skoraj s polno zmogljivostjo 100 % časa (glej Sporočilo Evropske komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij Letališka politika v Evropski uniji – obravnavanje zmogljivosti in kakovosti za spodbujanje rasti, povezljivosti in trajnostne mobilnosti z dne 1. decembra 2011, COM(2011) 823) (v nadaljnjem besedilu: sporočilo Letališka politika v Evropski uniji).

<sup>(10)</sup> Kot je razvidno iz pravilnikov o pristojbinah za letališča in navigacijske storitve Mednarodne organizacije civilnega letalstva (dokument 9082), zadnjič revidiranih aprila 2012.

<sup>(11)</sup> Zlasti kadar se pomoč določi na podlagi naknadnih izračunov (z nadomestitvijo morebitnih primanjkljajev, ki nastanejo), letališča morda nimajo več veliko spodbud, da bi omejile stroške in zaračunale ustrezne letalske pristojbine za pokritje stroškov.

<sup>(12)</sup> Sporočilo Evropske komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij Posodobitev področja državnih pomoči EU, COM(2012) 209 final.

<sup>(13)</sup> Glej sporočilo Letališka politika v Evropski uniji.

<sup>(14)</sup> 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).

<sup>(15)</sup> Uporaba členov 92 in 93 Pogodbe ES ter člena 61 Sporazuma EGP za državne pomoči v letalskem sektorju (UL C 350, 10.12.1994, str. 5).

11. Te smernice opredeljujejo nov pravni in gospodarski položaj v zvezi z javnim financiranjem letališč in letalskih prevoznikov ter določajo, pod katerimi pogoji lahko takšno javno financiranje pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije, in če pomeni državno pomoč, pod katerimi pogoji se lahko razglasi za združljivo z notranjim trgov, skladno s členom 107(3)(c) Pogodbe. Ocena Komisije temelji na njenih izkušnjah in praksi odločanja ter na njeni analizi sedanjih tržnih pogojev v letališkem sektorju in sektorju zračnega prevoza. Zato ne vpliva na njen pristop v drugih infrastrukturah in sektorjih. Komisija zlasti meni, da zgolj dejstvo, da operator letališča prejema ali je prejel državno pomoč, še ne pomeni, da so do pomoči upravičeni tudi letalski prevozniki, ki so njegove stranke. Če bi pogoje, ponujene letalskemu prevozniku na danem letališču, ponudil operator letališča, usmerjen v ustvarjanje dobičkov, za letalskega prevoznika ni mogoče trditi, da je prejel ugodnosti v smislu pravil o državni pomoči.

12. Če javna podpora pomeni državno pomoč, so lahko po mnenju Komisije pod nekaterimi pogoji nekatere kategorije pomoči regionalnim letališčem in letalskim prevoznikom, ki ta letališča uporabljajo, upravičene, zlasti za razvoj novih storitev in prispevek k lokalni dostopnosti in gospodarskemu razvoju. Kljub temu bi bilo treba upoštevati izkrivljanje konkurence na vseh zadevnih trgih, pri čemer je lahko sprejemljiva le državna pomoč, ki je sorazmerna in nujna za prispevek k cilju skupnega interesa.

13. V zvezi s tem je treba poudariti, da pomoč za tekoče poslovanje načeloma pomeni zelo izkrivljeno obliko pomoči in se lahko odobri le v izjemnih okoliščinah. Komisija meni, da bi letališča in letalski prevozniki običajno morali nositi svoje stroške poslovanja. Kljub temu postopni prehod k novi tržni realnosti, opisan v točkah od 3 do 7, pojasni dejstvo, da so regionalna letališča od javnih organov dobila široko podporo za tekoče poslovanje pred sprejetjem teh smernic. V tem smislu bi lahko bile nekatere kategorije pomoči za tekoče poslovanje letališčem v prehodnem obdobju, v katerem bi se letalska industrija tudi lahko prilagodila novim razmeram na trgu, pod določenimi pogoji še vedno upravičene. Kot je pojasnjeno v točki 5, pod sedanjimi tržnimi pogoji razpoložljivi podatki in soglasje industrije kažejo na povezavo med finančnim stanjem letališča in njegovo količino prometa, pri čemer so finančne potrebe manjših letališč običajno sorazmerno večje. Operatorji manjših regionalnih letališč bi zato glede na svoj prispevek h gospodarskemu razvoju in teritorialni koheziji v EU morali imeti na voljo čas za prilagoditev novemu tržnemu okolju, v katerem bi na primer postopno povečali letališke pristojbine letalskim prevoznikom, uvedli ukrepe racionalizacije, oblikovali različne poslovne modele ali privabili nove letalske prevoznike in stranke ter s tem izkoristili svojo neizrabljeno zmogljivost.

14. Ob koncu prehodnega obdobja se letališčem ne bi smela več dodeliti pomoč za tekoče poslovanje in bi morala svoje obratovanje financirati iz lastnih virov. Medtem ko bi zagotavljanje nadomestila za nepokrite stroške poslovanja storitev splošnega gospodarskega pomena še vedno bilo treba omogočiti za manjša letališča ali zato, da se omogoči povegljivost vseh regij s posebnimi zahtevami, bi tržne spremembe, spodbujene s temi smernicami, morale omogočiti letališčem, da pokrijejo svoje stroške, kakor v vsaki drugi panogi.

15. Razvoj novega zračnega prometa bi moral načeloma temeljiti na dobrem poslovnem primeru. Vendar brez ustreznih spodbud letalski prevozniki niso vedno pripravljeni tvegati in odpreti rute z odhodi z nepoznanih in nepreizkušenih manjših letališč. Zato se lahko letalskim prevoznikom v prehodnem obdobju in po njem pod določenimi pogoji dodeli zagonska pomoč, če se jim s tem zagotovi potrebna spodbuda za vzpostavitev novih rut iz regionalnih letališč ter če se z vzpostavitvijo točk za dostop za polete znotraj Unije poveča mobilnost državljanov Unije in spodbuja regionalni razvoj. Ker oddaljene regije zaznamuje slab dostop, se za zagonsko pomoč za rute iz teh regij uporabljajo prožnejša merila združljivosti.

16. Dodeljevanje letališke zmogljivosti letalskim prevoznikom bi zato moralo postopno postati učinkovitejše (tj. usmerjeno v povpraševanje) in ob povečanju zasebnih naložb v letališča bi se morala potreba po javnem financiranju letališč zmanjšati. Če se lahko ustvari resnična potreba po prevozu in pozitivni zunanji učinki za regije, bi se pomoč za naložbe kljub temu morala še naprej sprejemati tudi po prehodnem obdobju, pri čemer bi se z določitvijo največjih intenzivnosti pomoči zagotovili enaki pogoji po vsej Uniji.



17. Glede na navedeno te smernice uvajajo nov pristop k oceni združljivosti pomoči za letališča:
- (a) medtem ko so smernice za letalski sektor iz leta 2005 vprašanje pomoči za naložbe pustile odprto, te revidirane smernice določajo največje dovoljene intenzivnosti pomoči glede na velikost letališča;
  - (b) vendar se pomoč za naložbe za velika letališča s številom potnikov več kot 5 milijonov na leto načeloma ne bi smela razglasiti za združljivo z notranjim trgom, skladno s členom 107(3)(c) Pogodbe, razen v zares izjemnih okoliščinah, kot je premestitev obstoječega letališča, če potrebo po posegu države zaznamuje jasno nedelovanje trga, in ob upoštevanju izjemnih okoliščin, razsežnosti naložbe ter omejenega izkrivljanja konkurence;
  - (c) najvišje dovoljene intenzivnosti pomoči za pomoč za naložbe se za letališča v oddaljenih regijah povečajo za največ 20 %;
  - (d) pomoč regionalnim letališčem za tekoče poslovanje se lahko razglasi za združljivo z notranjim trgom, skladno s členom 107(3)(c) Pogodbe, za prehodno obdobje 10 let; vendar bo Komisija, kar zadeva letališča s prometom manj kot 700 000 potnikov na leto, po obdobju štirih let ponovno ocenila možnosti prihodnjih donosov te kategorije letališč, da bi ugotovila, ali bi bilo treba v korist navedenih letališč oblikovati posebna pravila za zagotovitev združljivosti pomoči za tekoče poslovanje z notranjim trgom.
18. Poleg tega so se pogoji združljivosti za zagonsko pomoč letalskim prevoznikom racionalizirali in prilagodili nedavnemu razvoju trga.
19. Komisija bo uporabljala uravnotežen pristop, ki je nevtralen za različne poslovne modele letališč in letalskih prevoznikov ter upošteva možnosti za rast zračnega prometa, potrebo po regionalnem razvoju in dostopnosti ter pozitivni prispevek poslovnega modela nizkocenovnega prevoznika k razvoju nekaterih regionalnih letališč. Vendar je hkrati postopen prehod k tržno usmerjenemu pristopu nedvomno utemeljen; letališča morajo biti zmožna pokriti svoje stroške poslovanja, razen v upravičenih in omejenih primerih, in kakršne koli javne naložbe se morajo uporabiti za financiranje gradnje dobičkonosnih letališč, da se zadovolji povpraševanje letalskih prevoznikov in potnikov; izogibati se je treba izkrivljanjem konkurence med letališči in med letalskimi prevozniki ter podvajanju nedobičkonosnih letališč. Ta uravnotežen pristop bi moral biti pregleden in razumljiv, njegova uporaba pa nezapletena.
20. Te smernice ne posegajo v dolžnost držav članic, da ravnajo v skladu s pravom Unije. Zlasti da bi se izognili razmeram, ko bi naložba lahko povzročila okoljsko škodo, morajo države članice zagotoviti tudi skladnost z okoljsko zakonodajo Unije, vključno s potrebo, da se opravi presoja vplivov na okolje, kadar je to potrebno, in zagotoviti vsa ustrezna dovoljenja.

## 2. PODROČJE UPORABE IN OPREDELITVE

### 2.1. Področje uporabe

21. Načela v teh smernicah se uporabljajo za državno pomoč letališčem in letalskim prevoznikom<sup>(16)</sup>. Uporabljala se bodo v skladu s Pogodbo in sekundarno zakonodajo, sprejeto na njeni podlagi, kakor tudi z drugimi smernicami Unije o državni pomoči.<sup>(17)</sup>

<sup>(16)</sup> Načela v teh smernicah ne veljajo za pomoč za zagotavljanje storitev zemeljske oskrbe, ne glede na to, ali jih tretjim stranem zagotavlja letališče samo, letalska družba ali dobavitelj storitev zemeljske oskrbe; taka pomoč se bo ocenila na podlagi ustreznih splošnih pravil. V skladu z Direktivo Sveta 96/67/ES z dne 15. oktobra 1996 o dostopu do trga storitev zemeljske oskrbe na letališčih Skupnosti (UL L 272, 25.10.1996, str. 36) ali katero koli naknadno zakonodajo o dostopu do trga storitev zemeljske oskrbe na letališčih Unije morajo letališča, ki izvajajo storitve zemeljske oskrbe, imeti račune za storitve zemeljske oskrbe ločene od računov za svoje druge dejavnosti. Poleg tega letališče svojih dejavnosti zemeljske oskrbe ne sme subvencionirati iz prihodka, ki izhaja iz njegovih letalskih storitev. Te smernice prav tako ne veljajo za podjetja, ki sicer izvajajo dejavnosti na letališču, vendar so udeležena v neletalskih dejavnostih.

<sup>(17)</sup> Zlasti, vendar ne izključno, Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (UL L 293, 31.10.2008, str. 3), Direktiva 96/67/ES, Direktiva 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2009 o letalskih pristojbinah (UL L 70, 14.3.2009, str. 11) in vsaka naknadna zakonodaja o letalskih pristojbinah.

22. Nekatera letališča in letalski prevozniki so specializirani za tovorni promet. Komisija še nima zadostnih izkušenj v zvezi z ocenjevanjem združljivosti pomoči letališčem in letalskim prevoznikom, specializiranim za tovorni promet, da bi svojo prakso lahko povzela v obliki posebnih meril združljivosti. Komisija bo za te kategorije podjetij z analizo posameznih primerov uporabila splošna načela združljivosti iz oddelka 5.

23. Komisija načel iz Smernic o državni regionalni pomoči za 2007–2013<sup>(18)</sup>, Smernic o regionalni državni pomoči za obdobje 2014–2020<sup>(19)</sup> ali katerih koli prihodnjih smernic o regionalni pomoči ne bo uporabljala za državno pomoč letalski infrastrukturi.

24. Te smernice nadomestijo smernice za letalski sektor iz leta 1994 in leta 2005.

## 2.2. Opredelitve pojmov

25. V teh smernicah se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (1) „pomoč“ pomeni vsak ukrep, ki izpolnjuje vsa merila iz člena 107(1) Pogodbe;
- (2) „intenzivnost pomoči“ pomeni skupni znesek pomoči, izražen kot odstotek upravičenih stroškov, pri čemer sta oba podatka izražena po neto sedanji vrednosti ob dodelitvi pomoči in pred kakršnim koli odbitkom davkov ali drugih dajatev;
- (3) „letalski prevoznik“ pomeni vsakega letalskega prevoznika z veljavno operativno licenco, ki jo je izdala država članica ali država, ki je članica skupnega evropskega zračnega prostora, v skladu z Uredbo (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>(20)</sup>;
- (4) „letališka pristojbina“ pomeni ceno ali pristojbino, obračunano v korist letališča, ki jo plačajo uporabniki letališča za uporabo objektov, naprav in sredstev ter storitev, ki jih zagotavlja izključno letališče in ki so povezane s pristankom, vzletom, osvetlitvijo in parkiranjem zrakoplova ter sprejemom in odpremo potnikov in tovora, vključno z dajatvami ali taksami, ki se plačajo za storitve zemeljske oskrbe, in taksami za centralizirano infrastrukturo za zemeljsko oskrbo;
- (5) „letališka infrastruktura“ pomeni infrastrukturo in opremo, s katero letališče zagotavlja letališke storitve letalskim prevoznikom in različnim ponudnikom storitev, vključuje pa vzletno-pristajalne steze, terminale, letališke ploščadi, vozne steze, centralizirano infrastrukturo za zemeljsko oskrbo in vse druge objekte, naprave in sredstva, ki neposredno podpirajo letališke storitve, ne vključuje pa infrastrukture in opreme, ki je potrebna predvsem za opravljanje neletalskih dejavnosti, kot so parkirišča, trgovine in restavracije;
- (6) „letališče“ pomeni subjekt ali skupino subjektov, ki izvajajo gospodarsko dejavnost zagotavljanja letaliških storitev letalskim prevoznikom;
- (7) „letališki prihodek“ pomeni prihodek od letaliških pristojbin brez podpore za trženje ali vseh spodbud letališča letalskim prevoznikom, upoštevajoč prihodke, ki izvirajo iz neletalskih dejavnosti (brez vsakršne javne podpore), razen javne podpore in nadomestila za naloge, ki spadajo na področje javne politike, ali storitev splošnega gospodarskega pomena;
- (8) „letališke storitve“ pomenijo storitve, ki jih letalskim prevoznikom zagotavlja letališče ali njegove podružnice za zagotovitev upravljanja zrakoplovov od pristanka do vzleta ter potnikov in tovora, da se letalskim prevoznikom omogoči zagotavljanje storitev zračnega prevoza, vključno z zagotavljanjem storitev zemeljske oskrbe in zagotavljanje centralizirane infrastrukture za zemeljsko oskrbo;
- (9) „povprečni letni potniški promet“ pomeni podatek na podlagi prihodnega in odhodnega potniškega prometa v dveh finančnih letih pred letom, v katerem je pomoč priglašena ali dodeljena, če gre za nepriglašeno pomoč;
- (10) „stroški investicijskega vzdrževanja“ pomenijo amortizacijo upravičenih stroškov za naložbe v letališko infrastrukturo in opremo, vključno z osnovnimi stroški financiranja;

<sup>(18)</sup> Smernice o državni regionalni pomoči za 2007–2013 (UL C 54, 4.3.2006, str. 13).

<sup>(19)</sup> Smernice o regionalni državni pomoči za obdobje 2014–2020 (UL C 209, 23.7.2013, str. 1).

<sup>(20)</sup> Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (UL L 293, 31.10.2008, str. 3).

- (11) „vrzel v financiranju stroškov investicijskega vzdrževanja“ pomeni neto sedanjo vrednost razlike med pozitivnimi in negativnimi denarnimi tokovi iz poslovanja, vključno s stroški za naložbe, med trajanjem naložbe v osnovna sredstva;
- (12) „ciljno območje letališča“ pomeni geografsko tržno mejo, ki je običajno določena na približno 100 kilometrov ali 60 minut potovanja z avtomobilom, avtobusom, vlakom ali hitrim vlakom, vendar je lahko ciljno območje danega letališča različno in mora upoštevati posebnosti vsakega posameznega letališča. Velikost in oblika ciljnega območja se razlikujeta med letališči in sta odvisni od različnih značilnosti letališča, vključno z njegovim poslovnim modelom, lokacijo in letalskimi destinacijami, na katere opravlja lete;
- (13) „stroški financiranja“ pomenijo stroške, povezane s posojilom in lastniškim financiranjem upravičenih stroškov za naložbo, ali povedano drugače, stroški financiranja upoštevajo delež celotnih obresti in odplačila lastnega kapitala, ki ustreza financiranju upravičenih stroškov za naložbo, razen financiranja gibljivih sredstev, naložb v neletalske dejavnosti in drugih naložbenih projektov;
- (14) „datum dodelitve pomoči“ pomeni datum, ko se je država članica pravno zavezala k dodelitvi pomoči, pri čemer se je na to zavezo mogoče sklicevati pred nacionalnim sodiščem;
- (15) „upravičeni stroški za naložbe“ pomenijo stroške, povezane z naložbami v letališko infrastrukturo, vključno s stroški načrtovanja, vendar brez stroškov naložb za neletalske dejavnosti, stroškov za naložbe v zvezi z opremo za storitve zemeljske oskrbe, rednih stroškov vzdrževanja in stroškov za naloge, ki spadajo na področje javne politike;
- (16) „storitve zemeljske oskrbe“ pomenijo storitve za uporabnike letališč na letališčih, opisane v Prilogi k Direktivi 96/67/ES in kateri koli naknadni zakonodaji o dostopu do trga storitev zemeljske oskrbe na letališčih;
- (17) „hitri vlak“ pomeni vlak, ki lahko doseže hitrost več kot 200 km/h;
- (18) „pomoč za naložbe“ pomeni pomoč za financiranje osnovnih sredstev, zlasti za pokritje „vrzeli v financiranju stroškov investicijskega vzdrževanja“;
- (19) „neto sedanja vrednost“ pomeni razliko med pozitivnimi in negativnimi denarnimi tokovi iz poslovanja med trajanjem naložbe, znižanih na njihovo sedanjo vrednost z uporabo stroškov kapitala, tj. normalna zahtevana stopnja donosa, ki jo uporabi družba v drugih podobnih naložbenih projektih, ali, kadar ni na voljo, stroški kapitala družbe kot celote, ali pričakovani donosi, ki jih je običajno opaziti v letalskem sektorju;
- (20) „neletalske dejavnosti“ pomenijo komercialne storitve za letalske prevoznike ali druge uporabnike letališča, kot so pomožne storitve za potnike, špediterje ali druge ponudnike storitev, dajanje v najem pisarniških in trgovskih prostorov, parkirišča za avtomobile in hoteli itd.;
- (21) „pomoč za tekoče poslovanje“ pomeni pomoč za pokritje „vrzeli v financiranju poslovanja“, ki je določena vnaprej kot fiksni znesek, bodisi v obliki vnaprejšnjega plačila bodisi v obliki periodičnih obrokov za pokritje pričakovanih stroškov poslovanja (periodična plačila pavšalnih zneskov);
- (22) „stroški poslovanja“ letališča pomenijo osnovne stroške letališča z vidika zagotavljanja letalskih 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;
- (23) „vrzel v financiranju poslovanja“ pomeni izgube iz poslovanja letališča v zadevnem obdobju, znižane na njihovo sedanjo vrednost z uporabo stroškov kapitala, oziroma primanjkljaj (po neto sedanji vrednosti) med letalskimi prihodki in stroški poslovanja letališča;
- (24) „najbolj oddaljene regije“ pomenijo regije iz člena 349 Pogodbe<sup>(21)</sup>;

<sup>(21)</sup> Trenutno: Guadeloupe, Francoska Gvajana, Martinik, Reunion, Saint-Martin, Mayotte, Azori, Madeira in Kanarski otoki. V skladu s Sklepom Evropskega sveta 2010/718/EU z dne 29. oktobra 2010 o spremembi položaja otoka Saint-Barthélemy v razmerju do Evropske unije (UL L 325, 9.12.2010, str. 4) je otok Sveti Bartolomej od 1. januarja 2012 prenehal biti najbolj oddaljena regija Unije in pridobil status čezmorske države in ozemlja iz četrtega dela Pogodbe. V skladu s Sklepom Evropskega sveta (2012/419/EU) z dne 11. julija 2012 o spremembi položaja Mayotteja v razmerju do Evropske unije (UL L 204, 31.7.2012, str. 131) Mayotte od 1. januarja 2014 ni več čezmorska država ali ozemlje, temveč najbolj oddaljena regija.

- (25) „razumna stopnja dobička“ pomeni stopnjo donosa kapitala, izmerjeno na primer kot metodo notranje stopnje donosa, za katero se običajno pričakuje, da jo bo podjetje ustvarilo z naložbami s podobno stopnjo tveganja;
- (26) „regionalno letališče“ pomeni letališče, katerega letni potniški promet obsega do 3 milijone potnikov;
- (27) „oddaljene regije“ pomenijo najbolj oddaljene regije, Malto, Ciper, Ceuto, Melillo, otoke, ki so del ozemlja države članice, in redko poseljena območja;
- (28) „redko poseljena območja“ pomenijo regije na ravni NUTS 2 z manj kot 8 prebivalci na km<sup>2</sup> ali regije na ravni NUTS 3 z manj kot 12,5 prebivalcev na km<sup>2</sup> (na podlagi podatkov Eurostata o gostoti prebivalstva);
- (29) „začetek dela“ pomeni začetek gradbenih del na naložbenem projektu ali prva trdna zaveza k naročilu opreme ali katera druga zaveza, zaradi katere je naložba nepovratna, odvisno od tega, kaj nastopi prej, ne vključuje pa pripravljalnih del, na primer pridobivanje dovoljenj in izvajanje predhodnih študij izvedljivosti;

### 3. OBSTOJ DRŽAVNE POMOČI V SMISLU ČLENA 107(1) POGODBE

#### 3.1. Pojem podjetja in gospodarske dejavnosti

26. V skladu s členom 107(1) Pogodbe se pravila o državni pomoči uporabijo le, kadar je prejemnik podjetje. Sodišče Evropske unije je dosledno obravnavalo podjetja kot subjekte, ki opravljajo gospodarsko dejavnost, ne glede na njihov pravni status ali lastništvo in način financiranja<sup>(22)</sup>. Vsaka dejavnost, v okviru katere se na trgu ponujajo blago in storitve, je gospodarska dejavnost<sup>(23)</sup>. Gospodarska narava dejavnosti kot take ni odvisna od tega, ali dejavnost ustvarja dobičke<sup>(24)</sup>.

27. Jasno je, da dejavnost letalskih prevoznikov, ki vključuje zagotavljanje storitev prometa potnikom ali podjetjem, pomeni gospodarsko dejavnost. Vendar so smernice za letalski sektor iz leta 1994 še vedno izražale stališče, da „[g]radnja [ali] širitev infrastrukturnih projektov (kot so letališča, avtoceste, mostovi itd.) predstavlja splošen ukrep gospodarske politike, ki ga Komisija ne more nadzorovati na podlagi pravil Pogodbe o državni pomoči.“ Sodišče je v zadevi *Aéroports de Paris*<sup>(25)</sup> razsodilo proti temu stališču in odločilo, da gospodarsko dejavnost pomeni tudi upravljanje letališča, sestavljeno iz zagotavljanja letalskih storitev letalskim prevoznikom in različnim ponudnikom storitev. Splošno sodišče je v svoji sodbi v zadevi *Flughafen Leipzig/Halle*<sup>(26)</sup> pojasnilo, da je upravljanje letališča gospodarska dejavnost, katere neločljiv del je gradnja letališke infrastrukture.

28. V zvezi s preteklimi finančnimi ukrepi zaradi postopnega razvoja tržnih sil v letalskem sektorju<sup>(27)</sup> ni mogoče določiti natančnega datuma, od katerega bi se moralo upravljanje letališča nedvomno obravnavati kot gospodarska dejavnost. Vendar je Sodišče Unije priznalo razvojne spremembe v naravi letalskih dejavnosti. Splošno sodišče je v zadevi *Flughafen Leipzig/Halle* razsodilo, da od leta 2000 uporabe pravil o državni pomoči za financiranje letališke infrastrukture ni mogoče več izključiti<sup>(28)</sup>. Zato je treba od datuma sodbe v zadevi *Aéroports de Paris* (12. decembra 2000) upravljanje in gradnjo letališke strukture obravnavati kot nalogo, ki se uvršča na področje nadzora državnih pomoči.

<sup>(22)</sup> Glej Sporočilo Komisije o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL C 8, 11.1.2012, str. 4), del 2.1, in povezano sodno prakso, zlasti združene zadeve C-180/98 do C-184/98, Pavlov in drugi, Recueil 2000, str. I-6451.

<sup>(23)</sup> Zadeva 118/85, Komisija proti Italiji, Recueil 1987, str. 2599, točka 7; zadeva C-35/96, Komisija proti Italiji, Recueil 1998, str. I-3851, točka 36; združene zadeve C-180/98 do C-184/98 Pavlov in drugi, točka 75.

<sup>(24)</sup> Združene zadeve 209/78 do 215/78 in 218/78, Van Landewyck, Recueil 1980, str. 3125, točka 88; zadeva C-244/94, FFSA in drugi, Recueil 1995, str. I-4013, točka 21; zadeva C-49/07, MOTOE, ZOdl. 2008, str. I-4863, točki 27 in 28.

<sup>(25)</sup> Zadeva T-128/98, *Aéroports de Paris* proti Komisiji, Recueil 2000, str. II-3929, potrjena z zadevo C-82/01, Recueil 2002, str. I-9297, točke od 75 do 79.

<sup>(26)</sup> Združene zadeve T-443/08 in T-455/08, *Mitteldeutsche Flughafen AG in Flughafen Leipzig Halle GmbH* proti Komisiji, (sodba Flughafen Leipzig-Halle), ZOdl. 2011, str. II-1311, zlasti točki 93 in 94; potrjene z zadevo C-288/11 P, *Mitteldeutsche Flughafen in Flughafen Leipzig-Halle* proti Komisiji, ZOdl. 2012, še ne objavljeno.

<sup>(27)</sup> Glej točko 3 in točko 105 sodbe v zadevi Flughafen Leipzig-Halle.

<sup>(28)</sup> Glej točko 106 sodbe v zadevi Flughafen Leipzig-Halle.

29. Povedano drugače, javni organi so lahko zaradi negotovosti, ki je obstajala pred sodbo v zadevi *Aéroports de Paris*, upravičeno menili, da financiranje letališke infrastrukture ni pomenilo državne pomoči in da v skladu s tem takih ukrepov ni bilo treba priglasiti Komisiji. Iz tega sledi, da Komisija zdaj finančnih ukrepov, odobrenih<sup>(29)</sup> pred sodbo v zadevi *Aéroports de Paris*, ne more preverjati na podlagi pravil o državni pomoči<sup>(30)</sup>.

30. Vsekakor ukrepi, ki so bili dodeljeni pred razvojem konkurence v letališkem sektorju, ob dodelitvi niso pomenili državne pomoči, vendar bi se lahko obravnavali kot obstoječa pomoč v smislu člena 1(b)(v) Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999<sup>(31)</sup>, če so izpolnjeni pogoji iz člena 107(1) Pogodbe.

31. Za subjekt ali skupino subjektov, ki izvajajo gospodarsko dejavnost zagotavljanja letaliških storitev letalskim prevoznikom, tj. oskrbe zrakoplova od pristanka do vzleta ter oskrbe potnikov in tovora tako, da letalskim prevoznikom omogočijo opravljanje zračnega prevoza<sup>(32)</sup>, se bo uporabljal naziv „letališče“<sup>(33)</sup>. Letališče letalskim prevoznikom zagotavlja vrsto storitev (v nadaljnjem besedilu: letališke storitve) v zameno za plačilo (v nadaljnjem besedilu: letališke pristojbine). V Uniji je natančen obseg storitev letališč različen, prav tako se za pristojbine uporabljata izraza „takse“ ali „davki“, vendar zagotavljanje letaliških storitev letalskim prevoznikom v zameno za letališke pristojbine pomeni gospodarsko dejavnost v vseh državah članicah.

32. Pravni in zakonodajni okvir lastništva in upravljanja posameznih letališč se v Uniji razlikuje od letališča do letališča. Zlasti regionalna letališča se pogosto upravljajo v tesnem sodelovanju z javnimi organi. V zvezi s tem je Sodišče odločilo, da več subjektov lahko skupaj izvajata gospodarsko dejavnost, s čimer pod določenimi pogoji<sup>(34)</sup> sestavljajo gospodarsko enoto. Na področju letalstva Komisija meni, da bi znatna vključenost v komercialno strategijo letališča, na primer z neposrednim sklepanjem dogovorov z letalskimi prevozniki ali določanjem letaliških pristojbin, pomenila močan pokazatelj, da ustreznemu subjektu sam ali združeno izvajata gospodarsko dejavnost upravljanja letališča<sup>(35)</sup>.

33. Poleg letaliških storitev, opisanih v točki 31, lahko letališče letalskim prevoznikom ali drugim uporabnikom letališča zagotavlja tudi druge komercialne storitve, kot so pomožne storitve za potnike, špediterje ali druge ponudnike storitev (na primer z dajanjem prostorov v najem trgovcem, gostincem, upravljavcem parkirišč itd.). Navedene gospodarske dejavnosti bodo skupaj poimenovane „neletalske dejavnosti“.

34. Vse dejavnosti letališča pa niso nujno gospodarske narave<sup>(36)</sup>. Razvrstitev subjekta med podjetja je vedno povezana s posamezno dejavnostjo, zato je treba razlikovati med dejavnostmi danega letališča in določiti, v kakšnem obsegu so te dejavnosti gospodarske narave. Letališče, ki izvaja gospodarske in negospodarske dejavnosti, je treba obravnavati kot podjetje le v zvezi z gospodarskimi dejavnostmi.

<sup>(29)</sup> Ustrezno merilo za datum, na katerega se šteje, da je bil morebiten ukrep pomoči odobren, je datum pravno zavezujočega akta, s katerim javni organi odobrijo zadevni ukrep njegovemu upravičencu. Glej zadevo T-358/94, *Compagnie Nationale Air France* proti Komisiji, Recueil 1996, str. II-2109, točka 79, zadevo T-109/01, *Fleuren Compost BV* proti Komisiji, Recueil 2004, str. II-127, točka 74 in združeni zadevi T-362/05 in T-363/05 *Nuova Agricast* proti Komisiji, ZOdl. 2008, str. II-297, točka 80 ter združeni zadevi T-427/04 in T-17/05, *Francija in France Télécom* proti Komisiji, ZOdl. 2009, str. II-4315, točka 321.

<sup>(30)</sup> Sklep C 38/2008 z dne 3. oktobra 2012 o terminalu 2 Münchenskega letališča, (UL L 319, 29.11.2013, str. 8), odstavki od 74 do 81.

<sup>(31)</sup> Uredba Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 83, 27.3.1999, str. 1).

<sup>(32)</sup> Glej uvodno izjavo 1 Direktive 2009/12/ES.

<sup>(33)</sup> Letališče je lahko hkrati tudi subjekt, ki ima v lasti letališče.

<sup>(34)</sup> Skupno izvajanje gospodarske dejavnosti se običajno ocenjuje z analiziranjem obstoja funkcionalnih, gospodarskih in strukturnih povezav med subjekti. Glej na primer zadevo C-480/09 P, *AceaElectrabel Produzione SpA* proti Komisiji, ZOdl. 2010, str. I-13355, točke od 47 do 55, in zadevo C-222/04, *Ministero dell'Economia e delle Finanze* proti *Cassa di Risparmio di Firenze SpA* in drugim, ZOdl. 2006, str. I-289, točka 112.

<sup>(35)</sup> Zadeva T-196/04, *Ryanair Ltd* proti Komisiji, ZOdl. 2008, str. II-3643 (sodba v zadevi „Charleroi“), točka 88.

<sup>(36)</sup> Točka 98 sodbe v zadevi *Flughafen Leipzig-Halle*.

35. Sodišče je razsodilo, da dejavnosti, ki običajno spadajo v pristojnost države pri izvrševanju njenih uradnih pooblastil kot javnega organa, niso gospodarske narave in na splošno ne spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči<sup>(37)</sup>. 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<sup>(38)</sup>.

36. Javno financiranje takih negospodarskih dejavnosti ne pomeni državne pomoči, vendar mora biti strogo omejeno na zagotavljanje nadomestila stroškov, ki nastanejo v okviru teh dejavnosti, in se ne sme uporabljati za financiranje drugih dejavnosti<sup>(39)</sup>. Vsako morebitno prekomerno nadomestilo stroškov, ki nastanejo v povezavi z negospodarskimi dejavnostmi, s strani javnih organov lahko pomeni državno pomoč. Če je letališče poleg svojih gospodarskih dejavnosti udeleženo v negospodarskih dejavnostih, je treba tudi ločiti stroškovno računovodstvo, da se prepreči kakršen koli prenos javnih sredstev med negospodarsko in gospodarsko dejavnostjo.

37. Javno financiranje negospodarskih dejavnosti ne sme povzročiti neupravičene diskriminacije med letališči. V skladu z vzpostavljeno sodno prakso dejansko pomeni prednost, kadar javni organi prevzamejo breme stroškov, ki jih imajo podjetja pri izvajanju gospodarskih dejavnosti<sup>(40)</sup>. Kadar je torej v skladu z danim pravnim redom običajno, da morajo nekatera civilna letališča nositi določene stroške, ki nastanejo pri njihovem obratovanju, druga civilna letališča pa ne, se lahko slednjim dodeli prednost ne glede na to, ali so zadevni stroški povezani z dejavnostjo, ki se na splošno šteje za negospodarsko dejavnost.

### 3.2. Uporaba državnih sredstev in odgovornost države

38. Obstaja več oblik prenosa državnih sredstev, na primer neposredna nepovratna sredstva, znižanje davkov<sup>(41)</sup>, ugodna posojila ali druge vrste preferencialnih pogojev financiranja. Državna sredstva bodo vključena tudi, če država zagotovi dajatev v naravi ali ugodnost v obliki subvencioniranih storitev<sup>(42)</sup>, na primer letališke storitve. Državna sredstva se lahko uporabijo<sup>(43)</sup> na nacionalni, regionalni ali lokalni ravni. Državna pomoč so tudi sredstva iz skladov Unije, če jih država članica upravičencu dodeli z uporabo lastne diskrecijske pravice<sup>(44)</sup>.

39. Sodišče je tudi odločilo, da čeprav lahko država nadzira neko javno podjetje in ima prevladujoč vpliv na njegovo poslovanje, ni mogoče samodejno sklepati, da se tak nadzor v konkretnem primeru dejansko izvaja<sup>(45)</sup>. Zato je treba oceniti, ali se ukrepi, ki so jih odobrila javna podjetja, lahko pripišejo državi. Sodišče je navedlo, da se ukrep, ki ga je dodelilo javno podjetje, lahko pripiše državi na podlagi vseh kazalcev, ki izvirajo iz okoliščin primera in ozadja, v katerem je bil sprejet ukrep<sup>(46)</sup>.

<sup>(37)</sup> Zadeva C-118/85, Komisija proti Italiji, točki 7 in 8, in zadeva C-30/87 Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, Recueil 1988, str. I-2479, točka 18.

<sup>(38)</sup> Glej zlasti zadevo C-364/92, SAT/Eurocontrol, Recueil 1994, str. I-43, točka 30, in zadevo C-113/07 P, Selex Sistemi Integrati proti Komisiji, ZOdl. 2009, str. I-2207, točka 71.

<sup>(39)</sup> Zadeva C-343/95 Cali & Figli proti Servizi ecologici porto di Genova, Recueil 1997, str. I-1547. Odločba Komisije N 309/2002 z dne 19. marca 2003, Letalska varnost – nadomestilo stroškov po napadih 11. septembra 2001, (UL C 148, 25.6.2003, str. 7). Odločba Komisije N 438/2002 z dne 16. oktobra 2002, Subvencije pristaniškim upravam za izvrševanje nalog javne oblasti (UL C 284, 21.11.2002, str. 2).

<sup>(40)</sup> Glej med drugim zadevo C-172/03, Wolfgang Heiser proti Finanzamt Innsbruck, ZOdl. 2005, str. I-01627, točka 36, in citirano sodno prakso v navedeni sodbi.

<sup>(41)</sup> Glej Sklep N 324/2006 z dne 24. oktobra 2006 – Francija, Aide pour l'affrètement d'un ATR 72-500 par la compagnie aérienne Air Caraïbes, (UL C 300, 9.12.2006, str. 10).

<sup>(42)</sup> Glej zadevo C-126/01, Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie proti GEMO SA, Recueil 2003, str. I-13769, točka 29.

<sup>(43)</sup> Sredstva javnega podjetja pomenijo državna sredstva v smislu člena 107(1) Pogodbe, ker javni organi ta sredstva nadzirajo. Glej zadevo C-482/99, Francija proti Komisiji, Recueil 2002, str. I-4397 (sodba v zadevi „Stardust Marine“).

<sup>(44)</sup> Sodišče je potrdilo, da se lahko finančna sredstva, ki so pod stalnim javnim nadzorom in s tem na voljo pristojnim nacionalnim organom, štejejo kot državna pomoč. Glej zadevo C-83/98 P, Francija proti Ladbroke Racing Ltd in Komisiji, Recueil 2000, str. I-3271, točka 50.

<sup>(45)</sup> Glej sodbo v zadevi Stardust Marine, točka 52.

<sup>(46)</sup> Glej sodbo v zadevi Stardust Marine, točki 55 in 56.

40. Glede na navedeno sredstva javnega letališča pomenijo javna sredstva. Tako lahko javno letališče odobri pomoč letalskemu prevozniku, ki uporablja letališče, kadar se sklep o odobritvi ukrepa lahko pripiše državi in so izpolnjeni drugi pogoji člena 107(1) Pogodbe. Sodišče je tudi razsodilo, da za določitev, ali se ukrep šteje za državno pomoč, ni pomembno, ali ga dodeli neposredno država ali javni ali zasebni organ, ki ga država ustanovi ali imenuje za upravljanje ukrepa<sup>(47)</sup>.

### 3.3. Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino

41. V skladu s sodno prakso Sodišča finančna podpora izkrivlja konkurenco, če okrepi položaj podjetja v primerjavi z drugimi podjetji<sup>(48)</sup>.

42. Na splošno velja, da kadar prednost, ki jo dodeli država članica, okrepi položaj podjetja v primerjavi z drugimi podjetji, ki konkurirajo na danem trgu Unije, je treba to prednost obravnavati kot vpliv na trgovino med državami članicami<sup>(49)</sup>.

43. Konkurenco med letališči je mogoče oceniti glede na merila, ki jih izberejo letalski prevozniki, in zlasti s primerjavo dejavnikov, kot so vrsta ponujenih letaliških storitev in zadevne stranke, prebivalstvo ali gospodarska dejavnost, preobremenjenost, možnost dostopa po kopnem, kot tudi višina pristojbin ter splošni trgovinski pogoji za uporabo letališke infrastrukture in storitev. Višina pristojbin je ključni dejavnik, ker bi se lahko javno financiranje, dodeljeno letališču, uporabilo za umetno ohranjanje letaliških pristojbin na nizki stopnji zaradi privabljanja letalskih prevoznikov, s čimer bi lahko znatno izkrivljalo konkurenco.

44. Komisija tudi ugotavlja, da letališča medsebojno konkurirajo za upravljanje letališke infrastrukture, vključno na lokalnih in regionalnih letališčih. Javno financiranje letališča lahko torej izkrivlja konkurenco na trgih za upravljanje letališke infrastrukture. Poleg tega lahko javno financiranje letališč in letalskih prevoznikov izkrivlja konkurenco ter vpliva na trgovino na trgih zračnega prevoza po vsej Uniji. Javno financiranje letališč ali letalskih prevoznikov lahko vpliva tudi na kombinirano konkurenco.

45. Sodišče je v sodbi v zadevi *Altmark*<sup>(50)</sup> odločilo, da lahko javno financiranje, dodeljeno podjetju, ki zagotavlja le storitve lokalnega ali regionalnega prometa, vpliva na trgovino med državami članicami, saj lahko obseg zagotavljanja storitev prometa tega podjetja zato ostane enak ali se poveča, zaradi česar imajo podjetja, ki so ustanovljena v drugih državah članicah, manj možnosti za zagotavljanje svojih storitev prometa. Tudi majhen pomen pomoči ali sorazmerna majhnost podjetja, ki prejme javno financiranje, ne izključi a priori možnosti, da bi bila trgovina med državami članicami prizadeta. Javno financiranje letališč ali letalskih prevoznikov, ki opravljajo storitve z navedenih letališč, lahko torej vpliva na trgovino med državami članicami.

### 3.4. Javno financiranje letališč in uporaba načela udeleženca v tržnem gospodarstvu

46. Člen 345 Pogodbe določa, da Pogodba v ničemer ne posega v lastninskopravno ureditev v državah članicah. Zato lahko države članice imajo in upravljajo podjetja ter lahko pridobijo delnice ali drugačne udeležbe v javnih ali zasebnih podjetjih.

47. Zato te smernice ne razlikujejo med različnimi vrstami upravičencev na podlagi njihove pravne strukture ali na podlagi njihove pripadnosti javnemu ali zasebnemu sektorju, in vsako sklicevanje na letalske prevoznike in letališča ali na družbe, ki jih upravljajo, obsega vse vrste pravnih oseb.

48. Za oceno, ali je podjetje imelo ugodnosti zaradi gospodarske prednosti, se uporabi tako imenovan preskus nosilcev dejavnosti v tržnem gospodarstvu (v nadaljnjem besedilu: preskus NDTG). Ta preskus mora temeljiti na informacijah in predvidljivih razvojnih trendih, ki so bili na voljo v času dodelitve javnega financiranja, in ne na analizah na podlagi poznejših razmer<sup>(51)</sup>.

<sup>(47)</sup> Zadeva 78/76, *Steinike & Weinlig proti Nemčiji*, Recueil 1977, str. I-595, točka 21.

<sup>(48)</sup> Glej zadevo C-310/99, *Italija proti Komisiji*, Recueil 2002, str. I-2289, točka 65.

<sup>(49)</sup> Zadeva C-280/00, *Altmark Trans GmbH in Regierungspräsidium Magdeburg proti Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (sodba „Altmark“), Recueil 2003, str. I-7747.

<sup>(50)</sup> Glej sodbo v zadevi *Altmark*, točke od 77 do 82.

<sup>(51)</sup> Sodba v zadevi *Stardust Marine*, točka 71. Zadeva C-124/10P, *Evropska komisija proti EDF, ZODL*, 2012, še neobjavljena, točke 84, 85 in 105.

49. Kadar ima letališče torej ugodnosti iz javnega financiranja, Komisija oceni, ali takšno financiranje pomeni pomoč, in sicer tako, da preveri, ali bi v podobnih okoliščinah zasebni subjekt ob upoštevanju predvidljivih možnosti donosa in brez upoštevanja vsakršnih preudarkov socialne, regionalne ali sektorske politike<sup>(52)</sup> odobril enako financiranje. Javno financiranje, dodeljeno v okoliščinah, ki ustrezajo običajnim tržnim pogojem, se ne obravnava kot državna pomoč<sup>(53)</sup>.

50. Sodišče je tudi odločilo, da se lahko med trajanjem naložbe ravnanje javnega vlagatelja primerja z ravnanjem zasebnega vlagatelja, ki se ravna po možnostih dolgotrajnejše donosnosti<sup>(54)</sup>. To velja zlasti za naložbe v infrastrukturo, ki pogosto vključujejo visoke vsote finančnih sredstev in lahko zagotovijo pozitivno donosnost šele po več letih. Pri vsaki oceni donosnosti letališča je treba upoštevati prihodke letališča.

51. V zvezi z javnim financiranjem letališč bi morala biti analiza skladnosti s preskusom NDTG utemeljena na jasnih predhodnih možnostih prihodnjih donosov za subjekt, ki dodeli financiranje<sup>(55)</sup>. Vse napovedi prometa, ki se uporabijo za ta namen, morajo biti realne in je zanje treba izvesti smiselne analize občutljivosti. Odsotnost poslovnega načrta kaže na to, da se preskus NDTG morda ne upošteva<sup>(56)</sup>. Države članice lahko ob odsotnosti poslovnega načrta zagotovijo analizo ali notranje dokumente javnih organov ali zadevnega letališča, iz katerih je jasno razvidno, da analiza, izvedena pred odobritvijo javnega financiranja, dokazuje upoštevanje preskusa NDTG.

52. Letališča lahko imajo pomembno vlogo pri spodbujanju lokalnega razvoja ali dostopnosti. Kljub temu se regionalni ali politični preudarki za namene preskusa NDTG ne smejo upoštevati<sup>(57)</sup>. Vendar se taki poudarki pod določenimi pogoji lahko upoštevajo pri ocenjevanju združljivosti pomoči.

### 3.5. Finančna razmerja med letališči in letalskimi prevozniki

53. Kadar ima letališče na voljo javna sredstva, se pomoč letalskemu prevozniku načeloma lahko izključi, če razmerje med letališčem in zadevnim letalskim prevoznikom prestane preskus NDTG. Običajno je tako, če:

a) cena letaliških storitev ustreza tržni ceni (glej oddelek 3.5.1) ali

b) je s predhodno analizo mogoče dokazati, da bo dogovor letališča/letalskega prevoznika privedel do pozitivnega dodatnega prispevka k dobičku za letališče (glej oddelek 3.5.2).

#### 3.5.1. Primerjava s tržno ceno

54. Eden od pristopov k oceni obstoja pomoči letalskim prevoznikom vključuje ugotovitev, ali cena, ki jo letališče zaračuna posameznemu letalskemu prevozniku, ustreza tržni ceni. Na podlagi razpoložljivih in ustreznih tržnih cen se lahko ob upoštevanju elementov v točki 60 opredeli ustrezno referenčno merilo.

55. Za opredelitev referenčnega merila je treba najprej omogočiti, da se izbere zadostno število primerljivih letališč, ki zagotavljajo primerljive storitve pod običajnimi tržnimi pogoji.

56. V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da zdaj velika večina letališč Unije stroške za naložbe in stroške poslovanja krije iz javnega financiranja. Večini navedenih letališč lahko obstanek na trgu zagotovi le javna podpora.

<sup>(52)</sup> Zadeve T-129/95, T-2/96 in T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke in Lech Stahlwerke proti Komisiji, Recueil 1999, str. II-17, točka 120. Glej tudi zadevo C-40/85, Kraljevina Belgija proti Komisiji, Recueil 1986, str. 2321, točka 13.

<sup>(53)</sup> Sodba v zadevi Stardust Marine, točka 69. Glej tudi zadevo C-303/88, Italija proti Komisiji, Recueil 1991, str. I-1433, točka 20.

<sup>(54)</sup> Zadeva C-305/89, Italija proti Komisiji (sodba v zadevi „Alfa Romeo“), Recueil 1991, str. I-1603, točka 20. Zadeva T-228/99, Westdeutsche Landesbank Girozentrale proti Komisiji, Recueil 2003, str. II-435, točke od 250 do 270.

<sup>(55)</sup> Glej Odločbo Komisije v zadevi C 25/2007 – Finska – Letališče Tampere Pirkkala in družba Ryanair, (UL L 309, 19.11.2013, str. 27).

<sup>(56)</sup> Zadeva C-124/10, Komisija proti EDF, še neobjavljena, točke 84, 85 in 105.

<sup>(57)</sup> Zadeve T-129/95, T-2/96 in T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke in Lech Stahlwerke proti Komisiji, Recueil 1999, str. II-17, točka 120. Glej tudi zadevo C-40/85, Kraljevina Belgija proti Komisiji, Recueil 1986, str. 2321, točka 13.



57. 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.

58. 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.

59. 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, zlasti ko se bodo pri javnem financiranju letališč pravila o državni pomoči uporabljala v celoti.

60. Komisija vsekakor meni, da bi moralo izvajanje primerjalne analize temeljiti na primerjavi letaliških pristojbin brez vseh ugodnosti, zagotovljenih letalskemu prevozniku (npr. podpora za trženje, popusti ali vsaka druga spodbuda), na ustreznem številu „primerljivih letališč“, katerih operatorji ravnaajo kot nosilci dejavnosti v tržnem gospodarstvu. Uporabiti bi bilo treba zlasti naslednje kazalnike:

- (a) obseg prometa;
- (b) vrsta prometa (poslovna ali čezmejna destinacija ali destinacija za prosti čas), sorazmeren pomen tovora in sorazmeren pomen prihodkov, ki izvirajo iz neletalskih dejavnosti letališča;
- (c) vrsta in raven ponujenih letaliških storitev;
- (d) oddaljenost med letališčem in velikim mestom;
- (e) število prebivalcev v ciljnem območju letališča;
- (f) blaginja okoliških območij (BDP na osebo) in
- (g) različna geografska območja, ki bi lahko privabila potnike.

### 3.5.2. Predhodna analiza donosnosti

61. Komisija meni, da je najustreznejše merilo za oceno dogovorov, ki jih sklenejo letališča s posameznimi letalskimi prevozniki, predhodna analiza dodatne dobičkonosnosti.

62. Komisija v zvezi s tem meni, da je razlikovanje cen standardna poslovna praksa, če je to v skladu z vsem ustreznim konkurenčnim pravom in sektorsko zakonodajo<sup>(58)</sup>. Kljub temu morajo biti take različne politike določanja cen komercialno upravičene, da bodo v skladu s preskusom NDTG<sup>(59)</sup>.

63. Komisija meni, da se dogovori, sklenjeni med letalskimi prevozniki in letališčem, lahko štejejo za skladne s preskusom NDTG, kadar s predhodnega vidika postopno prispevajo k donosnosti letališča. Letališče mora pri sklepanju dogovora z letalskim prevoznikom (na primer individualna pogodba ali splošna shema letaliških pristojbin) dokazati, da je v celotnem obdobju trajanja dogovora zmožno pokriti vse stroške, ki nastanejo pri sklenitvi takega dogovora in sicer z razumno stopnjo dobička<sup>(60)</sup> na podlagi dobrih srednjeročnih obetov<sup>(61)</sup>.

<sup>(58)</sup> Ustrezne določbe vključujejo člena 101 in 102 Pogodbe ter Direktivo 2009/12/ES.

<sup>(59)</sup> Glej Odločbo Komisije v zadevi C 12/2008 – Slovaška – Sporazum med letališčem Bratislava in družbo Ryanair (UL L 27, 1.2.2011, str. 24) in Odločbo Komisije v zadevi C 25/2007 – Finska – Letališče Tampere Pirkkala in družba Ryanair, (UL L 309, 19.11.2013, str. 27).

<sup>(60)</sup> Razumna stopnja dobička je „običajna“ stopnja donosa kapitala, tj. stopnja donosa, ki bi jo zahtevalo povprečno podjetje za naložbo ali podobno tveganje. Donos se izmeri kot metoda notranje stopnje donosa predvidenih denarnih tokov, nastalih zaradi dogovora z letalskim prevoznikom.

<sup>(61)</sup> To ne izključuje predvidevanja, da lahko prihodnji zaslužki v obdobju trajanja dogovorov izravnajo začetne izgube.

64. Da se oceni, ali je dogovor, ki ga je letališče sklenilo z letalskim prevoznikom, v skladu s preskusom NDTG, je treba upoštevati pričakovane prihodke iz neletalskih dejavnosti, ki izvirajo iz dejavnosti letalskega prevoznika, in pa letališke pristojbine brez vseh znižanj, podpore za trženje ali shem spodbud<sup>(62)</sup>. Podobno bi bilo treba upoštevati tudi vse dodatne stroške, ki jih ima letališče v zvezi z dejavnostjo letalskega prevoznika na letališču<sup>(63)</sup>. Taki dodatni stroški bi morali obsegati vse kategorije odhodkov ali naložb, npr. dodatne stroške za zaposlene, opremo in naložbe, nastalih zaradi prisotnosti letalskega prevoznika na letališču. Če se mora letališče na primer razširiti ali zgraditi nov terminal ali druge objekte zlasti za izpolnitev potreb določenega letalskega prevoznika, je treba take stroške upoštevati pri izračunu dodatnih stroškov. Nasprotno pa se stroškov, ki bi jih letališče moralo kriti v vsakem primeru in ne glede na dogovor z letalskim prevoznikom, ne sme upoštevati pri preskusu NDTG.

65. Kadar je operator letališča prejel združljivo pomoč, se prednost, ki izhaja iz take pomoči, ne prenese na določenega letalskega prevoznika<sup>(64)</sup>, če so izpolnjeni naslednji pogoji: infrastruktura je odprta za vse letalske prevoznike<sup>(65)</sup> (to vključuje infrastrukturo, ki jo bodo verjetneje uporabljale določene kategorije, kot so nizkocevnovni prevozniki ali ponudniki čarterskih poletov) in ni namenjena le določenemu letalskemu prevozniku, letalski prevozniki pa tudi plačajo tarife, ki pokrijejo najmanj dodatne stroške, kot je določeno v točki 64. Poleg tega Komisija meni, da bi bila takšna pomoč, čeprav bi obstajala državna pomoč letalskim prevoznikom, pod takimi pogoji vsekakor združljiva z notranjim trgov iz enakih razlogov, ki upravičujejo združljivost pomoči na ravni letališča. Kadar je operator letališča prejel nezdružljivo pomoč za naložbe, se prednost, ki izhaja iz take pomoči, ne prenese na določenega letalskega prevoznika, če so izpolnjeni naslednji pogoji: infrastruktura je odprta za vse letalske prevoznike in ni namenjena le določenemu letalskemu prevozniku, letalski prevozniki pa plačajo tarife, ki pokrijejo najmanj dodatne stroške, kot je določeno v točki 64. Komisija meni, da pod takimi pogoji sektorske prednosti, dane industriji zračnega prevoza ali drugim uporabnikom, ni mogoče izključiti, vendar pa ne bi smela voditi k izterjavam od določenih letalskih prevoznikov ali drugih uporabnikov.

66. Pri ocenjevanju dogovorov letališča/letalskih prevoznikov bo Komisija upoštevala tudi, v kakšnem obsegu se lahko ocenjevani dogovori štejejo za del izvajanja splošne strategije letališča, ki pričakovano vodi k donosnosti, vsaj z dolgoročnega vidika.

#### 4. JAVNO FINANCIRANJE STORITEV SPLOŠNEGA GOSPODARSKEGA POMENA

67. Javni organi lahko v nekaterih primerih določene gospodarske dejavnosti, ki jih izvajajo letališča ali letalski prevozniki, opredelijo kot storitve splošnega gospodarskega pomena (v nadaljnjem besedilu: SSGP) v smislu člena 106(2) Pogodbe in sodne prakse v zadevi *Altmark*<sup>(66)</sup> ter zagotovijo nadomestilo za izvajanje takih storitev.

<sup>(62)</sup> Prav tako se bo upoštevala vsaka javna podpora, kot so na primer dogovori o trženju, neposredno sklenjeni med javnimi organi in letalskim prevoznikom, za nadomestitev dela normalnih stroškov, ki jih ima letališče v zvezi z dogovorom letališča/letalskega prevoznika. To ni povezano s tem, ali je taka podpora neposredno odobrena zadevnemu letalskemu prevozniku ali usmerjena prek letališča ali drugega subjekta.

<sup>(63)</sup> Sodba v zadevi *Charleroi*, točka 59.

<sup>(64)</sup> Kar je navedeno v tem odstavku o letalskih prevoznikih, velja tudi za druge uporabnike letališča.

<sup>(65)</sup> Glej zlasti združeni zadevi T-443/08 in T-455/08, *Mitteldeutsche Flughafen AG in Flughafen Leipzig Halle GmbH* proti Komisiji, ZOdl 2011, str. II-1311, točka 109.

<sup>(66)</sup> Glej sodbo v zadevi *Altmark*, točke od 86 do 93. Javno financiranje za zagotavljanje SSGP ne pomeni selektivne prednosti v smislu člena 107(1) Pogodbe, če so izpolnjeni naslednji štirje pogoji: (a) upravičenec do mehanizma državnega financiranja za SSGP mora biti uradno pooblaščen za opravljanje SSGP, te obveznosti pa morajo biti jasno opredeljene; (b) merila za izračun nadomestila morajo biti določena vnaprej ter objektivno in pregledno; (c) nadomestilo ne sme presežati tistega, kar je potrebno za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali z izpolnjevanjem obveznosti SGEL, ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti ter (d) če upravičenec ni izbran s postopkom oddaje javnega naročila, ki omogoča najmanjše stroške zagotavljanja storitve skupnosti, se mora raven odobrenega nadomestila določiti na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička.

68. V teh primerih se za smernice o pogojih, pod katerimi javno financiranje SSGP pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe, uporabi sporočilo o SSGP<sup>(67)</sup> in Uredba Komisije (EU) št. 360/2012<sup>(68)</sup>. Pomoč v obliki nadomestil za javne storitve bo ocenjena v skladu s Sklepom Komisije 2012/21/EU<sup>(69)</sup> in okvirom SSGP<sup>(70)</sup>. Ti štiri dokumenti skupaj sestavljajo „sveženj SSGP“, ki se uporablja tudi pri nadomestilu, dodeljenemu letališčem in letalskim prevoznikom. V nadaljevanju bo ponazorjena uporaba nekaterih načel, določenih v svežnju SSGP, ob upoštevanju nekaterih posebnosti tega sektorja.

#### 4.1. Opredelitev storitve splošnega gospodarskega pomena v letališkem sektorju in sektorju zračnega prevoza

69. Prvo merilo iz sodbe v zadevi *Altmark* zahteva jasno opredelitev nalog, ki sestavljajo storitev splošnega gospodarskega pomena. Ta zahteva sovпада z zahtevo iz člena 106(2) Pogodbe<sup>(71)</sup>. V skladu s sodno prakso<sup>(72)</sup> je treba podjetjem, ki so pooblaščenca za opravljanje SSGP, tako nalogo dodeliti z aktom javnega organa. Kot je tudi pojasnila Komisija<sup>(73)</sup>, bi morala dejavnost, da bi veljala za SSGP, imeti posebne značilnosti, ki jih navadne gospodarske dejavnosti nimajo, in da cilj splošnega pomena, ki ga želijo doseči javni organi, ne more biti zgolj razvoj nekaterih gospodarskih dejavnosti ali gospodarskih območij, kakor je določeno v členu 107(3)(c) Pogodbe<sup>(74)</sup>.

70. V zvezi s storitvami zračnega prevoza se lahko obveznosti javne službe naložijo le v skladu z Uredbo (ES) št. 1008/2008<sup>(75)</sup>. Zlasti se take obveznosti lahko naložijo le v zvezi s posebno ruto ali skupino rut<sup>(76)</sup> in ne v zvezi s katero koli splošno ruto z odhodi z danega letališča, mesta ali regije. Poleg tega se obveznosti javne službe v zvezi z ruto lahko uvedejo le, da se izpolnijo prevozne potrebe, ki jih obstoječa zračna ruta ali drug način prevoza ne more ustrezno zadostiti<sup>(77)</sup>.

71. V zvezi s tem je treba poudariti, da skladnost z vsebinskimi in postopkovnimi zahtevami Uredbe (ES) št. 1008/2008 ne pomeni, da zadevnim državam članicam ni treba oceniti skladnosti s členom 107(1) Pogodbe.

72. V zvezi z letališči Komisija meni, da se lahko splošno upravljanje letališča v upravičenih primerih obravnava kot SSGP. Ob upoštevanju načel, navedenih v točki 69, je po mnenju Komisije to mogoče le, če bi bil del območja, ki ima morebitno korist od letališča, brez tega letališča izoliran od ostalega območja Unije v tolikšni meri, da bi to poseglo v njegov družbeni in gospodarski razvoj. Taka ocena bi morala ustrezno upoštevati druge načine prevoza in zlasti železniških storitev za visoke hitrosti ali pomorskih povezav s trajekti. V takih primerih lahko javni organi letališču naložijo obveznost javne službe, da zagotovijo, da letališče ostane odprto za komercialni promet. Komisija ugotavlja, da imajo nekatera letališča pomembno vlogo v smislu regionalne povezanosti izoliranih, oddaljenih ali obrobni regij EU. Do takega položaja lahko pride zlasti v zvezi z najbolj obrobni regijami, pa tudi otoki in drugimi območji Unije. Na zadevnih letališčih je lahko upravičeno določiti obveznosti SSGP, kar je treba oceniti za vsak primer posebej in je odvisno od posebnih značilnosti vsakega letališča ter regije, v kateri deluje.

<sup>(67)</sup> Glej opombo 22.

<sup>(68)</sup> Uredba Komisije (EU) št. 360/2012 z dne 25. aprila 2012 o uporabi členov 107 in 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije pri pomoči *de minimis* za podjetja, ki opravljajo storitve splošnega gospodarskega pomena (UL L 114, 26.4.2012, str. 8).

<sup>(69)</sup> Sklep Komisije 2012/21/EU z dne 20. decembra 2011 o uporabi člena 106(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljenega nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL L 7, 11.1.2012, str. 3).

<sup>(70)</sup> Sporočilo Komisije Okvir Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve (2011) (UL C 8, 11.1.2012, str. 15).

<sup>(71)</sup> Zadeva T-289/03, *British United Provident Association Ltd (BUPA)* proti Komisiji, ZOdl. 2008, str. II-81, točki 171 in 224.

<sup>(72)</sup> Glej združeni zadevi T-204/97 in T-270/97, *EPAC – Empresa para a Agroalimentação e Cereais, SA* proti Komisiji, Recueil 2000, str. II-2267, točka 126, in zadevo T-17/02, *Fred Olsen, SA* proti Komisiji, ZOdl. 2005, str. II-2031, točke 186, 188 in 189.

<sup>(73)</sup> Glej sporočilo SSGP, odstavek 45.

<sup>(74)</sup> Glej sklep N 381/04 – Francija, Projekt telekomunikacijskega omrežja s hitrim prenosom v departmaju Pyrénées-Atlantiques (DORSAL), (UL C 162, 2.7.2005, str. 5).

<sup>(75)</sup> Členi 16, 17 in 18.

<sup>(76)</sup> Jasno je treba opredeliti tako začetno kot ciljno letališče; glej člen 16(1) Uredbe (ES) št. 1008/2008.

<sup>(77)</sup> Zlasti Komisija meni, da bi bilo težko upravičiti obveznosti javne službe na ruti do danega letališča, če že obstajajo podobne storitve, predvsem v smislu časa prevoza, frekvenc, ravni in kakovosti storitve, do drugega letališča, ki se izvajajo za isto ciljno območje.

73. Ob upoštevanju posebnih zahtev, povezanih z obveznostmi javne službe za storitve zračnega prevoza<sup>(78)</sup>, in popolne liberalizacije trgov zračnega prometa Komisija meni, da obveznosti javne službe, naložene letališčem, ne bi smele obsegati tudi razvoja komercialnih storitev zračnega prometa.

#### 4.2. Združljivost pomoči v obliki nadomestila za javne storitve

74. Če merila iz sodbe v zadevi *Altmark* niso kumulativno izpolnjena, nadomestilo za javne storitve upravičencu zagotavlja gospodarsko prednost in lahko pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe. Taka državna pomoč se lahko šteje za združljivo z notranjim trgov, skladno s členom 106(2) Pogodbe, če so izpolnjena vsa merila združljivosti, oblikovana za uporabo tega odstavka.

75. Državna pomoč v obliki nadomestila za javne storitve je izvzeta iz obveznosti priglasitve iz člena 108(3) Pogodbe, če so izpolnjene zahteve, določene v Sklepu 2012/21/EU. Področje uporabe Sklepa 2012/21/EU zajema nadomestilo za javne storitve, ki se dodeli:

- a) letališčem, na katerih povprečni letni promet ne presega 200 000 potnikov<sup>(79)</sup> v obdobju trajanja pogodbe SSGP, in
- b) letalskim prevoznikom za zračne povezave do otokov, na katerih povprečni letni promet ne presega 300 000 potnikov<sup>(80)</sup>.

76. Državna pomoč, ki ni zajeta v Sklepu 2012/21/EU, se lahko razglasi za združljivo v skladu s členom 106(2) Pogodbe, če so izpolnjeni pogoji okvira SSGP. Vendar je treba poudariti, da se bodo za oceno v skladu s Sklepom 2012/21/EU in v skladu z okvirom SSGP uporabili premisleki o opredelitvi obveznosti javne službe, ki se naložijo letališčem ali letalskim prevoznikom, v točkah od 69 do 73 teh smernic.

### 5. ZDRUŽLJIVOST POMOČI V SKLADU S ČLENOM 107(3)(C) POGODBE

77. Če javno financiranje letališč in/ali letalskih prevoznikov pomeni pomoč, se ta lahko šteje za združljivo z notranjim trgov, skladno s členom 107(3)(c) Pogodbe, če je v skladu z merili združljivosti za letališča iz oddelka 5.1 teh smernic in merili združljivosti za letalske prevoznike iz oddelka 5.2. Državna pomoč, dodeljena letalskim prevoznikom, ki postopno zmanjšuje donosnost letališča (glej točki 63 in 64 teh smernic), se bo štela za nezdružljivo z notranjim trgov, skladno s členom 107(3) Pogodbe, razen če so izpolnjeni pogoji združljivosti za zagonsko pomoč iz oddelka 5.2 teh smernic.

78. Da bi Komisija ocenila, ali se za ukrep državne pomoči lahko šteje, da je združljiv z notranjim trgov, skladno s členom 107(3) Pogodbe, na splošno prouči, ali oblika ukrepa pomoči zagotavlja, da je pozitivni učinek pri doseganju cilja skupnega interesa večji od njegovih možnih negativnih učinkov na trgovino in konkurenco.

79. Sporočilo o posodobitvi področja državnih pomoči je pozvalo k določitvi in opredelitvi skupnih načel, ki se lahko uporabijo pri oceni združljivosti vseh ukrepov pomoči, ki jih izvaja Komisija. Ukrep državne pomoči se bo štela za združljivega z notranjim trgov, skladno s členom 107(3) Pogodbe, če so kumulativno izpolnjeni naslednji pogoji:

- (a) prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa: ukrep državne pomoči mora imeti cilj skupnega interesa v skladu s členom 107(3) Pogodbe;
- (b) potreba po posegih države: ukrep državne pomoči mora biti usmerjen v primere, ko taka pomoč lahko zagotovi pomembne izboljšave, ki jih trg sam ne more doseči, na primer z odpravljanjem tržne pomanjkljivosti ali obravnavanjem pomisleka glede enakosti ali kohezije;
- (c) ustreznost ukrepa pomoči: ukrep pomoči mora biti ustrezen politični instrument za usmerjenost k cilju skupnega interesa;

<sup>(78)</sup> Glej točko 70 ter uvodno izjavo 12 in člene od 16 do 18 Uredbe (ES) št. 1008/2008.

<sup>(79)</sup> Ta prag se nanaša na štetje po številu potovanj v eno smer, kar pomeni, da se potnik, ki leti z letališča in nazaj na to letališče, šteje dvakrat. Če je dano letališče del skupine letališč, se število potnikov ugotovi na podlagi vsakega posameznega letališča.

<sup>(80)</sup> Ta prag se nanaša na štetje po številu potovanj v eno smer, kar pomeni, da se potnik, ki leti na otok in nazaj, šteje dvakrat. To velja za posamezne rute med letališčem na otoku in letališčem na celini.

- (d) spodbujevalni učinek: pomoč mora spremeniti vedenje zadevnih podjetij tako, da prevzamejo dodatno dejavnost, ki je sicer ne bi izvajali brez pomoči ali bi jo izvajali omejeno ali na drugačen način ali na drugi lokaciji;
- (e) sorazmernost pomoči (pomoč, omejena na najmanjšo potrebno): pomoč mora biti omejena na najmanjšo potrebno pomoč, ki lahko zagotovi dodatno naložbo ali dejavnosti na zadevnem območju;
- (f) izogibanje neupravičenim negativnim učinkom na konkurenco in trgovino med državami članicami: negativni učinki pomoči morajo biti ustrezno omejeni, tako da je splošno ravnovesje ukrepa pozitivno;
- (g) preglednost pomoči: države članice, Komisija, gospodarski subjekti in zainteresirana javnost morajo imeti enostaven dostop do vseh relevantnih aktov in koristnih informacij o pomoči, odobreni v skladu z njimi, kot je navedeno v oddelku 8.2.

80. Kar zadeva državno pomoč v letalskem sektorju, so po mnenju Komisije navedena skupna načela upoštevana, kadar državna pomoč, dodeljena letališčem ali letalskim prevoznikom, izpolnjuje vse ustrezne pogoje iz oddelkov 5.1 in 5.2. Skladnost z navedenimi pogoji torej pomeni združljivost pomoči z notranjim trgovom v skladu s členom 107(3)(c) Pogodbe.

81. Vendar če se zaradi nerazdružljivega vidika ukrepa državne pomoči in pogojev, ki zanj veljajo (vključno z načinom financiranja, če je z ukrepom pomoči neločljivo povezan), krši pravo Unije, pomoči ni mogoče razglasiti za združljivo z notranjim trgovom<sup>(81)</sup>.

82. Poleg tega bo Komisija pri ocenjevanju združljivosti vsake državne pomoči z notranjim trgovom upoštevala vse postopke v zvezi s kršitvami člena 101 ali 102 Pogodbe, ki lahko zadevajo upravičenca pomoči in ki je lahko pomembna za njeno oceno v skladu s členom 107(3) Pogodbe<sup>(82)</sup>.

## 5.1. Pomoč letališčem

### 5.1.1. Pomoč za naložbe letališčem

83. Pomoč za naložbe, dodeljena letališčem kot posamezna pomoč ali v skladu s shemo pomoči, se bo štela za združljivo z notranjim trgovom, skladno s členom 107(3)(c) Pogodbe, če so kumulativno izpolnjeni pogoji iz točke 79, kot je določeno v točkah od 84 do 108:

(a) Prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa

84. pomoč za naložbe letališčem se bo štela za prispevek k doseganju cilja skupnega interesa, če:

a) poveča mobilnost državljanov Unije in povezljivost regij z vzpostavitvijo točk za dostop za polete znotraj Unije, ali

b) pomeni boj proti preobremenjenosti letalskega prevoza na velikih letaliških vozliščih Unije, ali

c) spodbuja regionalni razvoj.

85. Kljub vsemu pa podvajanje nedobičkonosnih letališč ali ustvarjanje dodatne neuporabljene zmogljivosti ne prispeva k cilju skupnega interesa. Če je osnovni cilj naložbenega projekta ustvariti novo zmogljivost letališča, mora nova infrastruktura na srednji rok zadovoljiti napovedano povpraševanje letalskih prevoznikov, potnikov in špediterjev v ciljnem območju letališča. Vsaka naložba, ki nima zadovoljivih srednjeročnih obetov za uporabo ali zmanjšuje srednjeročne obete za uporabo obstoječe infrastrukture v ciljnem območju, se ne sme šteti kot naložba, katere cilj je skupni interes.

<sup>(81)</sup> Glej na primer zadevo C-156/98, Nemčija proti Komisiji, Recueil 2000, str. I-6857, točka 78, in zadevo C-333/07, Régie Networks proti Rhone Alpes Bourgogne, ZOdl. 2008, str. I-10807, točke od 94 do 116.

<sup>(82)</sup> Glej zadevo C-225/91, Matra proti Komisiji, Recueil 1993, str. I-3203, točka 42.

86. Zato bo Komisija imela pomisleke glede srednjeročnih obetov za uporabo letališke infrastrukture na letališču v ciljnem območju obstoječega letališča, kadar obstoječe letališče ne deluje s polno zmogljivostjo ali blizu polne zmogljivosti. Srednjeročne obete za uporabo je treba prikazati na podlagi preudarnih napovedi glede potniškega in tovornega prometa, ki so del predhodnega poslovnega načrta, in morajo opredeliti verjetni učinek naložbe na uporabo obstoječe infrastrukture, kot je drugo letališče ali drugi načini prevoza, zlasti železniške povezave za visoke hitrosti.

(b) Potreba po posredovanju države

87. Da bi se ocenilo, ali je državna pomoč učinkovita pri doseganju cilja skupnega interesa, je treba najprej opredeliti problem, ki zahteva obravnavo. Državna pomoč mora biti usmerjena v primere, ko taka pomoč lahko zagotovi pomembne izboljšave, ki jih trg sam ne more doseči.

88. Manjša letališča se pri razvijanju svojih storitev in privabljanju zasebnega financiranja za svoje naložbe v infrastrukturo pogosto spoprijemajo z manj ugodnimi pogoji kot velika letališča v Uniji. Zaradi naštetih razlogov lahko imajo manjša letališča pod sedanjimi tržnimi pogoji težave z zagotavljanjem finančnih sredstev za svoje naložbe brez javnega financiranja.

89. Potreba po javnem financiranju za nove infrastrukture bo zaradi visokih fiksnih stroškov<sup>(83)</sup> različna, in sicer bo odvisna od velikosti letališča ter bo običajno večja za manjša letališča. Komisija meni, da se pod sedanjimi tržnimi pogoji lahko opredelijo naslednje kategorije letališč<sup>(84)</sup> in njihove sorazmerne finančne sposobnosti preživetja:

- a) letališča z največ 200 000 potniki na leto morda ne bodo zmožna v veliki meri pokriti svojih stroškov investicijskega vzdrževanja;
- b) letališča z letnim potniškim prometom med 200 000 in 1 milijonom potnikov običajno v veliki meri niso zmožna pokriti svojih stroškov investicijskega vzdrževanja;
- c) letališča z letnim potniškim prometom med 1 in 3 milijoni potnikov bi v povprečju morala biti zmožna pokriti večji delež svojih stroškov investicijskega vzdrževanja;
- d) letališča z letnim potniškim prometom nad 3 in do 5 milijonov potnikov bi morala načeloma biti zmožna v veliki meri pokriti vse svoje stroške (vključno s stroški poslovanja in stroški investicijskega vzdrževanja), vendar lahko v nekaterih okoliščinah posebnih primerov za financiranje nekaterih svojih stroškov investicijskega vzdrževanja potrebujejo javno podporo;
- e) letališča z letnim potniškim prometom več kot 5 milijonov potnikov so običajno dobičkonosna in so zmožna pokriti vse svoje stroške, razen v izjemnih okoliščinah.

(c) Ustreznost državne pomoči kot instrumenta politike

90. Države članice morajo prikazati, da je ukrep pomoči ustrezen politični instrument za doseganje nameravnega cilja ali za odpravljanje težav, ki se nameravajo reševati s to pomočjo. Ukrep pomoči se ne šteje za združljivega z notranjim trgov, če je enak cilj mogoče doseči z drugimi, manj izkrivljajočimi instrumenti politik ali instrumenti pomoči.

91. Države članice se lahko v zvezi z uporabo različnih instrumentov politik in oblik pomoči odločajo različno. Na splošno velja, da se zadevni ukrepi štejejo za primeren instrument, kadar je država članica proučila druge možnosti politike in se je uporaba selektivnega instrumenta, kot je državna pomoč v obliki neposredne dodelitve, primerjala z manj izkrivljajočimi oblikami pomoči (kot so posojila, jamstva ali vračljivi predujmi).

92. Zaželeno je, da države članice, kadar je mogoče, oblikujejo nacionalne sheme, ki izražajo glavna načela javnega financiranja, in navedejo najpomembnejše lastnosti načrtovanega javnega financiranja letališč. Okvirne sheme zagotavljajo doslednost uporabe javnih sredstev, zmanjšajo upravno breme manjših organov, ki dodeljujejo pomoč, in spodbujajo izvajanje posameznih ukrepov pomoči. Poleg tega so države članice pozvane, naj podajo jasne smernice za izvajanje financiranja državne pomoči v korist regionalnih letališč.

<sup>(83)</sup> Od 70 % do 90 % stroškov letališča je fiksnih.

<sup>(84)</sup> Kategorije letališč so za namene teh smernic določene na podlagi razpoložljivih podatkov te gospodarske panoge.

## (d) Obstoje spodbujevalnega učinka

93. Delo v zvezi s posamezno naložbo se lahko začne šele po predložitvi vloge organu, ki dodeljuje pomoč. Če se delo začne pred predložitvijo vloge organu, ki dodeljuje pomoč, se nobena pomoč, dodeljena za zadevno naložbo, ne bo štela za združljivo z notranjim trgovom.

94. Naložbeni projekt na letališču je lahko z gospodarskega vidika privlačen sam po sebi. Zato je treba preveriti, ali se naložba brez državne pomoči ne bi izvedla ali se ne bi izvedla v enakem obsegu. Če se to potrdi, bo Komisija menila, da ima ukrep pomoči spodbujevalni učinek.

95. Spodbujevalni učinek opredeljuje analiza hipotetičnih scenarijev, ki primerja ravni načrtovanih dejavnosti s pomočjo in brez nje.

96. Kadar ni znan noben poseben hipotetični scenarij, je lahko spodbujevalni učinek predviden, kadar obstaja vrzel v financiranju stroškov investicijskega vzdrževanja, tj. kadar je na podlagi predhodnega poslovnega načrta mogoče prikazati, da obstaja razlika med pozitivnimi in negativnimi denarnimi tokovi iz poslovanja (vključno s stroški za naložbe v osnovna sredstva) med trajanjem naložbe v neto sedanji vrednosti<sup>(85)</sup>.

## (e) Sorazmernost pomoči (pomoč, omejena na najmanjšo potrebno)

97. Najvišji dovoljeni znesek državne pomoči se izrazi kot odstotek upravičenih stroškov (največja intenzivnost pomoči). Upravičeni stroški so stroški, povezani z naložbami v letališko infrastrukturo, vključno s stroški načrtovanja, infrastrukturo za zemeljsko oskrbo (kot je tekoči trak za prtljago itd.) in letališko opremo. Stroški naložb, povezani z neletalskimi dejavnostmi (zlasti z dejavnostmi parkirišč, hotelov, restavracij in pisarniških prostorov), niso upravičeni<sup>(86)</sup>.

98. Stroški za naložbe, povezani s storitvami zemeljske oskrbe (kot so avtobusi, vozila itd.), so upravičeni le, če so del infrastrukture za zemeljsko oskrbo.<sup>(87)</sup>

99. Da bi bila pomoč za naložbe letališčem sorazmerna, je treba njen znesek omejiti na dodatne stroške (brez dodatnih prihodkov), ki izhajajo iz izvajanja projekta/dejavnosti z dodeljeno pomočjo, in ne iz drugega projekta/dejavnosti, ki bi ga/jo upravičenec izvajal v hipotetičnem scenariju, tj. če ne bi prejel pomoči. Kadar ni znan noben poseben hipotetični scenarij, znesek državne pomoči, da bi bil sorazmeren, ne sme preseči vrzeli v financiranju naložbenega projekta (tako imenovano „vrzel v financiranju stroškov investicijskega vzdrževanja“), ki se določi na podlagi predhodnega poslovnega načrta kot neto sedanja vrednost razlike med pozitivnimi in negativnimi denarnimi tokovi iz poslovanja (vključno s stroški za naložbe) v času trajanja naložbe. Za pomoč za naložbe mora poslovni načrt zajeti obdobje gospodarske uporabe sredstva.

100. Vrzel v financiranju se bo razlikovala glede na velikost letališča ter bo običajno večja za manjša letališča, zato bo Komisija za zagotovitev splošne sorazmernosti uporabila različne največje dovoljene intenzivnosti pomoči. Intenzivnost pomoči ne sme preseči največje dovoljene intenzivnosti pomoči za naložbe in v nobenem primeru ne sme presegati dejanske vrzeli v financiranju naložbenega projekta.

101. Naslednja preglednica povzema največjo dovoljeno intenzivnost pomoči glede na velikost letališča, izmerjeno po številu potnikov na leto<sup>(88)</sup>:

Velikost letališča glede na povprečni potniški promet (število potnikov na leto)	Največja intenzivnost pomoči za naložbe
>3–5 milijonov	do 25 %
1–3 milijonov	do 50 %
< 1 milijon	do 75 %

<sup>(85)</sup> To ne izključuje predvidevanja, da lahko prihodnji zaslužki izravnajo začetne izgube.

<sup>(86)</sup> Financiranje takih dejavnosti v teh smernicah ni zajeto, ker niso povezane s prometom, in se bodo zato ocenile na podlagi ustreznih sektorskih in splošnih pravil.

<sup>(87)</sup> Načela v teh smernicah ne veljajo za pomoč za zagotavljanje storitev zemeljske oskrbe, ne glede na to, ali jih tretjim stranem zagotavlja letališče samo, letalski prevoznik ali dobavitelj storitev zemeljske oskrbe; taka pomoč se bo ocenila na podlagi ustreznih splošnih pravil.

<sup>(88)</sup> Dejanski povprečni letni potniški promet v dveh finančnih letih pred letom, v katerem je pomoč priglašena ali dejansko dodeljena ali plačana, če gre za nepriglašeno pomoč. V primeru, da se ustvari novo potniško letališče, je treba upoštevati napovedan povprečni letni potniški promet v dveh finančnih letih pred začetkom izvajanja komercialnega potniškega zračnega prometa. Ti pragi se nanašajo na štetje po številu potovanj v eno smer. To pomeni, da se potnik, ki leti na primer na letališče in nazaj, šteje dvakrat; to velja za posamezne rute. Če je dano letališče del skupine letališč, se število potnikov ugotovi na podlagi vsakega posameznega letališča.

102. Najvišje intenzivnosti pomoči za pomoč za naložbe za financiranje letališke infrastrukture se lahko povečajo za največ 20 %, če gre za letališče v oddaljeni regiji, ne glede na njegovo velikost.

103. Letališča s povprečnim prometom manj kot 1 milijon potnikov na leto morajo prispevati najmanj 25 % financiranja skupnih upravičenih stroškov za naložbe. Vendar lahko naložbeni projekti na nekaterih letališčih v obrobni regiji Unije in s povprečnim prometom manj kot 1 milijon potnikov na leto povzročijo vrzel v financiranju, ki je večja od najvišje dovoljene intenzivnosti pomoči. Intenzivnost, ki presega 75 %, je lahko upravičena v izjemnih okoliščinah za letališča s prometom manj kot 1 milijon potnikov na leto, kar je treba oceniti za vsak primer posebej in je odvisno od posebnih značilnosti vsakega letališča, naložbenega projekta ter regije, v kateri deluje.

104. Da bi Komisija upoštevala posebne okoliščine v zvezi s premestitvijo obstoječega letališča in prenehanjem letaliških dejavnosti na obstoječi lokaciji, bo ocenila zlasti sorazmernost, nujnost in najvišjo intenzivnost dodeljene državne pomoči na podlagi analize vrzeli v financiranju ali hipotetičnega scenarija vsakega posameznega primera, ne glede na povprečni potniški promet zadevnega letališča.

105. V zares izjemnih okoliščinah, ko obstaja jasna tržna pomanjkljivost, in ob upoštevanju razsežnosti naložbe, neizvedljivosti financiranja naložbe na kapitalskih trgih, zelo visoke ravni pozitivnih zunanjih učinkov ter izkrivljanja konkurence, lahko letališča, ki imajo v povprečju več kot 5 milijonov potnikov na leto, prejmejo pomoč za financiranje letališke infrastrukture. Vendar bo Komisija v takih primerih vedno opravila natančno oceno, zlasti oceno sorazmernosti, nujnosti in najvišje intenzivnosti dodeljene državne pomoči na podlagi analize vrzeli v financiranju in hipotetičnega scenarija vsakega posameznega primera, ne glede na povprečni potniški promet zadevnega letališča.

(f) Izogibanje neupravičenim negativnim učinkom na konkurenco in trgovino

106. Izkrivljajoče učinke ima lahko zlasti podvajanje nedobičkonosnih letališč ali ustvarjanje dodatne neuporabne zmogljivosti v ciljnem območju obstoječe infrastrukture. V skladu s tem bo Komisija načeloma imela pomisleke glede združljivosti naložbe v letališko infrastrukturo na letališču v ciljnem območju obstoječega letališča<sup>(89)</sup>, kadar obstoječe letališče ne deluje s polno zmogljivostjo ali blizu polne zmogljivosti.

107. Za omejitev morebitnih negativnih učinkov pomoči, kadar se letališča soočajo z blagimi proračunskimi ovirami<sup>(90)</sup>, se lahko pomoč za naložbe letališčem s prometom največ 5 milijonov potnikov dodeli kot vnaprejšnji fiksni znesek za pokritje upravičenih investicijskih stroškov ali v letnih obrokih za nadomestilo za vrzel v financiranju stroškov investicijskega vzdrževanja, ki je rezultat poslovnega načrta letališča.

108. Da se dodatno omejijo vsa izkrivljanja, mora biti letališče, vključno z vsako naložbo, za katero je dodeljena pomoč, odprto za vse morebitne uporabnike in se ne sme nameniti le enemu določenemu uporabniku. V primeru fizične omejitve zmogljivosti bi bilo treba dodelitev izvesti na podlagi bistvenih, nepristranskih, preglednih in nediskriminatornih meril.

Zahteve glede priglasitve za sheme pomoči in posamezne ukrepe pomoči

109. Zaželeno je, da države članice priglasijo sheme državne pomoči za pomoč za naložbe letališčem s povprečnim letnim prometom manj kot 3 milijone potnikov.

110. Pri ocenjevanju sheme pomoči se bodo pogoji v zvezi z nujnostjo pomoči, spodbujevalnim učinkom in sorazmernostjo pomoči šteli za izpolnjene, če se bo država članica zavezala, da bo dodelila posamezno pomoč v skladu z odobreno shemo pomoči šele, ko bo preverila, da so kumulativno izpolnjeni pogoji iz tega oddelka.

111. Zaradi večjega tveganja za izkrivljanje konkurence je treba naslednje ukrepe vedno priglasiti posamezno:

a) pomoč za naložbe letališčem s povprečnim letnim prometom več kot 3 milijone potnikov;

b) pomoč za naložbe letališčem s povprečnim letnim prometom manj kot 1 milijon potnikov, ki presega 75-odstotno intenzivnost pomoči, z izjemo letališč v oddaljenih regijah;

c) pomoč za naložbe, dodeljena za premestitev letališč;

<sup>(89)</sup> Glej oddelek 5.1.1.(a).

<sup>(90)</sup> Če se je morala pomoč določiti na podlagi naknadnih izračunov (z nadomestitvijo morebitnih primanjkljajev, ki nastanejo), letališča morda nimajo veliko spodbud, da bi omejile stroške in zaračunale ustrezne letališke pristojbine za pokritje stroškov.



- d) pomoč za naložbe za financiranje mešanega potniškega/tovornega letališča, ki je upravljalo več kot 200 000 ton tovora v dveh finančnih letih pred letom, v katerem je priglašena pomoč;
- e) pomoč za naložbe, katere cilj je ustvariti novo potniško letališče (vključno s preoblikovanjem obstoječega letališča v potniško letališče);
- f) pomoč za naložbe, katere cilj je ustvariti ali razviti letališče, ki je oddaljeno do 100 kilometrov ali 60 minut vožnje z avtomobilom, avtobusom, vlakom ali hitrim vlakom od obstoječega letališča.

#### 5.1.2. Pomoč letališčem za tekoče poslovanje

112. Pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena letališčem kot posamezna pomoč ali v skladu s shemo pomoči, se bo štela za združljivo z notranjim trgov, skladno s členom 107(3)(c) Pogodbe za prehodno obdobje 10 let od 4. aprila 2014, če so kumulativno izpolnjene zahteve iz točke 79, kot je določeno v točkah od 113 do 134:

##### (a) Prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa

113. Kot je bilo navedeno v točki 13, se z namenom, da letališčem omogoči dovolj časa, da se prilagodijo novim tržnim razmeram, in da se preprečijo motnje v zračnem prometu ter povezljivosti regij, šteje, da se bo v desetletnem prehodnem obdobju pomoč letališčem za tekoče poslovanje obravnavala kot prispevek k doseganju cilja skupnega interesa, če:

- a) poveča mobilnost državljanov Unije in povezljivost regij z vzpostavitvijo točk za dostop za polete znotraj Unije, ali
- b) pomeni boj proti preobremenjenosti letalskega prevoza na velikih letaliških vozliščih Unije, ali
- c) spodbuja regionalni razvoj.

114. Kljub temu pa podvajanje nedobičkonosnih letališč ne prispeva k cilju skupnega interesa. Kadar je letališče v istem ciljnem območju kot drugo letališče z neizkoriščeno zmogljivostjo, mora poslovni načrt na podlagi preudarnih napovedi glede potniškega in tovornega prometa v ciljnem območju opredeliti verjetni učinek na promet drugih letališč v tem ciljnem območju.

115. Glede na to bo imela Komisija pomisleke v zvezi z napovedmi nedobičkonosnega letališča, da bo doseglo kritje celotnih stroškov tekočega poslovanja ob koncu prehodnega obdobja, če je v istem ciljnem območju še eno letališče.

##### (b) Potreba po posredovanju države

116. Da bi se ocenilo, ali je državna pomoč učinkovita pri doseganju cilja skupnega interesa, je treba najprej opredeliti problem, ki zahteva obravnavo. Državna pomoč mora biti usmerjena v primere, ko taka pomoč lahko zagotovi pomembne izboljšave, ki jih trg sam ne more doseči.

117. Manjša letališča se pri razvijanju svojih storitev in privabljanju zasebnega financiranja pogosto spoprijemajo z manj ugodnimi pogoji kot velika letališča v Uniji. Zato lahko imajo manjša letališča pod sedanjimi tržnimi pogoji težave z zagotavljanjem finančnih sredstev za svoje delovanje brez javnega financiranja.

118. Pod sedanjimi tržnimi pogoji bo potreba po javnem financiranju za stroške poslovanja zaradi visokih fiksnih stroškov različna, in sicer bo odvisna od velikosti letališča ter bo običajno sorazmerno večja za manjša letališča. Komisija meni, da se pod sedanjimi tržnimi pogoji lahko opredelijo naslednje kategorije letališč in njihove sorazmerne finančne sposobnosti preživetja:

- a) letališča z največ 200 000 potniki na leto morda ne bodo zmožna v veliki meri pokriti svojih stroškov poslovanja;
- b) letališča z letnim potniškim prometom med 200 000 in 700 000 potniki na leto morda ne bodo zmožna pokriti znatnega deleža svojih stroškov poslovanja;
- c) letališča z letnim potniškim prometom med 700 000 in 1 milijonom potnikov bi na splošno morala biti zmožna pokriti večji delež svojih stroškov poslovanja;

- d) letališča z letnim potniškim prometom med 1 in 3 milijoni potnikov bi v povprečju morala biti zmožna pokriti večino svojih stroškov poslovanja;
- e) letališča z letnim potniškim prometom več kot 3 milijone potnikov so običajno dobičkonosna na ravni poslovanja in bi morala biti zmožna pokriti svoje stroške poslovanja.

119. Zato Komisija meni, da letni promet za upravičenost do pomoči za tekoče poslovanje ne sme preseči 3 milijonov potnikov<sup>(91)</sup>.

(c) Ustreznost državne pomoči kot instrumenta politike

120. Države članice morajo prikazati, da je pomoč ustrezna za doseganje nameravanega cilja ali reševanje težav, ki se nameravajo obravnavati s to pomočjo. Ukrep pomoči se ne šteje za združljivega z notranjim trgov, če je enak cilj mogoče doseči z drugimi, manj izkrivljajočimi instrumenti politik ali instrumenti pomoči<sup>(92)</sup>.

121. Da se zagotovijo ustrezne spodbude za učinkovito upravljanje letališča, je znesek pomoči načeloma treba določiti predhodno kot fiksni znesek, ki zajema pričakovano vrzel v financiranju poslovanja (določeno na podlagi predhodnega poslovnega načrta) v prehodnem obdobju 10 let. Zato se nobeno naknadno povečanje zneska pomoči načeloma ne sme šteti za združljivo z notranjim trgov. Države članice lahko plačajo predhodni fiksni znesek kot vnaprejšnji pavšalni znesek ali v obrokih, na primer na letni osnovi.

122. V izjemnih okoliščinah, kadar poleg prihodnjih stroškov in gibanj prihodkov obstaja še posebej visoka stopnja negotovosti in se javni organ sooča s pomembnimi informacijskimi asimetrijami, lahko javni organ izračuna najvišji znesek združljive pomoči za tekoče poslovanje v skladu z modelom, ki temelji na začetni vrzeli v financiranju poslovanja na začetku prehodnega obdobja. Začetna vrzel v financiranju poslovanja je povprečje vrzeli v financiranju poslovanja (to pomeni količina stroškov poslovanja, ki ni zajeta s prihodki) v petih letih pred začetkom prehodnega obdobja (tj. od leta 2009 do 2013).

123. Zaželeno je, da države članice, kadar je mogoče, oblikujejo nacionalne sheme, ki izražajo glavna načela javnega financiranja, in navedejo najpomembnejše lastnosti načrtovanega javnega financiranja letališč. Okvirne sheme zagotavljajo doslednost uporabe javnih sredstev, zmanjšajo upravno breme manjših organov, ki dodeljujejo pomoč, in spodbujajo izvajanje posameznih ukrepov pomoči. Poleg tega so države članice pozvane k predložitvi jasnih smernic za izvajanje financiranja državne pomoči v korist regionalnih letališč in letalskih prevoznikov, ki uporabljajo navedena letališča.

(d) Obstoj spodbujevalnega učinka

124. Pomoč za tekoče poslovanje ima spodbujevalni učinek, če bi se ob njeni odsotnosti in ob upoštevanju možnega obstoja pomoči za naložbe ter ravni prometa raven gospodarske dejavnosti zadevnega letališča verjetno znatno zmanjšala.

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

125. Da bi bila pomoč za tekoče poslovanje sorazmerna, mora biti omejena na najmanjšo potrebno, da se dejavnost z dodeljeno pomočjo izvede.

126. Poslovni načrt letališča mora omogočiti, da se ob koncu prehodnega obdobja zagotovi pokritje vseh stroškov poslovanja. Ključni parametri tega poslovnega načrta so sestavni del ocene združljivosti, ki jo opravi Komisija.

127. Način za doseganje kritja celotnih stroškov poslovanja bo za vsako letališče drugačen in odvisen od začetne vrzeli v financiranju poslovanja letališča na začetku prehodnega obdobja. Prehodno obdobje se bo začelo 4. aprila 2014.

<sup>(91)</sup> Dejanski povprečni letni potniški promet v dveh finančnih letih pred letom, v katerem je pomoč priglašena ali dejansko dodeljena ali plačana, če gre za nepriglašeno pomoč. V primeru, da se ustvari novo potniško letališče, je treba upoštevati napovedan povprečni letni potniški promet v dveh finančnih letih pred začetkom izvajanja komercialnega potniškega zračnega prometa. Ti pragi se nanašajo na štetje po številu potovanj v eno smer. To pomeni, da se potnik, ki leti na primer na letališče in nazaj, šteje dvakrat; to velja za posamezne rute. Če je dano letališče del skupine letališč, se število potnikov ugotovi na podlagi vsakega posameznega letališča.

<sup>(92)</sup> Glej tudi točko 91.

128. Najvišji dovoljeni znesek pomoči v celotnem prehodnem obdobju bo v vsakem primeru omejen na 50 % prvotne vrzeli v financiranju za obdobje 10 let<sup>(93)</sup>. Če na primer letna povprečna vrzel v financiranju danega letališča v obdobju 2009–2013 znaša 1 milijon EUR, bi bil najvišji znesek pomoči za tekoče poslovanje, ki bi ga letališče lahko prejelo kot predhodno določen fiksni znesek, 5 milijonov EUR v desetih letih (50% x 1 milijon x 10). Za to letališče se nadaljnja pomoč za tekoče poslovanje ne bo štela za združljivo.

129. Najpozneje v desetih letih po začetku prehodnega obdobja morajo biti vsa letališča zmožna v celoti kriti svoje stroške poslovanja, po tem datumu pa se nobena pomoč letališčem za tekoče poslovanje ne bo štela za združljivo z notranjim trgovom, razen pomoči za tekoče poslovanje, dodeljeno v skladu s horizontalnimi pravili o državni pomoči, kot na primer pravila, ki veljajo za financiranje storitev splošnega gospodarskega pomena.

130. Pod sedanjimi tržnimi pogoji se letališča z letnim prometom največ 700 000 potnikov lahko soočajo s povečanimi težavami pri doseganju kritja celotnih stroškov v desetletnem prehodnem obdobju. Zato bo najvišji znesek dovoljene pomoči za letališča z največ 700 000 potniki na leto znašal 80 % prvotne vrzeli v financiranju poslovanja za obdobje petih let po začetku prehodnega obdobja. Če na primer letna povprečna vrzel v financiranju majhnega letališča v obdobju 2009–2013 znaša 1 milijon EUR, bi bil najvišji znesek pomoči za tekoče poslovanje, ki bi ga letališče lahko prejelo kot predhodno določen fiksni znesek, 4 milijone EUR v petih letih (80% x 1 milijon x 5). Komisija bo ponovno ocenila potrebo po nadaljnjem posebnem obravnavanju in prihodnje možnosti za kritje celotnih stroškov poslovanja za to kategorijo letališča, zlasti v zvezi s spremembo tržnih pogojev in možnostmi prihodnjih donosov.

(f) Izogibanje neupravičenim negativnim učinkom na konkurenco in trgovino

131. Komisija bo pri ocenjevanju združljivosti pomoči za tekoče poslovanje upoštevala izkrivljanje konkurence in učinke na trgovino. Kadar je letališče v istem ciljnem območju kot drugo letališče z neizkoriščeno zmogljivostjo, mora poslovni načrt na podlagi preudarnih napovedi glede potniškega in tovornega prometa opredeliti verjetni učinek na promet drugih letališč v tem ciljnem območju.

132. Pomoč za tekoče poslovanje za letališče v istem ciljnem območju se bo štela za združljivo z notranjim trgovom le, kadar država članica prikaže, da bodo vsa letališča v istem ciljnem območju zmožna v celoti pokriti stroške poslovanja ob koncu prehodnega obdobja.

133. Da se dodatno omejijo vsa izkrivljanja konkurence, mora biti letališče odprto za vse morebitne uporabnike in ne sme biti namenjeno le enemu določenemu uporabniku. V primeru fizične omejitve zmogljivosti bi bilo dodelitev treba izvesti na podlagi bistvenih, nepristranskih, preglednih in nediskriminatornih meril.

134. Da se omejijo negativni učinki na konkurenco in trgovino, bo Komisija poleg tega odobrila pomoč za tekoče poslovanje letališčem za prehodno obdobje 10 let z začetkom od 4. aprila 2014. Komisija bo ponovno ocenila položaj letališč z letnim prometom največ 700 000 potnikov štiri leta po začetku prehodnega obdobja.

Zahteve glede priglasitve za sheme pomoči in posamezne ukrepe pomoči

135. Zelo zaželeno je, da države članice priglasijo nacionalne sheme pomoči za tekoče poslovanje za financiranje letališč in ne posameznih ukrepov pomoči za vsako letališče. S tem bi se zmanjšalo upravno breme za organe držav članic in tudi za Komisijo.

136. Zaradi večjega tveganja za izkrivljanje konkurence je treba naslednje ukrepe vedno priglasiti posamezno:

- (a) pomoč za tekoče poslovanje za financiranje mešanega potniškega/tovornega letališča, ki je upravljalo več kot 200 000 ton tovora v dveh finančnih letih pred letom, v katerem je priglašena pomoč;
- (b) pomoč za tekoče poslovanje letališču, če so druga letališča oddaljena do 100 kilometrov ali 60 minut vožnje z avtomobilom, avtobusom, vlakom ali hitrim vlakom od obstoječega letališča.

Pomoč, dodeljena pred začetkom prehodnega obdobja

<sup>(93)</sup> 50-odstotna intenzivnost ustreza vrzeli v financiranju v 10 letih na letališču, ki od prvotnega kritja stroškov poslovanja na začetku prehodnega obdobja dosega kritje celotnih stroškov poslovanja po 10 letih.

137. Pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena pred začetkom prehodnega obdobja (vključno s pomočjo, izplačano pred objavo teh smernic dodeljene pred 4. aprilom 2014), se lahko razglasi za združljivo v celotnem znesku nepokritih stroškov poslovanja, če so izpolnjeni pogoji iz oddelka 5.1.2., z izjemo točk 115, 119, 121, 122, 123, 126 do 130, 132, 133 in 134. Komisija bo pri ocenjevanju združljivosti pomoči za tekoče poslovanje, dodeljene pred 4. aprilom 2014, upoštevala zlasti izkrivljanje konkurence.

## 5.2. Zagonska pomoč letalskim prevoznikom

138. Kot je navedeno v točki 15, se bo državna pomoč, dodeljena letalskim prevoznikom za začetek obratovanja nove rute ali novega razporeda, ki obsega pogostejše storitve, s ciljem povečati povezljivost regije, štela za združljivo z notranjim trgov, skladno s členom 107(3)(c) Pogodbe, če bodo kumulativno izpolnjeni pogoji iz točke 79, kot je določeno v točkah od 113 do 134.

(a) Prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa

139. Zagonska pomoč letališčem se bo štela za prispevek k doseganju cilja skupnega interesa, če:

a) poveča mobilnost državljanov Unije in povezljivost regij z odprtjem novih rut ali

b) spodbuja regionalni razvoj oddaljenih regij.

140. Kadar na povezavi, na kateri bo obratovala nova zračna ruta ali nov razpored, že obratuje železniška storitev za visoke hitrosti ali drugo letališče v istem ciljnem območju in pod primerljivimi pogoji, zlasti v smislu dolžine potovanja, se za tako zračno ruto ne sme šteti, da prispeva k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa.

(b) Potreba po posredovanju države

141. Manjša letališča se pri razvijanju svojih storitev pogosto spoprijemajo z manj ugodnimi pogoji kot velika letališča v Evropski uniji. Poleg tega letalski prevozniki niso vedno pripravljeni tvegati in odpreti rute z odhodi z nepoznanih in nepreizkušenih letališč, pri čemer morda niti nimajo ustreznih spodbud za to.

142. Na podlagi tega se bo zagonska pomoč štela za združljivo le za rute, ki povezujejo letališče z manj kot 3 milijoni potnikov na leto<sup>(94)</sup> z drugim letališčem v skupnem evropskem zračnem prostoru<sup>(95)</sup>.

143. Zagonska pomoč za rute, ki povezujejo letališče v oddaljeni regiji z drugim letališčem (znotraj ali zunaj skupnega evropskega zračnega prostora), se bo štela za združljivo ne glede na velikost zadevnih letališč.

144. Zagonska pomoč za rute, ki povezujejo letališče z več kot 3 milijoni potnikov na leto<sup>(96)</sup> in manj kot 5 milijoni potnikov na leto, ki niso locirana v oddaljenih regijah, se lahko šteje za združljivo z notranjim trgov le v ustrezno utemeljenih izjemnih primerih.

145. Zagonska pomoč za rute, ki povezujejo letališče z več kot 5 milijoni potnikov na leto, ki ni locirano v oddaljenih regijah, se ne sme šteti za združljivo z notranjim trgov.

(c) Ustreznost državne pomoči kot instrumenta politike

146. Države članice morajo prikazati, da je pomoč ustrezná za doseganje nameravanega cilja ali reševanje težav, ki se nameravajo obravnavati s to pomočjo. Ukrep pomoči se ne šteje za združljivega z notranjim trgov, če je enak cilj mogoče doseči z drugimi, manj izkrivljajočimi instrumenti politik ali instrumenti pomoči<sup>(97)</sup>.

<sup>(94)</sup> Dejanski povprečni letni potniški promet v dveh finančnih letih pred letom, v katerem je pomoč priglašena ali dejansko dodeljena ali plačana, če gre za nepriglašeno pomoč. V primeru, da se ustvari novo potniško letališče, je treba upoštevati napovedan povprečni letni potniški promet v dveh finančnih letih pred začetkom izvajanja komercialnega potniškega zračnega prometa. Ti pragi se nanašajo na števje po številu potovanj v eno smer. To pomeni, da se potnik, ki leti na primer na letališče in nazaj, šteje dvakrat; to velja za posamezne rute.

<sup>(95)</sup> Sklep 2006/682/ES Sveta in predstavnikov držav članic Evropske unije, ki so se sestali v okviru Sveta, o podpisu in začasni uporabi Večstranskega sporazuma med Evropsko skupnostjo in njenimi državami članicami, Republiko Albanijo, Republiko Bolgarijo, Bosno in Hercegovino, Republiko Črno goro, Republiko Hrvaško, Republiko Islandijo, Nekdanjo jugoslovansko republiko Makedonijo, Kraljevino Norveško, Romunijo, Republiko Srbijo in Začasno upravo misije Združenih narodov na Kosovu o vzpostavitvi skupnega evropskega zračnega prostora (ECAA) (UL L 285, 16.10.2006, str. 1).

<sup>(96)</sup> Glej tudi opombo 94.

<sup>(97)</sup> Glej tudi točko 91.

147. V predhodnem poslovnem načrtu, ki ga pripravi letalski prevoznik, mora biti določeno, da mora ruta, za katero se prejema pomoč, po treh letih postati donosna za letalskega prevoznika, in sicer brez javnega financiranja. Če letalski prevozniki nimajo poslovnega načrta za ruto, morajo zagotoviti nepreklicno zavezo letališču, da bo ruta delovala še najmanj tako dolgo, kot je bilo dolgo obdobje, v katerem je prejela zagonsko pomoč.

(d) Obstoj spodbujevalnega učinka

148. Zagonska pomoč letalskim prevoznikom ima spodbujevalni učinek, če je verjetno, da ob odsotnosti pomoči raven gospodarske dejavnosti letalskega prevoznika na zadevnem letališču ne bi bila razširjena. Ne bi se na primer odprla nova ruta.

149. Nova ruta začne obratovati šele po predložitvi vloge za pomoč organa, ki dodeljuje pomoč. Če nova ruta začne obratovati pred predložitvijo vloge za pomoč organa, ki dodeljuje pomoč, se nobena pomoč, ki bi bila dodeljena v zvezi s to posamezno ruto, ne bo štela za združljivo z notranjim trgovom.

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

150. Zagonska pomoč lahko pokrije do 50 % letaliških pristojbin v zvezi s ruto za obdobje največ treh let. Upravičeni stroški so letališke pristojbine v zvezi s ruto.

(f) Izogibanje neupravičenim negativnim učinkom na konkurenco in trgovino

151. Da se preprečijo neutemeljeni negativni učinki na konkurenco in trgovino, kadar na povezavi (na primer ruti med parom mest), na kateri bo obratovala nova zračna ruta, že obratuje železniška storitev za visoke hitrosti ali drugo letališče v istem ciljnem območju in pod primerljivimi pogoji, zlasti v smislu dolžine potovanja, taka zračna ruta ne bo upravičena do zagonske pomoči.

152. Vsak javni organ, ki načrtuje dodelitev zagonske pomoči za novo ruto letalskemu prevozniku, prek letališča ali ne, mora objaviti svoj projekt v zadostnem roku in z zadostnim oglaševanjem, da se vsem zainteresiranim letalskim prevoznikom omogoči, da ponudijo svoje storitve.

153. Zagonske pomoči ni mogoče kombinirati z nobeno drugo vrsto pomoči, dodeljeno za obratovanje rute.

Zahteve glede priglasitve za sheme pomoči in posamezne ukrepe pomoči

154. Zelo zaželeno je, da države članice priglasijo nacionalne sheme pomoči za zagonsko pomoč letalskim prevoznikom in ne posameznih ukrepov pomoči za vsako letališče. S tem bi se zmanjšalo upravno breme za organe držav članic in tudi za Komisijo.

155. Zaradi višjega tveganja izkrivljanja konkurence je treba vsako posamezno zagonsko pomoč letališčem, ki niso locirana v oddaljenih regijah in katerih letni promet presega 3 milijone potnikov, vedno priglasiti posebej.

## 6. POMOČ SOCIALNEGA ZNAČAJA V SKLADU S ČLENOM 107(2)(A) POGODBE

156. Pomoč socialnega značaja za storitve zračnega prevoza se bo štela za združljivo z notranjim trgovom, skladno s členom 107(2)(a) Pogodbe, če so kumulativno izpolnjeni naslednji pogoji<sup>(98)</sup>:

(a) pomoč mora imeti ugoden učinek za končne potrošnike;

(b) pomoč mora imeti socialni značaj, tj. pokrivali mora načeloma le določene kategorije potnikov, ki potujejo na ruti (na primer potniki s posebnimi potrebami, kot so otroci, invalidi, osebe z nizkimi dohodki, študentje, starejši itd.), vendar kadar zadevna ruta povezuje oddaljene regije, na primer najbolj oddaljene regije, otoke in redko poseljena območja, bi lahko pomoč pokrila celotno prebivalstvo te regije;

<sup>(98)</sup> V zvezi z oceno pomoči socialnega značaja, dodeljeno posameznim potrošnikom, glej na primer odločitev Komisije z dne 16. maja 2006 o zadevi N 169/2006 – Združeno kraljestvo – Aid of social character air services in the Highlands and Islands of Scotland (Pomoč socialnega značaja za zračne storitve v škotskem višavju in na otokih) (UL C 272, 9.11.2006, str. 10), odločitev Komisije z dne 11. decembra 2007 v zadevi N 471/2007 – Portugalska – Auxílios sociais aos passageiros residentes na Região Autónoma da Madeira e aos estudantes, nas ligações aéreas entre o Continente e a Madeira (Socialni dodatki za potnike, ki prebivajo v avtonomni regiji Madeira, in študente v storitvah zračnega prometa med celinsko Portugalsko in avtonomno regijo Madeira) (UL C 46, 19.2.2008, str. 2) in odločitev Komisije z dne 5. januarja 2011 o zadevi N 426/2010 – Francija – Régime d'aides à caractère social au bénéfice de certaines catégories de personnes ayant leur résidence habituelle dans la Région Réunion (Pomoč socialnega značaja za določene kategorije potnikov, ki uporabljajo zračne storitve med Reunionom in celinsko Francijo) (UL C 71, 5.3.2011, str. 5).

(c) pomoč mora biti dodeljena brez diskriminacije na podlagi izvora storitev, tj. ne glede na letalskega prevoznika, ki opravlja storitve.

157. Zelo zaželeno je, da države članice prigrasijo nacionalne sheme pomoči socialnega značaja in ne posameznih ukrepov pomoči.

## 7. KUMULACIJA

158. Največje intenzivnosti pomoči, ki se uporabljajo v skladu s temi smernicami, se uporabljajo ne glede na to, ali se pomoč v celoti financira iz državnih virov ali jo delno financira Unija.

159. Pomoč, odobrena v skladu s temi smernicami, se ne sme kombinirati z drugimi državnimi pomočmi, pomočjo *de minimis* ali drugimi oblikami financiranja Unije, če je intenzivnost pomoči zaradi takšnega kombiniranja večja kot je določeno v teh smernicah.

## 8. KONČNE DOLOČBE

### 8.1. Letno poročanje

160. V skladu z Uredbo (ES) št. 659/1999 in Uredbo Komisije (ES) št. 794/2004<sup>(99)</sup> morajo države članice Komisiji predložiti letna poročila. Letna poročila bodo objavljena na spletnem mestu Komisije.

### 8.2. Preglednost

161. Komisija meni, da so potrebni nadaljnji ukrepi za izboljšanje preglednosti državne pomoči v Uniji. Zlasti je treba sprejeti ukrepe, da se državam članicam, gospodarskim subjektom, zainteresirani javnosti in Komisiji zagotovi enostaven dostop do celotnega besedila vseh veljavnih shem pomoči v letalskem sektorju in do koristnih informacij o posameznih ukrepih pomoči.

162. Države članice bi morale na skupnem spletnem mestu o državnih pomočeh na nacionalni ali regionalni ravni objaviti naslednje informacije:

- a) celotno besedilo vsake odobrene sheme pomoči ali sklepa o njihovi dodelitvi in njene izvedbene določbe;
- b) naziv organa, ki dodeljuje pomoč;
- c) identiteto posameznih upravičencev, obliko in znesek pomoči, dodeljene posameznim upravičencem, datum dodelitve, vrsto podjetja (MSP/veliko podjetje), regijo (na ravni NUTS II), v kateri ima sedež upravičenec, in glavni gospodarski sektor, v katerem deluje upravičenec (na ravni skupine NACE). Taka zahteva se lahko opusti v zvezi s pomočmi, nižjimi od 200 000 EUR.

163. Take informacije je treba objaviti po sprejetju sklepa o dodelitvi pomoči, hraniti jih je treba najmanj 10 let in morajo biti brez omejitev na voljo zainteresirani javnosti<sup>(100)</sup>.

### 8.3. Spremljanje

164. Države članice morajo zagotoviti, da se vodijo podrobne evidence o vseh ukrepih, ki vključujejo odobritev državne pomoči v skladu s temi smernicami. Take evidence morajo vsebovati vse podatke, potrebne za ugotovitev, ali so bili izpolnjeni pogoji združljivosti, zlasti tisti glede upravičenih stroškov in največje dovoljene intenzivnosti pomoči, kadar je to ustrezno. Te evidence je treba hraniti 10 let od datuma odobritve pomoči in jih na zahtevo predložiti Komisiji.

165. Da se Komisiji omogoči spremljanje napredka pri postopnem opuščanju pomoči za tekoče poslovanje letališčem in njegovega učinka na konkurenco, morajo države članice redno predložiti poročilo (enkrat letno) o napredku v smislu zmanjšanja pomoči za tekoče poslovanje za vsako letališče, ki prejema tako pomoč. V nekaterih primerih se lahko imenuje nadzorni fiduciar, ki zagotovi skladnost z vsemi pogoji in obveznostmi, ki so podlaga za odobritev pomoči.

<sup>(99)</sup> Uredba Komisije (ES) št. 794/2004 z dne 21. aprila 2004 o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 140, 30.4.2004, str. 1).

<sup>(100)</sup> Te informacije bi bilo treba redno posodabljati (na primer vsakih šest mesecev) in bi morale biti na voljo v splošno dostopnem formatu.

#### 8.4. Ocena

166. Da se dodatno zagotovi omejitev izkrivljanja konkurence in trgovine, lahko Komisija zahteva, da se nekaterim shemam omeji trajanje in se zanje opravi ocena. Ocene je treba opraviti zlasti za sheme, pri katerih so možnosti izkrivljanja posebej visoke, in sicer so to sheme, pri katerih obstaja tveganje, da bi znatno omejile konkurenco, če se njihovo izvajanje ne pregleda pravočasno.

167. Glede na cilje te ocene ter da se držav članic in manjših ukrepov pomoči ne bi nesorazmerno obremenilo, ta zahteva velja le glede shem pomoči z visokimi proračuni za pomoč, ki uvajajo nekatere novosti, ali kadar so predvidene pomembne tržne, tehnološke ali regulativne spremembe. Oceno mora opraviti strokovnjak, neodvisen od organa, ki dodeljuje državno pomoč, na podlagi skupne metodologije<sup>(101)</sup> in oceno je treba objaviti.

168. Oceno je treba Komisiji predložiti pravočasno, da ta lahko oceni morebitno podaljšanje sheme pomoči, v vsakem primeru pa ob prenehanju veljavnosti sheme. Natančno področje uporabe in metoda ocene, ki jo je treba opraviti, bosta opredeljena v sklepu za odobritev sheme pomoči. Vsak naslednji ukrep pomoči s podobnim ciljem mora upoštevati rezultate navedene ocene.

#### 8.5. Primerni ukrepi

169. Države članice morajo svoje veljavne sheme po potrebi spremeniti, da jih uskladijo s temi smernicami najpozneje v 12 mesecih od 4. aprila 2014.

170. Države članice so pozvane, naj podajo svoje izrecno brezpogojno soglasje k tem smernicam v dveh mesecih od 4. aprila 2014. Če Komisija ne bo prejela nobenega odgovora, bo domnevala, da se zadevna država članica ne strinja s predlaganimi ukrepi.

#### 8.6. Uporaba

171. Načela v teh smernicah bodo začela veljati 4. aprila 2014. *Od tega datuma dalje* nadomeščajo Smernice za letalski sektor iz leta 1994 in leta 2005.

172. Glede na razvoj letalskega sektorja in zlasti njegovo liberalizacijo Komisija meni, da se za nerešene zadeve glede nezakonite pomoči za tekoče poslovanje letališčem, ki se je dodelila pred 4. aprilom 2014, ne smejo uporabiti določbe njenega obvestila o določitvi veljavnih pravil za oceno nezakonite državne pomoči<sup>(102)</sup>. Komisija bo načela v teh smernicah namreč uporabila za vse zadeve o pomoči za tekoče poslovanje (nerešene prijave in nezakonita nepriglašena pomoč) letališčem, tudi če je bila pomoč dodeljena pred 4. aprilom 2014 in začetkom prehodnega obdobja.

173. Komisija bo v zvezi s pomočjo za naložbe letališčem uporabila načela iz teh smernic za vse priglašene ukrepe pomoči za naložbe, v zvezi s katerimi je pozvana k sprejetju sklepa od 4. aprila 2014 *dalje*, tudi kadar so bili projekti priglašeni pred tem datumom. V skladu z obvestilom Komisije o določitvi veljavnih pravil za ocenjevanje nezakonite državne pomoči bo Komisija za nezakonito pomoč za naložbe letališčem uporabila pravila, ki so veljala v času dodelitve pomoči. V skladu s tem teh smernic ne bo uporabila v primeru nezakonite pomoči za naložbe letališčem, dodeljene pred 4. aprilom 2014.

174. Komisija bo v zvezi z zagonsko pomočjo letalskim prevoznikom uporabila načela iz teh smernic za vse priglašene ukrepe zagonske pomoči, v zvezi s katerimi je pozvana k sprejetju sklepa od 4. aprila 2014 *dalje*, tudi kadar so bili ukrepi priglašeni 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.

<sup>(101)</sup> Tako skupno metodologijo lahko zagotovi Komisija.

<sup>(102)</sup> Obvestilo Komisije o določitvi veljavnih pravil za ocenjevanje nezakonite državne pomoči (UL C 119, 22.5.2002, str. 22).

### 8.7. Pregled

175. Komisija lahko kadar koli izvede oceno teh smernic in bo to storila najpozneje šest let po 4. aprilu 2014. Ocena bo temeljila na dejanskih podatkih in rezultatih obsežnih posvetovanj, ki jih bo opravila na podlagi podatkov, ki jih zagotovijo države članice in deležniki. Komisija bo ponovno ocenila položaj letališč z letnim prometom največ 700 000 potnikov, da bi glede na prihodnost ugotovila potrebo po nadaljnjih posebnih pravilih združljivosti o pomoči za tekoče poslovanje v korist te kategorije letališč ob upoštevanju prihodnjih možnosti za kritje celotnih stroškov tekočega poslovanja, zlasti v zvezi s spremembo tržnih pogojev in možnostmi prihodnjih donosov.

176. Komisija lahko po posvetovanju z državami članicami te smernice nadomesti ali dopolni na podlagi pomembnih premislekov glede konkurenčne ali prometne politike.

---



## PRILOGA

## Povzetek pogojev združljivosti

## Razpredelnica 1

## Pregled pogojev združljivosti za pomoč letališčem

Pogoji združljivosti	Pomoč za naložbe letališčem	Pomoč za tekoče poslovanje letališčem
(a) <b>Prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— povečanje mobilnosti z določitvijo točk dostopa do poletov znotraj EU</li> <li>— boj proti preobremenjenosti na velikih vozliščih</li> <li>— spodbujanje regionalnega razvoja</li> </ul> <p>podvajanje letališč in neizkoriščene zmogljivosti, pri čemer ni zadovoljive srednjeročne možnosti uporabe, ne prispeva k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa</p>	
(b) <b>Potreba po posredovanju države</b>	<p>&lt; 3 milijoni potnikov</p> <p>&gt;3–5 milijonov potnikov v posameznih primerih</p> <p>&gt; 5 milijonov potnikov le v zelo izjemnih primerih</p>	< 3 milijoni potnikov
(c) <b>Ustreznost ukrepa pomoči</b>	ukrep pomoči mora biti ustrezen instrument politike, ki obravnava cilj skupnega interesa	
	upoštevanje manj izkrivljajočih instrumentov pomoči (jamstva, ugodna posojila itd.)	<i>ex ante</i> kot fiksni znesek, ki krije pričakovano vrzel v financiranju stroškov poslovanja (določeno na podlagi predhodnega poslovnega načrta) v 10-letnem prehodnem obdobju
(d) <b>Spodbujevalni učinek</b>	obstaja, če naložba ne bi bila izvedena ali bi bila izvedena v drugačnem obsegu (hipotetična analiza ali analiza vrzeli v financiranju, ki temelji na predhodnem poslovnem načrtu)	obstaja, če bi se stopnja gospodarske dejavnosti letališča brez pomoči znatno zmanjšala
(e) <b>Sorazmernost pomoči (pomoč, omejena na najmanjšo potrebno)</b>		
<i>Upravičeni stroški:</i>	stroški, ki se nanašajo na naložbe v letališko infrastrukturo in opremo, razen investicijskih stroškov za dejavnosti, ki ne sodijo med aeronavtične dejavnosti	vrzel v financiranju operativnih stroškov letališča
<i>Največje dovoljene intenzivnosti pomoči:</i>	<p>&gt;3–5 milijonov do 25 %</p> <p>1–3 milijone do 50 %</p> <p>&lt; 1 milijon do 75 %</p>	<p><b>med prehodnim obdobjem:</b> 50 % začetne povprečne vrzeli v financiranju, izračunane za povprečje 5 let pred prehodnim obdobjem (2009–2013)</p> <p><b>po prehodnem obdobju 10 let:</b> pomoč za tekoče poslovanje ni dovoljena (razen če je dodeljena v okviru horizontalnih pravil)</p>

Pogoji združljivosti	Pomoč za naložbe letališčem	Pomoč za tekoče poslovanje letališčem
Izjeme:	<p><b>za letališča v oddaljenih regijah (ne glede na njihovo velikost)</b> največje intenzivnosti pomoči za pomoč za naložbe za financiranje letališke infrastrukture se lahko povečajo za največ 20 %</p> <p><b>za letališča z manj kot 1 milijonom potnikov letno na obrobni regijah:</b> intenzivnost lahko preseže 75 % le izjemoma po oceni posameznega primera</p> <p><b>v primeru premestitve:</b> sorazmernost, nujnost in največja intenzivnost pomoči bodo ocenjene ne glede na povprečno raven prometa</p> <p><b>za letališča z več kot 5 milijoni potnikov letno:</b> le v zelo izjemnih okoliščinah, v katerih je očitno nedelovanje trga, ter ob upoštevanju obsega naložbe in izkrivljanj konkurence</p>	<p><b>za letališča z manj kot 700 000 potniki letno:</b> 80 % začetne povprečne vrzeli v financiranju za 5 let po začetku prehodnega obdobja</p>
(f) <b>Izogibanje neprimernim negativnim učinkom na konkurenco in trgovino med državami članicami</b>	<p>na voljo vsem morebitnim uporabnikom in ne zgolj enemu uporabniku</p> <p>letališča z manj kot 5 milijoni potnikov letno: Vnaprej določen znesek ali letni obroki za nadomestilo vrzeli v financiranju stroškov kapitala, ki izhaja iz poslovnega načrta letališča</p>	<p>ocena izkrivljanja konkurence in vpliva na trgovino</p> <p>na voljo vsem morebitnim uporabnikom in ne zgolj enemu uporabniku</p> <p>letališča z manj kot 700 000 potnikov letno: ponovna ocena štiri leta po začetku prehodnega obdobja</p>
<b>Obveznost priglasitve za sheme pomoči in ukrepe individualne pomoči</b>	<p>sheme pomoči:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— letališča z manj kot 3 milijoni potnikov letno</li> </ul> <p>individualne priglasitve</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— letališča z več kot 3 milijoni potnikov letno</li> <li>— pomoč za naložbe, dodeljena letališču z manj kot 1 milijonom potnikov letno, ki presega 75 % intenzivnost pomoči</li> <li>— pomoč za naložbe, dodeljena za premestitev letališč</li> <li>— letališča, namenjena prevozu tovora in potnikov, z več kot 200 000 tonami tovora v dveh poslovnih letih pred letom priglasitve</li> <li>— vzpostavitev novega potniškega letališča (vključno s pretvorbo obstoječega letališča)</li> <li>— vzpostavitev ali razvoj letališča v oddaljenosti do 100 kilometrov ali 60 minut od obstoječega letališča</li> </ul>	<p>sheme pomoči:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— letališča z manj kot 3 milijoni potnikov letno</li> </ul> <p>individualne priglasitve:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— letališča, namenjena prevozu tovora in potnikov, z več kot 200 000 tonami tovora v dveh poslovnih letih pred letom priglasitve</li> <li>— pomoč za tekoče poslovanje letališču v oddaljenosti do 100 kilometrov ali 60 minut od drugih letališč</li> </ul>

## Razpredelnica 2

## Pregled pogojev združljivosti za zagonsko pomoč letalskim prevoznikom

Pogoji združljivosti	Zagonska pomoč letalskim prevoznikom
(a) <b>Prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— povečanje mobilnosti z določitvijo točk dostopa do poletov znotraj EU</li> <li>— spodbujanje regionalnega razvoja</li> </ul> <p>brez podvajanja obstoječih primerljivih povezav, če je ta povezava že zagotovljena z železniško progo za visoke hitrosti ali z drugega letališča v istem ciljnem območju pod primerljivimi pogoji</p>
(b) <b>Potreba po posredovanju države</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— letališča z manj kot 3 milijoni potnikov letno</li> <li>— letališča v oddaljenih regijah ne glede na njihovo velikost</li> <li>— letališča, ki sprejmejo med &gt; 3–5 milijoni potnikov letno, samo v izjemnih okoliščinah</li> <li>— nobene zagonske pomoči za letalske povezave z letališč z več kot 5 milijoni potnikov letno</li> </ul>
(c) <b>Ustreznost ukrepa pomoči</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— ukrep ni upravičen do pomoči, če je ruta že zagotovljena z železniško progo za visoke hitrosti ali z drugega letališča v istem ciljnem območju pod enakimi pogoji</li> <li>— predhodni poslovni načrt, iz katerega je razvidna donosnost rute najmanj po 3 letih, ali nepreklicna zavezanost letalskega prevoznika, da bo obratoval na tej ruti vsaj za obdobje, ki je enako dolgo kot obdobje, v katerem je prejemal zagonsko pomoč</li> </ul>
(d) <b>Spodbujevalni učinek</b>	<p>obstaja, če bi se v primeru, da pomoč ne bi bila dodeljena, stopnja gospodarske dejavnosti letalskega prevoznika na zadevnem letališču znatno zmanjšala. Nova ruta na primer ne bi bila uvedena.</p> <p>Nova ruta ali nov načrt se lahko začne uporabljati šele po predložitvi obrazca zahtevka za pomoč s strani organa, ki pomoč dodeljuje</p>
(e) <b>Sorazmernost pomoči (pomoč, omejena na najmanjšo potrebno)</b>	
— <i>Upravičeni stroški:</i>	letališke pristojbine v zvezi z ruto
— <i>Največje dovoljene intenzivnosti pomoči:</i>	50 % za največ 3 leta
(f) <b>Izogibanje neprimernim negativnim učinkom na konkurenco in trgovino med državami članicami</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— javni organi morajo načrte objaviti pravočasno, da lahko vse zainteresirane letalske družbe ponudijo svoje storitve</li> <li>— kumulacija z drugimi vrstami državne pomoči za obratovanje rute ni mogoča</li> </ul>
<b>Obveznost priglasitve za sheme pomoči in ukrepe individualne pomoči</b>	<p>sheme pomoči:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— letališča z manj kot 3 milijoni potnikov letno in letališča v oddaljenih regijah</li> </ul> <p>individualne priglasitve:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— letališča z več kot 3 milijoni potnikov letno, razen letališč v oddaljenih regijah</li> </ul>

## Razpredelnica 3

**Socialna pomoč**

## Pogoji združljivosti

a) dejansko v korist končnim potrošnikom

b) socialnega značaja:

samo za posamezne kategorije potnikov (npr. s posebnimi potrebami, kot so otroci, invalidi, osebe z nizkimi prihodki, študenti, starejši itd.)

**razen:** če ruta povezuje oddaljene regije (npr. najbolj oddaljene regije, otoke, redko poseljena območja), lahko pomoč zajema vse prebivalce regije

c) brez diskriminacije glede na državo izvora letalske družbe, ki opravlja storitve

## Razpredelnica 4

**Združljivost pomoči v obliki nadomestila za javne storitve**

Velikost letališča na podlagi povprečnega prometa (št. potnikov letno)	Veljavni pravni okvir	Obveznost priglasitve
upravljalci letališč na letališčih z manj kot 200 000 potniki letno v obdobju pooblastitve za izvajanje storitev splošnega gospodarskega pomena  letalski prevozniki, kar zadeva zračne povezave z otoki s prometom v obsegu manj kot 300 000 potnikov letno	člen 106(2) Pogodbe Sklep 2012/21/EU	izvzeti iz obveznosti priglasitve
letališča z več kot 200 000 potniki letno v obdobju pooblastitve za izvajanje storitev splošnega gospodarskega pomena	člen 106(2) Pogodbe okvir SSGP	priglasitev obvezna

## INFORMACIJE DRŽAV ČLANIC

**Obvestilo vlade Malte v zvezi z Direktivo 94/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta o pogojih za izdajo in uporabo dovoljenj za iskanje, raziskovanje in izkoriščanje ogljikovodikov**

(2014/C 99/04)

V skladu z Obvestilom vlade Malte v zvezi z zgoraj navedeno direktivo, objavljenim v *Uradnem listu Evropske unije* dne 4. maja 2013 (2013/C 127/04), Ministrstvo za promet in infrastrukturo obvešča, da sta del 3 območja 4 in območje 5 zdaj trajno na voljo za izdajo dovoljenja za raziskovanje ali dovoljenja za raziskovanje in izkoriščanje.

Informacije v zvezi z obvestilom so na voljo na naslovu Continental Shelf Department at the Ministry for Transport and Infrastructure, Block F, Antonio Maurizio Valperga Street, Floriana, FRN 1700, Malta ali na elektronskem naslovu: [dgcs.mti@gov.mt](mailto:dgcs.mti@gov.mt).

---

## V

(Objave)

## POSTOPKI V ZVEZI Z IZVAJANJEM POLITIKE KONKURENCE

## EVROPSKA KOMISIJA

**Predhodna priglasitev koncentracije****(Zadeva št. M.7218 – Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth)****Zadeva, primerna za obravnavo po poenostavljenem postopku****(Besedilo velja za EGP)**

(2014/C 99/05)

1. Evropska komisija je 27. marca 2014 prejela priglasitev predlagane koncentracije v skladu s členom 4 Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004<sup>(1)</sup>, s katero podjetji Brookfield Infrastructure Fund GP II LLC („Brookfield“, Združene države), katerega končno matično podjetje je Brookfield Asset Management Inc. (Kanada), in APM Terminals North America Inc. („APMTNA“, Združene države), katerega končno matično podjetje je A.P. Møller-Mærsk A/S (Danska), z nakupom delnic pridobita v smislu člena 3(1)(b) Uredbe o združitvah nadzor nad podjetjem APM Terminals Elizabeth, LLC („APMT Elizabeth“, Združene države).

2. Poslovne dejavnosti zadevnih podjetij so:

— za Brookfield: upravljanje premoženja z naložbami v nepremičnine, obnovljivo energijo, infrastrukturo in zasebni kapital,

— za APMTNA: upravljanje kontejnerskih terminalov v Severni Ameriki, lastništvo deležev v devetih terminalih v Združenih državah,

— za APMT Elizabeth: upravljanje kontejnerskih terminalov v Elizabeth Container Terminal (pristanišče New York).

3. Po predhodnem pregledu Evropska komisija ugotavlja, da bi priglašena koncentracija lahko spadala na področje uporabe Uredbe o združitvah. Vendar končna odločitev o tej točki še ni sprejeta. Na podlagi Obvestila Komisije o poenostavljenem postopku obravnave določenih koncentracij na podlagi Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004<sup>(2)</sup> je treba opozoriti, da je ta zadeva primerna za obravnavo po postopku iz Obvestila.

4. Evropska komisija zainteresirane tretje osebe poziva, naj ji predložijo morebitne pripombe glede predlagane transakcije.

<sup>(1)</sup> UL L 24, 29.1.2004, str. 1 (Uredba o združitvah).

<sup>(2)</sup> UL C 366, 14.12.2013, str. 5.

Evropska komisija mora pripombe prejeti najpozneje v 10 dneh po datumu te objave. Pripombe z navedbo sklicne številke M.7218 – Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth lahko Evropski komisiji pošljete po faksu (+32 22964301), prek elektronske pošte na naslov COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu, ali po pošti na naslov:

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

---











ISSN 1977-1045 (elektronska različica)  
ISSN 1725-5244 (tiskana različica)



**Urad za publikacije Evropske unije**  
2985 Luxembourg  
LUKSEMBURG

**SL**