



Slovenska izdaja

Zakonodaja

Zvezek 58

30. julij 2015

Vsebina

II Nezakonodajni akti

SKLEPI

- ★ Sklep Komisije (EU) 2015/1225 z dne 19. decembra 2012 o kapitalskih vložkih SEA SpA v družbo SEA Handling SpA Zadeva SA.21420 (C 14/10) (ex NN 25/10) (ex CP 175/06) (notificirano pod dokumentarno številko C(2012) 9448) (Besedilo v italijanskem jeziku je edino verodostojno) ⁽¹⁾ 1
- ★ Sklep Komisije (EU) 2015/1226 z dne 23. julija 2014 o državni pomoči SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), ki jo je Francija izvedla za gospodarsko zbornico v Angoulêmu, skupino SNC-Lavalin, družbo Ryanair in družbo Airport Marketing Services (notificirano pod dokumentarno številko C (2014) 5080) (Besedilo v francoskem jeziku je edino verodostojno) ⁽¹⁾ 48
- ★ Sklep Komisije (EU) 2015/1227 z dne 23. julija 2014 o državni pomoči SA.22614 (C 53/07), ki jo je Francija odobrila Gospodarski zbornici Pau-Béarn ter družbam Ryanair, Airport Marketing Services in Transavia (notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 5085) (Besedilo v francoskem jeziku je edino verodostojno) ⁽¹⁾ 109

⁽¹⁾ Besedilo velja za EGP

II

(Nezakonodajni akti)

SKLEPI

SKLEP KOMISIJE (EU) 2015/1225

z dne 19. decembra 2012

o kapitalskih vložkih SEA SpA v družbo SEA Handling SpA Zadeva SA.21420 (C 14/10)
(ex NN 25/10) (ex CP 175/06)

(notificirano pod dokumentarno številko C(2012) 9448)

(Besedilo v italijanskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

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

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

po pozivu zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima členoma ⁽²⁾, in ob upoštevanju predloženih pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

- (1) Komisija je v dopisu z dne 13. julija 2006 prejela pritožbo o morebitni pomoči družbi SEA Handling SpA (v nadaljnjem besedilu: SEA Handling), ki zagotavlja storitve zemeljske oskrbe na letališčih Milano Malpensa in Milano Linate. Pritožba je bila na začetku vložena pod št. CP 175/06.
- (2) Komisija je z dopisom z dne 6. oktobra 2006 zaprosila italijanske organe za pojasnila v zvezi s pritožbo. Italijanski organi so z dopisom z dne 21. decembra 2006 zaprosili za podaljšanje roka za odgovor.
- (3) Komisija je navedeno podaljšanje odobrila v dopisu z dne 11. januarja 2007. Italijanski organi so z dopisom z dne 9. februarja 2007 predložili zahtevana pojasnila.
- (4) Komisija je z dopisom z dne 30. maja 2007 pritožniku sporočila, da so informacije nezadostne, saj iz njih ni razvidno, ali je bilo v navedeni zadevi izpolnjeno merilo za državna sredstva iz člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU). Zato v skladu s členom 20(2) Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 ⁽³⁾ ni bilo zadostnih razlogov za obravnavo zadeve. Pritožnik je z dopisom z dne 2. julija 2007 posredoval dodatne informacije. Komisija je na podlagi navedenih informacij sklenila, da bo ponovno pregleдалa pritožbo.
- (5) Komisija je v dopisu z dne 3. marca 2008 zaprosila italijanske organe, naj posredujejo izvod dogovora s sindikalnimi organizacijami, ki je bil sklenjen 26. marca 2002. Italijanski organi so z dopisom z dne 10. aprila 2008 predložili zahtevani dokument.
- (6) Italijanski organi so z dopisom z dne 20. novembra 2008 Komisiji poslali sindikalni dogovor, sklenjen 13. junija 2008.

⁽¹⁾ UL L 1, 3.1.1994, str. 3.

⁽²⁾ UL C 184, 22.7.2008, str. 34.

⁽³⁾ Uredba Sveta (ES) 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 83, 27.3.1999, str. 1).

- (7) Komisija je z dopisom z dne 23. junija 2010 italijanske organe obvestila, da bo začela postopek iz člena 108(2) PDEU, in jih zaprosila, naj v roku enega meseca posredujejo vse podatke in informacije, potrebne za oceno združljivosti zadevnih ukrepov.
- (8) Italijanski organi so v dopisu z dne 19. julija 2010 zahtevali podaljšanje roka za odgovor do 20. septembra 2010; Komisija je v svojem odgovoru z dne 23. julija 2010 odobrila podaljšanje.
- (9) Italijanski organi so 20. septembra 2010 predložili pripombe občine Milano glede sklepa Komisije, da začne formalni postopek preiskave.
- (10) Sklep Komisije o začetku formalnega postopka preiskave (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka) je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽⁴⁾. Komisija je pozvala zainteresirane strani, naj predložijo svoje pripombe o zadevnih ukrepih v enem mesecu od dneva objave.
- (11) Družba SEA Handling je v dopisu z dne 11. februarja 2011 zahtevala, da se rok za predložitev njenih pripomb o sklepu o začetku postopka podaljša do 21. marca 2011. Komisija je v dopisu z dne 23. februarja 2011 odobrila navedeno podaljšanje.
- (12) V dopisu z dne 25. februarja 2011 je [...] ^(*) zahteval, da se rok za predložitev njegovih pripomb o sklepu o začetku postopka podaljša do 25. marca 2011.
- (13) Družbi SEA Handling in SEA SpA (v nadaljnjem besedilu: SEA) sta v dopisu z dne 21. marca 2011 Komisiji poslali skupne pripombe o sklepu o začetku postopka.
- (14) [...] je v dopisu z dne 21. marca 2011 Komisiji poslal svoje pripombe o sklepu o začetku postopka.
- (15) Z dopisom z dne 7. aprila 2011 je Komisija posredovala pripombe zainteresiranih tretjih oseb italijanskim organom in jih pozvala, naj predložijo svoje ugotovitve do 16. maja 2011.
- (16) Italijanski organi so v dopisu z dne 18. aprila 2011 zaprosili Komisijo, naj podaljša rok za njihove ugotovitve o pripombah tretjih oseb do 2. junija 2011. Komisija je v dopisu z dne 28. aprila 2011 italijanskim organom odobrila navedeno podaljšanje.
- (17) Z dopisom z dne 1. junija 2011 so italijanski organi predložili svoje ugotovitve. Posredovali so tudi nove argumente na podlagi študije, ki jo je opravila svetovalna družba.
- (18) Komisija je v dopisu z dne 11. julija 2011 italijanske organe pozvala, naj predložijo informacije, ki so zahtevane v odstavku 5 sklepa o začetku postopka in ki jih ne italijanski organi ne SEA še niso posredovali.
- (19) Italijanski organi so v dopisu z dne 28. julija 2011 Komisijo zaprosili za podaljšanje roka za predložitev zahtevanih informacij do 15. oktobra 2011. Komisija je z dopisom z dne 8. avgusta 2011 odobrila podaljšanje roka do 15. septembra 2011.
- (20) Italijanski organi so z dopisom z dne 26. avgusta 2011 Komisiji sporočili svoje mnenje, da je podaljšanje roka, odobreno v odgovor na njihovo prvotno prošnjo, nezadostno.
- (21) Italijanski organi so v dopisu z dne 15. septembra 2011 predložili svoj odgovor na zahtevo Komisije za informacije. Z dopisom z dne 18. oktobra 2011 so italijanski organi predložili angleški prevod dokumenta iz Priloge 5 k prejšnjemu dopisu.
- (22) Italijanski organi so z dopisom z dne 21. oktobra 2011 posredovali informacije, ki jih je predložila občina Milano, in tako dopolnili Prilogo 12 k prejšnjemu dopisu. Z dopisom z dne 7. novembra 2011 so italijanski organi predložili prevod navedenih ugotovitev v angleščino.
- (23) Službe Komisije in italijanski organi so se srečali 19. junija 2012. Po srečanju so italijanski organi z dopisoma z dne 2. julija 2012 in z dne 10. julija 2012 predložili nove argumente v podporo svojemu mnenju o obravnavanih ukrepih. Na zahtevo italijanskih organov je bilo 23. novembra 2012 še eno srečanje s službami Komisije. Takrat so italijanski organi predložili skoraj enake argumente kot na prejšnjem srečanju.

⁽⁴⁾ UL C 29, 29.1.2011, str. 10.

^(*) Zaupne informacije.

2. POVZETEK UKREPOV

- (24) Ta sklep zadeva kapitalske vloške družbe SEA v njeno hčerinsko družbo SEA Handling med letoma 2001 in 2010, ki so bili namenjeni predvsem kritju poslovnih izgub SEA Handling.

2.1 DOMNEVNI PREJEMNIK POMOČI

- (25) Prejemnik zadevnih ukrepov je SEA Holding, ki je v stoddostni lasti SEA. Družba SEA upravlja letališki sistem v Milanu, ki vključuje letališči Linate in Malpensa. Je delniška družba (SpA), ustanovljena po zasebnem pravu, in je bila v zadevnem obdobju skoraj v celoti v lasti dveh javnih organov, in sicer občine Milano (84,56 %) in pokrajine Milano (14,56 %), ter nekaj drugih malih javnih in zasebnih delničarjev (0,88 %). Decembra 2011 je bilo 29,75 % kapitala družbe SEA prodanega zasebnemu skladu F2i (Fondi italiani per le infrastrutture).
- (26) Dejavnosti SEA so razdeljene na:
- (a) splošno upravljanje letališč: izvajanje in upravljanje infrastruktur za oskrbo zračnega prometa;
 - (b) zemeljsko oskrbo: storitve zemeljske oskrbe za potnike, letala, prtljago in tovor;
 - (c) povezane dejavnosti: komercialne dejavnosti na letališčih, vključno s prodajo različnih storitev javnosti, brezcarinskimi trgovinami, upravljanjem trafik, restavracij, oglaševanja, parkirišč in najema vozil, ter upravljanje in vzdrževanje infrastruktur, namenjenih dejavnostim, ki niso povezane z zračnim prometom, kot so turistična nastanitve in logistične storitve. Te dejavnosti opravljajo neposredno SEA ali druge stranke na podlagi posebnih pogodb s SEA.
- (27) Družba SEA Handling je bila ustanovljena po začetku veljavnosti Zakonske uredbe št. 18/99 z dne 13. januarja 1999 ⁽⁵⁾, ki je v italijansko zakonodajo prenesla Direktivo Sveta 96/67/ES ⁽⁶⁾; navedena direktiva je uvedla zahtevo, da se vodi ločeno računovodstvo za dejavnosti, povezane z izvajanjem navedenih storitev ⁽⁷⁾. Družba SEA je z ustanovitvijo SEA Handling ločila ta nabor dejavnosti v računovodskem in pravnem smislu ⁽⁸⁾. SEA poleg upravljanja letališč Malpensa in Linate zagotavlja različne sekundarne storitve, ki so z zračnim prometom povezane in ga dopolnjujejo.
- (28) Družba SEA Handling je začela delovati 1. junija 2002. Do 1. junija 2002 je storitve zemeljske oskrbe na letališčih Linate in Malpensa neposredno izvajala družba SEA ⁽⁹⁾.

2.2 OBRAVNAVANI UKREPI

- (29) Glede na informacije, ki jih je prejela Komisija, je družba SEA Handling od leta 2002 od SEA prejela subvencije v obliki kapitalskih vložkov, ki so bili namenjeni predvsem kritju njenih poslovnih izgub.
- (30) Zneski izgub SEA Handling so naslednji ⁽¹⁰⁾:
- leta 2002 je družba SEA Handling zabeležila izgube v skupni višini 43 639 040,39 EUR (med 1. junijem 2002 in 31. decembrom 2002),
 - leta 2003 je SEA Handling zabeležila izgube v skupni višini 49 489 577,23 EUR (med 1. januarjem 2003 in 31. decembrom 2003),

⁽⁵⁾ Gazzetta Ufficiale 28, 4.2.1999.

⁽⁶⁾ Direktiva 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).

⁽⁷⁾ Člen 4 Direktive 96/67/ES določa: „Če upravljavec letališča, uporabnik letališča ali izvajalec storitev zemeljske oskrbe izvajajo storitve zemeljske oskrbe, morajo v skladu z veljavno poslovno prakso voditi strogo ločeno računovodstvo za dejavnosti storitev zemeljske oskrbe od računovodstva za druge dejavnosti. Neodvisni revizor, ki ga imenuje država članica, mora preverjati izvajanje ločenega računovodstva. Revizor tudi preveri, da ni finančnih tokov med dejavnostjo upravljavca kot upravnega organa letališča in njegovo dejavnostjo storitev zemeljske oskrbe.“

⁽⁸⁾ Komisija je 1. decembra 2011 sprejela sveženj ukrepov za boljša letališča. Ta sveženj vključuje predlog za pregled pravil o storitvah zemeljske oskrbe, zlasti zato, da bi se izboljšala kakovost in učinkovitost storitev zemeljske oskrbe na letališčih. Predvideva tudi pravno ločitev dejavnosti zemeljske oskrbe od upravljanja letališč. Sveženj bi najmanjše število izvajalcev storitev zemeljske oskrbe, ki so letalskim prevoznikom na voljo na velikih letališčih za najpomembnejše storitve zemeljske oskrbe, ki so še vedno omejene, in sicer upravljanje s prtljago, postopki na ploščadi, oskrba z gorivom in oljem, storitve v zvezi s tovorom in pošto, povečal z dva na tri.

⁽⁹⁾ Družba SEA Handling S.r.l., ki je obstajala pred ustanovitvijo SEA Handling, je bila ustanovljena leta 1998, vendar ni nikoli delovala.

⁽¹⁰⁾ Računovodski izkazi na dan 31. decembra za vsako leto.

- leta 2004 je SEA Handling zabeležila izgube v skupni višini 47 962 810 EUR (med 1. januarjem 2004 in 31. decembrom 2004),
 - leta 2005 je SEA Handling zabeležila izgube v skupni višini 42 430 169,31 EUR (med 1. januarjem 2005 in 31. decembrom 2005),
 - leta 2006 je SEA Handling zabeležila izgube v skupni višini 44 150 435 EUR (med 1. januarjem 2006 in 31. decembrom 2006),
 - leta 2007 je SEA Handling zabeležila izgube v skupni višini 59 724 727 EUR (med 1. januarjem 2007 in 31. decembrom 2007),
 - leta 2008 je SEA Handling zabeležila izgube v skupni višini 52 387 811 EUR (med 1. januarjem 2008 in 31. decembrom 2008),
 - leta 2009 je SEA Handling zabeležila izgube v skupni višini 29,7 milijona EUR (med 1. januarjem 2009 in 31. decembrom 2009),
 - leta 2010 je SEA Handling zabeležila izgube v skupni višini 13,4 milijona EUR (med 1. januarjem 2010 in 31. decembrom 2010).
- (31) Med letoma 2002 in 2010 je skupna izguba SEA Handling znašala 339,784 milijona EUR; v odziv na to je družba SEA na SEA Handling prenesla skupaj 359,644 milijona EUR v obliki povečanja kapitala v različnih obdobjih vsako leto. Porazdelitev in zneski v preglednici so navedeni iz podatkov, ki so jih predložili italijanski organi.

(v tisoč EUR)

Leto	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Zneski kapitalskih vložkov ⁽¹⁾	18 765 21 200	24 879 24 252	25 236 30 000	6 111 30 000 4 118	30 000 439 30 000	11 559 2 663 3 527 23 808	25 271	13 481 34 328	0	
Letna vsota	39 965	49 132	55 236	40 229	60 439	41 559	25 271	47 810	0	
Skupna vsota										359 664

⁽¹⁾ Povečanje kapitala, namenjenega kritju poslovnih izgub, ni bila nujno v celoti izplačano v danem letu. Prvo povečanje kapitala v višini 24,879 milijonov EUR, ki je bilo izplačano leta 2003, je bilo na primer posledica delnega pokritja izgub, ki so nastale leta 2002. Drugo o povečanje kapitala v višini 24,252 milijonov EUR je bilo posledica delnega pokritja izgub, ki so nastale leta 2003.

2.3 VLOGA JAVNIH ORGANOV PRI UPRAVLJANJU SEA IN SEA HANDLING

- (32) Glede na informacije, ki jih je prejela Komisija, so uprava občine Milano, SEA in sindikalne organizacije 26. marca 2002 dosegle dogovor, v katerem je navedeno:

„Uprava občine Milano [...] potrjuje, da [...]

- bo SEA vsaj pet let ohranila večinski delež v družbi SEA Handling,
- se SEA zavezuje, da bo poročala o izbiri morebitnih partnerjev sindikalnim organizacijam in jim skupaj z njimi predstavila poslovni načrt in podjetniško strukturo [...] dogovor, dosežen med SEA in sindikalnimi organizacijami, bo začel veljati po tem, ko se poslovni načrt predloži sindikatom in ga ti pregledajo,
- mora dogovorjeni načrt za mobilnost vključevati rešitev za morebitne izgube delovnih mest in izključevati postopke kolektivnega odpuščanja ter obvezovati SEA, da vsem zaposlenim zagotovi dodatno usposabljanje, prekvalifikacijo, spodbude za prostovoljno upokojevanje in pomoč pred upokojevanjem,
- se bodo ob premestitvi delavcev v novo družbo zaščitile vse pridobljene pravice in zajamčila zaposlitev za naslednjih pet let,

- bodo SEA in morebitni partnerji podprli izravnavo stroškov/prihodkov in gospodarski okvir na sploh, pri čemer bodo ohranili svoje zmogljivosti upravljanja in hkrati nadalje znatno izboljšali svojo sposobnost ustrezno konkurirati na domačem in mednarodnem trgu,
- se bodo obrnili na pristojna ministrstva in letališke organe z namenom uvedbe direktiv, ki zagotavljajo zaposlitev v primeru prenosa dejavnosti zemeljske oskrbe na konkurenta, da bi med drugim zagotovili odziv na obveznosti upravljavcev letališč glede varnosti in zanesljivosti ter obveznosti, ki morajo veljati tudi za zaposlene, ki opravljajo dejavnosti zemeljske oskrbe.

Uprava občine in sindikalne organizacije bodo spremljale vsebino tega dogovora in na rednih sestankih zagotavljale njegovo nadaljnje izvajanje.“

- (33) Zgoraj navedene zaveze so bile potrjene z naknadnimi dogovori, ki so izrecno ponovno potrdili vsebino dogovora. Komisija se sklicuje predvsem na zapisnike o sindikalnih dogovorih med SEA in sindikalnimi organizacijami z dne 4. aprila 2002, 15. maja 2002 in z dne 9. junija 2003, izvodi katerih so bili poslani Komisiji.
- (34) Zapisnik občinskega sveta med zavezami, ki jih je sprejela občina, navaja tudi „varstvo pridobljenih pravic“ in „zagotovljeno zaposlitev za naslednjih pet let“⁽¹¹⁾. Navedene zaveze so bile ponovno potrjene na seji občinskega sveta 16. junija 2003, izvod zapisnika te seje pa je bil poslan Komisiji.
- (35) Poleg tega so občinski svetniki 7. novembra 2006 izrazili zaskrbljenost zaradi kriznih razmer in poudarili, da je treba za vsako ceno zagotoviti gospodarsko preživetje družbe SEA Handling:

„Težave, s katerimi se sooča SEA Handling SpA [...] ne smejo v celoti pasti na ramena delavcev [...] Glede na te razmere morata direktor letališke družbe in županja Moratti čim prej nastopiti pred Odborom za promet [občine Milano] in pojasniti, kako nameravata ponovno vzpostaviti vlogo SEA Handling SpA na trgu podpornih storitev za zračni promet.“⁽¹²⁾

2.4 POSLOVANJE SEA HANDLING⁽¹³⁾

- (36) Spodnji diagram prikazuje gibanje stroškov poslovanja in bruto dobička iz poslovanja v obdobju 2002–2010. Isti podatki so prikazani v preglednici 1 skupaj z gibanjem prometa SEA Handling in gibanjem razmerij bruto dobiček iz poslovanja/promet in stroški dela/promet.

Diagram

Gibanje poslovanja

[...]

Preglednica 1

Gibanje prometa in stroškov poslovanja

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Promet (v milijonih EUR)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Razvoj prometa (letna sprememba)		[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %
Stroški dela	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Razvoj stroškov dela (letna sprememba)		[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %

⁽¹¹⁾ Dogovor med sindikati, SEA SpA in občino Milano je bil dosežen 26. marca 2002.

⁽¹²⁾ Sporočilo za javnost milanskega občinskega svetnika Marca Cornia z dne 7. novembra 2006, izvod katerega je bil poslan Komisiji.

⁽¹³⁾ Podatki v preglednicah in diagramih v tem oddelku so navedeni iz dokumentacije, ki jo je predložila družba SEA.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Drugi stroški	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Razvoj drugih stroškov (letna sprememba)		[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %
Bruto dobiček iz poslovanja (EBIT-DA)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Razvoj EBITDA (letna sprememba)		[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %
Razmerje EBITDA/promet	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %
Razmerje stroški dela/promet	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %

- (37) Iz preglednice je razvidno, da so stroški dela med letoma 2002 in 2007 ostali stabilni – z manjšimi spremembami – na ravni približno 160 milijonov EUR, nato pa so se leta 2010 močno zmanjšali, na nekaj manj kot 100 milijonov EUR, kar je padec za skoraj 38 % v treh letih. Razvoj drugih stroškov je bil podoben, saj so se v istem obdobju zmanjšali za 37 %.
- (38) Promet se je med letoma 2002 in 2006 povečal za 10 %. Močan upad dejavnosti družbe Alitalia na letališču Malpensa je imel od leta 2008 znaten vpliv, saj se je število potovanj, kupljenih pri Alitalia, med letoma 2007 in 2010 zmanjšalo za 87 %, zato so se prihodki, ustvarjeni zaradi prisotnosti družbe Alitalia, zmanjšali za 72 %. Skupni promet se je v istem obdobju zmanjšal za 27 %, to zmanjšanje pa se je izravnalo s prihodki od poslovanja z drugimi letalskimi družbami.
- (39) Prizadevanja za zmanjšanje stroškov poslovanja in omejitev izgub po odločitvi družbe Alitalia leta 2008, da bo zmanjšala obseg svojih dejavnosti, so prinesla postopno izboljšanje (negativnega) bruto dobička iz poslovanja, saj se je njegova raven zvišala z –42,5 milijona EUR leta 2007 na –8,5 milijona EUR leta 2010.
- (40) V spodnji preglednici je prikazano gibanje števila zaposlenih, izraženo v ekvivalentu polnega delovnega časa (EPDČ).

Preglednica 2

Gibanje števila zaposlenih

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
EPDČ skupaj	3 842	3 976	3 820	3 562	3 476	3 310	2 969	2 460	2 221
Od tega: za nedoločen čas	3 692	3 804	3 457	3 223	3 011	2 795	2 760	2 419	2 181
Od tega: za določen čas	150	172	363	338	465	515	208	40	40
Operativni EPDČ (EPDČ skupaj + nadure – dopolnilna blagajna)	3 964	4 125	3 979	3 706	3 642	3 461	2 852	2 227	2 050

- (41) Iz preglednice je razvidno stalno zmanjševanje števila ekvivalentov polnega delovnega časa od leta 2003 naprej (–44 % med letoma 2003 in 2010), zlasti EPDČ zaposlenih za nedoločen čas.
- (42) Število zaposlenih za določen čas se je med letoma 2002 in 2007 znatno povečalo, in sicer s 150 na 515 EPDČ. Nato se je to število zmanjšalo, hkrati pa se je zaradi upada prometa družbe Alitalia zmanjšal promet od poslovanja in okrepila so se prizadevanja družbe SEA Handling, da bi zmanjšala svoje stroške za plače. Ta prizadevanja so v zadevnem obdobju prinesla tudi zmanjšanje števila nadur in povečanje dopolnilne blagajne (*cassa integrazione*), zaradi česar se je število operativnih EPDČ še bolj zmanjšalo.

- (43) V spodnji preglednici so prikazane izboljšave produktivnosti zaposlenih v smislu dela, ki ga je opravila delovna enota, in razvoj stroškov dela.

Preglednica 3

Gibanje produktivnosti zaposlenih

[...]

Preglednica 4

Stroški dela

[...]

3. RAZLOGI ZA ZAČETEK FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE

- (44) Komisija je v sklepu o začetku postopka z dne 23. junija 2010 na podlagi informacij, ki so jih predložili pritožnik in italijanski organi, presodila, da bi ukrepi iz obdobja 2002–2005 lahko pomenili državno pomoč, in izrazila dvome glede združljivosti te pomoči z notranjim trgov. Komisija je zato v sklepu o začetku postopka zaprosila Italijo, naj zagotovi potrebne dokumente, informacije in podatke za obdobja do zadnjega in tako Komisiji omogoči, da oceni združljivost ukrepov. Poleg tega je navedla, da je treba proučiti obdobje po letu 2005, za katerega podatki o obsegu izgub na začetku Komisiji niso bili predloženi, in obdobje 2002–2010 kot celoto, da se ugotovi, ali je SEA Handling v navedenem obdobju prejela nezakonito državno pomoč v obliki nadomestil za izgube ⁽¹⁴⁾.
- (45) Komisija je sklenila, da so nadomestila dejansko pomenila državno pomoč, saj je menila, da so bili pogoji iz člena 107(1) PDEU izpolnjeni.
- (46) Komisija je ob upoštevanju večinskega deleža občine in pokrajine Milano v kapitalu družbe SEA zavzela predhodno stališče, da so bila sredstva, uporabljena za pokritje izgub, javna. Komisija je ugotovila tudi, da obstaja veliko dokazov, ki so podobni tistim iz sodbe z dne 16. maja 2002 v zadevi Francija proti Komisiji (C-482/99) (v nadaljevanju: sodba v zadevi Stardust Marine) ⁽¹⁵⁾ in kažejo na vpletenost javnih organov v ukrepe, ki jih je sprejela SEA v zvezi s svojo hčerinsko družbo SEA Handling.
- (47) Komisija je menila, da so bili ukrepi selektivni, saj so zadevali samo SEA Handling in so družbi prinesli gospodarsko prednost, ki je v običajnih tržnih pogojih ne bi imela.
- (48) Komisija je upoštevala različne dejavnike, da bi ugotovila, ali je družba SEA pri kritju izgub SEA Handling ravnala kot preudaren vlagatelj, ki deluje v običajnih tržnih pogojih.
- (49) Komisija je v predhodni fazi ugotovila, da je bilo v poslovnem načrtu, odobrenem leta 2001 ⁽¹⁶⁾, predvideno, da se bo dobiček SEA Handling do leta 2005 povečal. Navedeno je bilo, da sta bili odločitve o nadaljevanju delovanja v sektorju zemeljske oskrbe po letu 2002 in odločitve, da družba SEA Handling ne bo prodana takoj po razdružitvi dveh družb, utemeljeni z napovedanim povečanjem dobička v triletnem obdobju. Vendar poslovni načrt iz leta 2001 ni vseboval podrobne strategije, ki bi družbi SEA omogočila, da zagotovi dobičkonosnost SEA Handling, čeprav je navedeni načrt zajemal vse dejavnosti SEA. Komisija ni prejela nobenega drugega podrobnega poslovnega načrta, ki bi se nanašal posebej na SEA Handling.
- (50) Komisija je ugotovila tudi, da je SEA Handling med letoma 2003 in 2005 zabeležila omejen napredek ali celo negativne rezultate, saj so letne izgube presegle 40 milijonov EUR, medtem ko so stroški dela ostali stabilni; skupni stroški so se zmanjšali za približno 3 %, prihodki so upadli samo za 4,5 %, stroški na enoto dela pa so se povečali samo za 7,6 %.
- (51) Italijanski organi so trdili, da je treba kritje izgub družbe SEA Handling obravnavati z vidika skupine; Komisija je menila, da to ne pojasni, zakaj bi bilo treba na ravni skupine kritje izgub družbe SEA Handling šteti za bolj ugodno kot njeno prodajo ali prestrukturiranje. Komisija je menila, da je bilo stanje primanjkljaja družbe SEA Handling preveč dolgotrajno, da bi bilo zajeto v izrazu „omejeno obdobje“ iz sodbe Sodišča z dne 21. marca 1991 v zadevi Italija proti Komisiji ⁽¹⁷⁾, in da ponavljanje kritja izgub od leta 2002 potrjuje, da družba SEA ni delovala kot preudaren vlagatelj.

⁽¹⁴⁾ Sklep o začetku postopka, odstavka 42 in 102 ter oddelek 5.

⁽¹⁵⁾ Sodba s 16. maja 2002 v zadevi C-482/99, Francija proti Komisiji, Recueil 2002, str. I-4397.

⁽¹⁶⁾ „Piano aziendale consolidato del Gruppo SEA 2002–2006“ (konsolidirani poslovni načrt skupine SEA za obdobje 2002–2006), ki so ga predložili italijanski organi.

⁽¹⁷⁾ Sodba z dne 21. marca 1991 v zadevi C-303/88, Italija proti Komisiji, Recueil 1991, str. I-1433.

- (52) Komisija je ugotovila, da bi [...] ali drugi izvajalci lahko vstopili na trg; da izguba ugleda, s katero so italijanski organi utemeljili opustitev storitev zemeljske oskrbe SEA, ni bila ocenjena in je bila preveč nejasno predstavljena; da obveznost zagotavljanja storitev zemeljske oskrbe od SEA ni zahtevala, da neposredno opravlja te storitve, glede na to, da je prisotnost drugih izvajalcev ponujala praktično in veljavno alternativo.
- (53) Nazadnje je Komisija sklenila, da so ukrepi nedvomno vplivali na trgovino med državami članicami in na konkurenco. Glede na cilje Direktive 96/67/ES, ki ureja dostop do trga storitev zemeljske oskrbe na letališčih Skupnosti, ki so dosegla obseg prometa, določenega v Direktivi, je bil vpliv na trgovino jasen. Obstajal je tudi domneven vpliv na konkurenco, saj so ukrepi bistveno okrepili položaj družbe SEA Handling na škodo njenih konkurentov.
- (54) Komisija je začasno štela, da je bilo kritje izgub državna pomoč, in izrazila dvom glede združljivosti zadevne pomoči z notranjim trgovom. V sporočilu Komisije „Smernice Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč“ (v nadaljnjem besedilu: smernice v letalskem sektorju)⁽¹⁸⁾, ki se nanaša na Direktivo 96/67/ES, je navedeno: „Nad 2 milijonoma potnikov mora izvajanje storitev zemeljske oskrbe zadostovati neodvisno od drugih komercialnih prihodkov letališča, kot so javna sredstva, ki so mu bila dodeljena kot upravljavcu letališča ali upravljavcu storitve splošnega gospodarskega pomena“⁽¹⁹⁾. Komisija je ugotovila, da je subvencioniranje takšnih dejavnosti s strani javnih organov v nasprotju s cilji, ki jih določa Direktiva 96/67/ES, in bi zato lahko negativno vplivalo na liberalizacijo trga.
- (55) Zato se je Komisija odločila začeti formalni postopek preiskave, da bi odpravila vse dvome glede opredelitve ukrepov kot državne pomoči za obdobja vse do zadnjega in glede združljivosti teh ukrepov z notranjim trgovom.

4. PRIPOMBE ITALIJANSKIH ORGANOV

Obdobje, ki se preiskuje

- (56) Sklep je italijanske organe begal predvsem zaradi časovnega zaporedja trditev Komisije. Italijanski organi so trdili, da se ugotovitve Komisije nanašajo na obdobje 2006–2008, ki je poznejše kot obdobje, ki je bilo podlaga za predhodno preiskavo in torej za zahteve za pojasnila, ki so jih prejeli v zvezi z obdobjem 2002–2005. Občina je zato prosila Komisijo, naj spremeni časovni okvir, ki je zajet v postopku, in italijanskim organom pošlje običajno zahtevo za informacije za poznejše obdobje (od leta 2006 naprej)⁽²⁰⁾.

Odgovornost javnih organov za ukrepe za kritje izgub

- (57) Prvi znak odgovornosti, ki ga je ugotovila Komisija, je vključeval odlomke iz dogovora z dne 26. marca 2002, ki so ga podpisale občina Milano, SEA in predstavniki sindikatov, odlomke iz zapisnika o sindikalnem dogovoru z dne 4. aprila 2002, ki je bil sklenjen med SEA ter industrijskimi in konfederiranimi sindikalnimi organizacijami in naknadno potrjen 15. maja 2002, ter odlomke iz zapisnika o sindikalnem dogovoru med SEA in SEA Handling ter industrijskimi in konfederiranimi sindikalnimi organizacijami z dne 9. junija 2003; italijanski organi so zaprosili Komisijo, naj ponovno prouči dokazno vrednost teh dokumentov.
- (58) V zvezi s tem so italijanski organi trdili, da bi se odgovornost za ukrepe lahko pripisala državi le na podlagi objektivnih ugotovitev, ki bi pokazale, da je država članica posredovala pri odločitvi SEA na tak način, da je odločitev določila ali nanjo vplivala v smislu, da bi SEA ravnala drugače, če bi lahko sprejela neodvisno odločitev⁽²¹⁾; organi so trdili, da za občino Milano to ne velja.
- (59) Občina je trdila, da sploh ni bila udeležena pri sklenitvi sindikalnih pogodb in da ni imela nič z zavezami, ki jih je SEA sprejela pred predstavniki sindikatov v zadevnih dogovorih. Občina je sodelovala le na srečanju dne 26. marca 2002 ter je štela interese delavcev kot večinski lastnik in zlasti kot odgovorni organ v lokalni skupnosti. V tej vlogi ni sprejela nobene zaveze, vendar pa je sindikatom na politični ravni „potrdila“ poslovne odločitve družbe SEA in zlasti njeno strategijo za ohranjanje delovnih mest, da bi podprla sindikate pri nadziranju izvajanja navedenih

⁽¹⁸⁾ UL C 312, 9.12.2005, str. 1.

⁽¹⁹⁾ Smernice v letalskem sektorju, točka 70.

⁽²⁰⁾ Po tej pripombi je Komisija v svojem dopisu z dne 11. julija 2011 opozorila na odstavek 42 sklepa o začetku postopka, v katerem je navedeno, da je po mnenju Komisije treba proučiti obdobje 2002–2010, da bi se ugotovilo, ali je SEA Handling v navedenem obdobju prejela nezakonito državno pomoč v obliki nadomestil za izgube. Komisija je nato potrdila, da obravnavano obdobje zajema čas od leta 2002 do zadnjega obdobja in da zahteve za informacije ostajajo veljavne.

⁽²¹⁾ Sodba Splošnega sodišča z dne 26. junija 2008 v zadevi SIC proti Komisiji (T-442/03), točka 126.

odločitev. Dogovor, ki je imel očitno družbeno-politični značaj, nima pravne veljave in je služil le kot zagotovitev sindikatom, da so zaveze družbe SEA zanesljive. Na podlagi dokumentov, ki jih je proučila Komisija, ni bilo mogoče sklepati, da je imela občina Milano odločilno vlogo pri odločitvi o kritju izgub družbe SEA Handling ali da je prevzela kakršno koli odgovornost v zvezi s tem. SEA naj bi torej svoje poslovne odločitve sprejela povsem svobodno in neodvisno.

- (60) Na splošno korespondenca med letoma 2002 in 2005 med vodstvom družbe in nekaterimi člani občinskega sveta, ki so zahtevali dostop do nekaterih notranjih dokumentov družbe SEA, zlasti do poslovnega načrta, pri čemer jim je bil dostop zavržen, dokazuje, da javna uprava ni imela vpliva na dejavnosti družbe SEA. Po navedbah italijanskih organov to dodatno dokazuje dejstvo, da je SEA izrecno poudarila svojo neodvisnost od javne uprave, na primer v odgovoru na vprašanje občinskega svetnika.
- (61) Italijanski organi so tudi navedli, da občina ni mogla zakonito prevzeti veljavnih in učinkovitih zavez brez formalnih aktov njenih pristojnih organov, ki posebej navajajo finančno kritje.
- (62) Drugi znak odgovornosti, ki ga je ugotovila Komisija, je posebna odvisnost direktorjev in poslovodij družbe SEA od občine Milano, čemur so italijanski organi nasprotovali in trdili, da je Komisija trditve iz časopisnih člankov povzdignila na raven dokazov. Poleg tega so podali naslednje pripombe.
- (63) Prvič, glede tega, da so direktorji družbe SEA pred iztekom svojih mandatov županji Milana predložili „vnaprej podpisane odstopne izjave“, so italijanski organi trdili, da takšni odstopi ne kažejo na obstoj posebne odvisnosti direktorjev družbe SEA od občine. Predsednik upravnega odbora je na rednem sestanku 24. februarja 2006 priznal, da je to običajna praksa, „ki se uporablja zato, da se pravočasno sprejmejo ukrepi za razrešitev direktorjev, ki so domnevno ravnali nepravilno.“ Predsednik je povedal, da se takšne odstopne izjave ne uporabljajo v primerih, ko se delničar ne strinja s poslovnimi odločitvami uprave: uprava ima izključno pristojnost za takšne odločitve. Poudaril je, da „doslej še nihče ni izvajal pritiska v zvezi s temi izjavami ali drugimi dokumenti“ in da imajo takšne izjave „moralno vrednost, ne pa pravne vrednosti.“ Glede na navedbe predstavnika občine na istem rednem sestanku družbe SEA takšne izjave „najverjetneje ne bi vplivale na ravnanje članov uprave. Ti so odvisni le od skupščine delničarjev: samo ta organ jih lahko imenuje ali razreši in samo temu organu so odgovorni za vodenje družbe.“ Po navedbah italijanskih organov je edini učinek navedenih izjav ta, da direktor, ki je razrešen na skupščini delničarjev, izgubi pravico do odškodnine za nezakonito odpoved.
- (64) Drugič, prav tako v zvezi s posebno odvisnostjo družbe SEA od občine Milano so italijanski organi pripomnili, da občina Milano v svoji nadzorni vlogi ni imenovala članov upravnega odbora, ampak jih je samo določila, kar je v nasprotju s trditvami Komisije; člani uprave so bili imenovani le na skupščini v skladu s splošnimi pravili zasebnega prava, ki ureja delniške družbe, v okviru italijanskega civilnega zakonika. Trdili so tudi, da, kot se pogosto dogaja, statut družbe SEA v skladu s splošnimi pravnimi predpisi daje upravnemu odboru pristojnost za izbiro imen direktorjev, ki se predložijo v odobritev skupščini.
- (65) Italijanski organi so trdili, da je na podlagi drugih kazalnikov, ki bi morda dokazovali odgovornost za državni ukrep, in zlasti razredov dokazov, ki jih je opredelilo Sodišče v zadevi Stardust Marine, mogoče sklepati, da odgovornosti za obravnavani ukrep v tem primeru ni mogoče pripisati državi. SEA nikakor – niti lokalno niti na nacionalni ravni – ni bila vključena v strukturo javne uprave. Glede značaja dejavnosti družbe in njihovega izvajanja na trgu v običajnih pogojih konkurence z zasebnimi subjekti so italijanski organi navedli, da je SEA vedno delovala kot običajna zasebna družba. Tudi s pravnim statusom družbe ni mogoče dokazati, da je za ukrepe odgovorna država, saj je SEA v vsakem pogledu zasebna družba. V zvezi z zadnjo vrsto dokazov, ki jo je opredelilo Sodišče, in sicer intenzivnostjo nadzora, ki ga javni organi izvajajo nad upravljanjem družbe, so italijanski organi trdili, da občina ni imela nikakršnega vpliva in da je družba sama razglasila svojo neodvisnost od javne uprave, kar dokazuje, da javna uprava ni bila vključena v sprejemanje poslovnih odločitev.

Uporaba merila zasebnega vlagatelja

- (66) Italijanski organi so v zvezi z uporabo merila zasebnega vlagatelja trdili, da bi se lahko dejanski dokazi (gospodarski in drugi podatki), ki jih je Komisija zbrala med predhodnimi preiskavami, vendar so se nanašali na čas po tem, ko so bila sprejeta sporna dejanja, po potrebi uporabili za oceno združljivosti ukrepov s pravili pogodbe, če bi bili opredeljeni kot pomoč; toda takšni dokazi niso bili v pomoč pri presoji, ali so zadevni finančni ukrepi združljivi z merilom zasebnega vlagatelja. Celotna obrazložitev Komisije je bila izpodbijana zaradi napačne uporabe merila zasebnega vlagatelja, ki je izhajala iz netočne presoje ozadja primera.
- (67) V zvezi z ozadjem, ki ga je treba upoštevati, so italijanski organi najprej pripomnili, da Komisija ni upoštevala dejstva, da se je SEA v okviru liberalizacije evropskega trga storitev zemeljske oskrbe po sprejetju Direktive 96/67/ES, ki je bila z Zakonsko uredbo št. 18/99 prenesena v italijansko zakonodajo, odločila, da svojega računovodstva ne bo preprosto ločila, ampak oddelila zadevne dejavnosti in jih prenesla na nov pravni subjekt. Ta razdružitev je bila ključnega pomena za strateške cilje skupine glede iskanja industrijskega partnerja, ki bi izvajal storitve zemeljske oskrbe, in glede opredelitve ukrepov za izboljšanje učinkovitosti storitev zemeljske oskrbe na letališčih Linate in Malpensa.
- (68) Po navedbah italijanskih organov so družbe za upravljanje letališč v okviru procesa liberalizacije na splošno reorganizirale storitve zemeljske oskrbe, po tem ko so pretehtale dva izvedljiva komercialna modela: namesto da storitve zemeljske oskrbe neposredno izvaja upravljavec letališča, jih lahko izvajajo zunanje družbe, ki delujejo na mednarodni ravni (v nadaljnjem besedilu: zunanje izvajanje; npr. na letališčih v Londonu, Københavnu, Španiji ali Dublinu), ali pa lahko storitve neposredno izvaja upravljavec letališča, pri čemer je računovodstvo ločeno (npr. v Frankfurtu ali na Dunaju) ali pa se ustanovi ločena družba (SEA ali v Parizu) (v nadaljnjem besedilu: neposredno upravljanje). Vsak od teh dveh modelov ima svoje prednosti in slabosti, ki so jih družbe za upravljanje letališč natančno proučile, zlasti zaradi različnih regulativnih razmer v državah. Zunanje izvajanje omogoča usmeritev sredstev na osrednjo dejavnost in bi takoj pozitivno vplivalo na izkaz poslovnega izida, saj so storitve zemeljske oskrbe v večini primerov ustvarjale izgubo, razen če so se izvajale v velikem obsegu in ne samo na letališču, ki ga upravlja ista družba. Vendar pa ohranitev storitev zemeljske oskrbe upravljavcem letališč omogoča, da bolje nadzorujejo kakovost storitev, ki ima ne glede na regulativne vidike posreden pozitiven učinek na dobiček skupine, zlasti srednje- ali dolgoročno.
- (69) Ta drugi model, ki ga je izbrala SEA, je upravljavcu letališča omogočil, da zaščiti vlogo letališkega središča in procese za transfer, ohrani nadzor nad ravno kakovosti zagotovljenih storitev, izvaja izbrane storitve zemeljske oskrbe na letališčih, na katerih jih noben drug izvajalec ne more zagotavljati, in ohrani močan vpliv na varnost na letališču. Ta možnost je zahtevala visoke stroške poslovanja, ki so neločljivo povezani z neposrednim izvajanjem storitev zemeljske oskrbe. Produktivnosti na tem področju ni bilo mogoče izmeriti v izključno finančnem smislu.
- (70) Italijanski organi so trdili, da je ta strategija družbe SEA povsem razumna, saj je družbi omogočila ohranitev storitev zemeljske oskrbe, pri čemer je računala na postopno povečanje produktivnosti, kakovost storitev in srednje- oziroma dolgoročne koristi za skupino. Hkrati bi lahko SEA z oddelitvijo dejavnosti in prenosom izvajanja storitev na ločeno družbo (SEA Handling) izkoristila priložnosti za partnerstvo z drugimi izvajalci v sektorju, da bi ponovno vzpostavila dobičkonosnost zaradi sinergij, doseženih z vključitvijo v mednarodno mrežo in pridobitvijo novih operativnih znanj in izkušenj.
- (71) SEA je torej nameravala kriti izgube, ki jih je na začetku zabeležila njena hčerinska družba, ob pričakovanju koristi za skupino, vključno s postopnim izboljšanjem izkaza poslovnega izida in dobičkonosnosti družbe SEA Handling (sprva je bilo predvideno, da se bo to zgodilo po treh letih delovanja, tj. do leta 2005), kar naj bi se doseglo z ukrepi, določenimi v načrtu prestrukturiranja, v katerem je bil predviden tudi morebitni vstop strateškega partnerja, ki bi pridobil znaten manjšinski delež v družbi SEA Handling.
- (72) SEA je maja 2001 začela odprti postopek zbiranja ponudb, da bi našla manjšinskega strateškega partnerja za SEA Handling, in na koncu postopka sklenila, da je ponudba, ki jo je predložil [...], najugodnejša. Pogajanja z [...] so se zelo približala podpisu, zlasti zaradi načrta za ponovni zagon. Vendar so bila nato pogajanja prekinjena, predvsem zaradi nestrinjanja glede vrednotenja družbe.

- (73) Ukrepi, določeni v konsolidiranem poslovnem načrtu skupine SEA za obdobje 2002–2006 (v nadaljnjem besedilu: konsolidirani poslovni načrt 2002–2006), so bili usmerjeni v povečanje produktivnosti dela za 20 % v navedenem obdobju. Ti ukrepi so se šteli za primerne in zadostne za potrditev izbire poslovnega modela. Medtem ko cilj ponovne vzpostavitve dobičkonosnosti ni bil dosežen, so bili finančni rezultati spodbudni in so potrdili mnenje družbe SEA o primernosti izbranega poslovnega modela, ki je v gospodarskem interesu skupine in njenih delničarjev.
- (74) Italijanski organi so trdili, da so razlog za dejstvo, da se dobičkonosnost družbe SEA Handling v prvotno predlaganem obdobju ni izboljšala, tržne razmere, ki so se močno razlikovale od napovedanih zaradi dveh mednarodnih dejavnikov, in sicer SARS in vojna v Iraku, ki sta znatno vplivala na razvoj zračnega prometa v navedenem obdobju, ter zaradi posledičnih gospodarskih izzivov, s katerimi so se soočile mednarodne letalske družbe, ki so morale zaradi hitrega povečanja cen nafte zmanjšati cene v konkurenčnem okolju, ki je bilo veliko bolj agresivno od pričakovanega.
- (75) Italijanski organi so Komisijo pozvali, naj ponovno premisli o svojem nasprotovanju odločitvi SEA, da nadaljuje s kritjem izgub svoje hčerinske družbe, tudi ko so gospodarska gibanja v prvih dveh celih letih delovanja (2003 in 2004) po njenem mnenju pokazala, da je nemogoče povečati dobičkonosnost v treh letih. Italijanski organi so trdili, da to nasprotovanje temelji na poenostavljeni uporabi merila zasebnega vlagatelja, predvsem v smislu zgolj kratkoročnega dobička. Komisija naj bi spregledala dejstvo, da so v tem primeru obstajali drugi dejavniki, ki jih je treba upoštevati poleg finančnih tokov, neposredno ustvarjenih z naložbo, zlasti zato, ker je bila matična družba vertikalno povezana s svojo hčerinsko družbo, in da je bil znaten del poslovanja družbe odvisen od kakovosti storitev, ki jih je izvajala njena hčerinska družba. Komisija naj bi se osredotočila le na pomanjkanje dobičkonosnosti ukrepa v prvih dveh letih delovanja in povsem prezrla posebni značaj sektorja, v katerem ima lahko upravljavec letališča interes za izvajanje dejavnosti zemeljske oskrbe ali za finančno podpiranje te dejavnosti, ne glede na njeno takojšnjo dobičkonosnost.
- (76) Italijanski organi so predložili tudi analizo nasprotnih dejstev, ki jo je opravil zunanji svetovalec z namenom dokazati, da so bile hipoteze, na katerih temelji dokument „Presentazione del piano aziendale 2003-2007 di SEA Handling“ (Predstavitev poslovnega načrta družbe SEA Handling za obdobje 2003–2007; v nadaljnjem besedilu: poslovni načrt 2003–2007), ki ga je predložila SEA, realne in razumne ter da je več nepredvidenih okoliščin resno negativno vplivalo na družbo SEA Handling, zato so bile izgube večje od tistih, ki so bile razumno predvidene, ko je bila sprejeta odločitev za kritje izgub. Glavna ugotovitev te analize je, da sta upad oskrbljenega prometa in padec cen glavna razloga za dejstvo, da zabeleženi rezultati niso dosegli tistih, predvidenih v poslovnem načrtu. Z drugimi besedami, medtem ko je družbi SEA Handling uspelo doseči cilje v smislu zmanjšanja stroškov na enoto, ni dosegla finančnih ciljev iz poslovnega načrta, kar je posledica velike izgube prihodkov zaradi upada prometa in padca cen v primerjavi z napovedanimi ravnmi.
- (77) Komisija poleg tega ni ustrezno upoštevala posebnega značaja sektorja v Italiji glede na veljavne italijanske predpise. Prvič, v skladu s 3. odstavkom člena 3 Zakonske uredbe št. 18/99 in točko (d) drugega odstavka člena 705 Zakonika o pomorskem in zračnem prometu mora upravljavec letališča zagotoviti, da ima letališče na voljo vse potrebne storitve zemeljske oskrbe, torej jih mora neposredno izvajati ali pa usklajevati dejavnosti subjektov, ki takšne storitve izvajajo sami ali s pomočjo zunanjih strank. Poleg tega člen 4 dogovora med ENAC (italijanska uprava za civilno letalstvo) in družbo SEA z dne 4. septembra 2001, v katerem sta izrecno navedeni letališči Linate in Malpensa, od družbe SEA posebej zahteva, da zagotovi storitve zemeljske oskrbe, razpoložljivost in učinkovitost vseh vozil, opreme in sistemov ter vse ostalo, kar je potrebno za neprekinjeno, redno in učinkovito opravljanje teh storitev.
- (78) Italijanski organi so trdili, da SEA zaradi te zakonodaje ni mogla preprosto prenesti storitev zemeljske oskrbe ali jih dodeliti zunanjemu izvajalcu. Tudi če bi se to odločila storiti, bi morala skleniti ustrezne pogodbe in kriti potrebne stroške, da bi se prepričala, da storitve izpolnjujejo zahteve in pogoje, ki jih nalaga zakonodaja ali izvirajo iz določb ukrepa, ki družbo pooblašča za upravljanje letališča. Upravljavec letališča je bil javnemu organu še naprej odgovoren za redno in učinkovito izvajanje storitev zemeljske oskrbe.
- (79) Glede pravilne uporabe merila zasebnega vlagatelja v tem primeru so italijanski organi nazadnje pripomnili, da mora biti glede na ustaljeno sodno prakso zasebni subjekt, s katerim se primerja ravnanje javnega podjetja, primerljive velikosti in značaja⁽²²⁾ ter da je naložbo, ki vključuje kritje izgub družbe SEA Handling, sprejela in izvedla skupina SEA, ki je lastnica deleža v družbi SEA Handling in imetnica koncesije za upravljanje letališč Malpensa in Linate. Prvič, kot je Komisija opozorila v svojem sklepu, je to pomenilo, da ravnanja družbe SEA ni bilo mogoče primerjati z ravnanjem običajnega vlagatelja, ki vlaga kapital, da bi si v dokaj kratkem času zagotovil donos, ampak je bilo treba

⁽²²⁾ Glej sodbo Splošnega sodišča z dne 12. decembra 2000 v zadevi Alitalia (T-296/97), točka 81.

njeno ravnanje namesto tega primerjati z ravnanjem zasebnega holdinga ali skupine zasebnih podjetij, ki sledi strukturni politiki – globalni ali sektorski – ter jo usmerjajo možnosti dolgoročneje donosnosti⁽²³⁾. Drugič, upoštevati je treba tudi posebne značilnosti zadevnega reguliranega sektorja, v tem okviru pa tudi običajno dinamiko gospodarskih odnosov med matično in hčerinsko družbo⁽²⁴⁾.

- (80) Zato so italijanski organi menili, da bi morala Komisija zadevne ukrepe oceniti z vidika skupine, torej proučiti konsolidirano bilanco stanja družbe SEA; če bi to storila, bi ugotovila, da je skupina ustvarila znatne bruto prihodke in je lahko brez težav notranje absorbirala izgube svojega oddelka za zemeljsko oskrbo ter hkrati ustvarjala vrednost za svoje delničarje.
- (81) Poleg verjetnosti, da bo kritje izgub družbe SEA Handling prineslo posredne materialne koristi, je bilo treba upoštevati druge pomisleke, ki vključujejo: (a) možnost pridobitve posrednih gospodarskih koristi iz trgovinskih odnosov s hčerinsko družbo; (b) težave v zvezi z zunanjim izvajanjem v nacionalnem referenčnem okviru zaradi prevzetih gospodarskih obveznosti in zavez do javnih organov; (c) varstvo ugleda skupine in (d) izpolnjevanje obveznosti do države, ki izvirajo iz dogovora in zakonov.
- (82) Skupina SEA je v triletnem obdobju med letoma 2003 in 2005 dosegla dobre rezultate v zvezi s kakovostjo storitev, zagotovljenih uporabnikom. Čakalne dobe za prispelo prtljago so se skrajšale, postanki, ki jih upravlja SEA, pa so postali bolj točni.
- (83) Na koncu so italijanski organi izrazili mnenje, da je ravnanje družbe SEA v tem primeru povsem združljivo z ravnanjem skupine zasebnih podjetij, ki sledi strukturni politiki in se je zaenkrat odločila nadomestiti izgube enega od njenih poslovnih oddelkov, da bi izboljšala dolgoročno dobičkonosnost, ob upoštevanju drugih finančnih in nefinančnih dejavnikov, ki so del gospodarskih interesov skupine. V nasprotju s trditvami Komisije je torej stalno izboljševanje gospodarskih rezultatov družbe SEA Handling v obdobju 2003–2005 kljub temu, da družba ni mogla najti strateškega manjšinskega partnerja, in kljub težkim razmeram na trgu kazalo na obstoj dobrih možnosti za ponovno vzpostavitev dobičkonosnosti v razumnem roku.

Združljivost

- (84) V zvezi s sprejemljivostjo ukrepov so italijanski organi v bistvu trdili naslednje: (i) glede na stalne izgube, ki so jih že pred ustanovitvijo družbe SEA Handling zabeležili oddelki za zemeljsko oskrbo, je bilo jasno, da je bila družba v težavah od dneva, ko je začela delovati; (ii) prestrukturiranje SEA Handling je temeljilo na načrtu prestrukturiranja, ki so ga sestavljali različni dokumenti v zvezi z obdobjem 2003–2010, njegov cilj pa je bil ponovna vzpostavitev dobičkonosnosti dejavnosti zemeljske oskrbe; (iii) v navedenih dokumentih sta bila podrobno določena strategija družbe SEA in časovni razpored ukrepov, ki jih je bilo treba izvesti.
- (85) Natančneje, italijanski organi so poudarili, da konsolidirani poslovni načrt skupine SEA 2002–2006 (v nadaljnjem besedilu: konsolidirani poslovni načrt za obdobje 2002–2006) določal naslednje ukrepe za ponovno vzpostavitev produktivnosti storitev zemeljske oskrbe in povečanje prihodkov:
- spodbude za zmanjšanje stopnje odsotnosti zaposlenih,
 - računalniško vodenje in racionalizacija operativnih dejavnosti,
 - omogočanje nadur,
 - združitev sektorjev A in B letališča Malpensa po januarju 2002,
 - uvedba novih pogodb o zaposlitvi s prilagodljivim delovnim časom in
 - ukrepi za skrajšanje trajanja premestitev osebja.
- (86) Poleg tega so italijanski organi trdili, da je izbira manjšinskega delničarja eden najpomembnejših ukrepov za prestrukturiranje.

⁽²³⁾ Glej sodbo Sodišča z dne 21. marca 1991 v zadevi Alfa Romeo (C-305/89), točka 20.

⁽²⁴⁾ Sodba Sodišča z dne 3. julija 2003 v združenih zadevah Chronopost (C-83/01, C-93/01 in C-94/01), točke 33–38.

- (87) Drugič, po navedbah italijanskih organov so bili v poslovnem načrtu 2003–2007, ki je bil osredotočen na družbo SEA Handling, opredeljeni glavni dejavniki, ki so negativno vplivali na delovanje družbe: navedeni so bili predvsem stroški dela, organizacijska neravnovesja in pomanjkanje tehnoloških inovacij. V dokumentu so bili navedeni glavni ukrepi, potrebni za ponovno vzpostavitev produktivnosti družbe: (i) povečanje tržnega deleža družbe; (ii) ukrepi za povečanje tehnoloških inovacij; (iii) ukrepi za izboljšanje prilagodljivosti potrebam strank; (iv) pregled stranskih dejavnosti, katerih stroški so visoki; (v) znižanje stroškov dela; (vi) izboljšanje prihodkov od dejavnosti, ki niso storitve zemeljske oskrbe.
- (88) Tretjič, italijanski organi so pripomnili, da je dokument „Executive Summary – Linee guida del piano strategico 2007-2012 del gruppo SEA – 11 maggio 2007“ (Povzetek: smernice za strateški načrt skupine SEA za obdobje 2007–2012, 11. maj 2007; v nadaljnjem besedilu: strateški načrt 2007–2012) vključeval trifazni načrt za ponovno vzpostavitev sposobnosti preživetja družbe SEA Handling do leta 2011. Cilj ponovno vzpostaviti dobičkonosnost dejavnosti zemeljske oskrbe je bil razviden tudi iz strateškega načrta skupine SEA za obdobje 2009–2016 (v nadaljnjem besedilu: strateški načrt 2009–2016) in iz poslovnega načrta skupine SEA za obdobje 2011–2013 (v nadaljnjem besedilu: poslovni načrt 2011–2013).
- (89) Četrtič, italijanski organi so trdili, da ni bilo izkrivljanja konkurence, saj so bili zadevni ukrepi potrebni za liberalizacijo trga. V vsakem primeru so bili izvedeni ukrepi za preprečitev neupravičenega izkrivljanja konkurence, predvsem postopno zmanjšanje ravni zaposlenosti (v obdobju 2003–2010 se je število delovnih mest zmanjšalo za 1 755) in zmanjšanje prisotnosti na trgu (popolna opustitev vseh stranskih dejavnosti, opustitev dejavnosti razledenitve in neuspeli poskusi prodaje manjšinskega deleža v SEA Handling).
- (90) Italija je trdila, da je bila pomoč glede na poslovne izgube družbe in glede na znesek, potreben za zagotovitev nadaljevanja dejavnosti zemeljske oskrbe, očitno omejena na najnižji potreben znesek. Pomoč ni prispevala k povečanju tržnega deleža družbe v škodo njenih konkurentov, saj niso bili sprejeti nobeni naložbeni ukrepi, ki niso bili vključeni v načrtih prestrukturiranja.

5. PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

5.1 SEA

- (91) Družba SEA je v svojih pripombah podprla argumente italijanskih organov in natančneje opisala nekatere vidike.

Odgovornost Italije za ukrepe za kritje izgub

- (92) Komisija je zavrnila, da je imela občina aktivno vlogo pri sindikalnem sporazumu z dne 4. aprila 2002; SEA je naprej podrobneje proučila sodbo v zadevi Stardust Marine in trdila, da dokazno breme v zvezi z odgovornostjo nosi Komisija, ter zatrjevala, da je obseg dokazov, predloženih v zadevi, omejen in da sta njihova vsebina in doslednost šibki. Obstajali naj bi veliko bolj trdni in smiselni nasprotni dokazi, s katerimi je mogoče pokazati, da je SEA svoje odločitve v zvezi s prestrukturiranjem družbe SEA Handling sprejela neodvisno.
- (93) Namen dogovorov, sklenjenih s sindikalnimi organizacijami, je bil zaposlenim zagotoviti, da bodo njihove pravice zaščitene in da bodo ukrepi za zagotovitev zaposlitve, ki temeljijo na strategiji družbe SEA, izvedeni. Upravni odbor SEA se je odločil za reorganizacijo skupine, vendar se ni zavezal, da se število zaposlenih v okviru reorganizacije ne bo zmanjšalo glede na zahteve trga. Vse doslej sprejete odločitve za zmanjšanje ali prestrukturiranje poslovanja naj bi v celoti temeljile na gospodarskih pomislekih, občina in politične sile, ki so bile pri sprejemanju odločitev zastopane, pa naj ne bi igrale pomembne vloge.
- (94) Socialni pomisleki so jasno izraženi tako v Zakonski uredbi št. 18/99, katere člen 14 se nanaša na „socialno varstvo“, kot tudi v Direktivi 96/67/ES, ki priznava, da morajo države članice „ohraniti pristojnost za zagotovitev ustrezne stopnje socialnega varstva za osebe podjetij, ki opravljajo storitve zemeljske oskrbe“ (uvodna izjava 24), in države članice pooblašča, da brez vpliva na uporabo direktive in „ob upoštevanju drugih določb zakonodaje Skupnosti“ sprejmejo ukrepe, ki so potrebni za zagotovitev varstva pravic delavcev. Družba SEA je svoje poslovne odločitve sprejela neodvisno, socialni pomisleki pa so bili upoštevani le v okviru meja, ki jih določa zakonodaja.
- (95) Poleg tega naj bi Komisija prezrla nekatere nasprotno dokaze, na katere je opozorila občina Milano, in sicer dejstvo, da zaveze, domnevno sprejete ob sklenitvi sindikalne pogodbe z dne 26. marca 2002, niso bile nikoli uporabljene, ter omejeno trajanje navedenih zavez.

- (96) Komisija je trdila, da je občina izvajala nadzor; družba SEA je izjavila, da je popolnoma neodvisna v smislu sprejemanja odločitev in upravljanja in da to neodvisnost uveljavlja svobodno, pri čemer občina ali pokrajina Milano nimata nobenega vpliva. Za upravljanje družbe so odgovorni izključno direktorji, zunanji subjekti (npr. delničarji z nadzorom) pa ne morejo izvajati pooblastil in nalog direktorjev. Tudi če bi se zgolj za voljo argumenta predpostavljalo, da lahko javni večinski delničar praviloma dejansko vpliva na odločitve vodstvenih organov družbe SEA, ključni element, ki bi dokazal odgovornost za namene sodbe v zadevi Stardust Marine, ni organizacijska struktura, ampak dejansko poseganje v sporne odločitve.
- (97) Po navedbah družbe SEA bi morala Komisija bolj upoštevati nasprotujoča si stališča, ki so bila izražena na sestanku občinskega sveta Milana dne 16. junija 2003, katerega zapisnik jasno dokazuje avtonomijo družbe pri sprejemanju odločitev in upravljanju, in sicer na eni strani z dejstvom, da so občinski svetniki sprejeli odločitev družbe SEA, da zavrne zagotovitev zaupnih informacij, o katerih se je razpravljalo na pogajanjih s sindikalnimi organizacijami, in na drugi strani na podlagi zavrnitve predloga, s katerim je bil občinski izvršilni organ pozvan, naj od družbe SEA zahteva predložitev poslovnega načrta: če bi občina Milano dejansko izvajala vpliv, ki ji ga je očitno hotela pripisati Komisija, ali se zavedala, da lahko tak vpliv izvaja, bi bil ta predlog sprejet oziroma ne bi bilo nobene potrebe po njegovi vložitvi.
- (98) V zvezi z „vnaprej podpisanimi odstopnimi izjavami“ je SEA k navedbam občine Milano dodala, da je predsednik sveta revizorjev družbe SEA na skupščini 24. februarja 2006 potrdil, da se od nobenega člana uprave ni zahtevalo, naj podpiše takšno izjavo. Vsi odgovori, dani na navedeni skupščini v zvezi z vnaprej podpisanimi odstopnimi izjavami, naj bi jasno nasprotovali teoriji, da je obstajala posebna odvisnost od občine Milano. Poleg tega, kot je predsednik družbe SEA potrdil na isti skupščini, upravni odbor ni ugodil zahtevi delničarja, naj družba razdeli dividende v višini med 250 milijonov EUR in 280 milijonov EUR, ampak je določil razpoložljivi znesek v višini 200 milijonov EUR in tako sprejel odločitev v nasprotju z željami občine ter pokazal, da obstoj teh izjav ne vpliva na družbo.
- (99) Obtožbe glede odvisnosti upravnega odbora SEA od občine Milano, o katerih so poročali mediji in izvirajo iz leta 2006, ne dokazujejo ničesar v zvezi z vplivom, ki naj bi ga pred navedenim letom izvajala občina na družbo SEA. V resnici ni bilo razlogov za domnevo, da je obstajal takšen vpliv, če Komisija ni mogla najti trdnih dokazov o tem vplivu, ki bi upoštevali zaporedje dogodkov.

Uporaba merila zasebnega vlagatelja

- (100) Družba SEA je opozorila, da je Sodišče v zadevah Alfa Romeo ⁽²⁵⁾ in ENI-Lanerossi ⁽²⁶⁾ odločilo, da prav tako, kot lahko zasebni delničar razumno vpiše kapital, potreben za zagotovitev preživetja družbe, ki imačasne težave, vendar je sposobna spet postati dobičkonosna, po možnosti po reorganizaciji, se tudi matična družba lahko iz razloga, ki ni doseganje kratkoročne donosnosti naložb, odloči, da bo krila izgube ene od svojih hčerinskih družb. V zadevi ENI-Lanerossi je Sodišče navedlo, da bi bil lahko prenos kapitala na hčerinsko družbo, ki ustvarja izgubo, v očeh zasebnega vlagatelja, ki poskuša doseči dolgoročno dobičkonosnost (ne samo finančno), upravičen zaradi pomislekov, kot so možnost za posredne materialne koristi od naložbe, možnost za odprodajo hčerinske družbe pod boljšimi pogoji ali želja, da bi zaščitil ugled skupine ali preusmeril njene dejavnosti.
- (101) V obravnavanem primeru je SEA menila, da bi lahko bila nadomestitev izgub družbe SEA Handling v očeh zasebnega vlagatelja upravičena tako z obstojem strateškega načrta in programa prestrukturiranja z dobrimi možnostmi za dolgoročni dobiček kot tudi s pomisleki, ki ne vključujejo zgolj finančne donosnosti naložbe, in pomisleki, ki izvirajo iz posebne odgovornosti, naložene družbi SEA kot upravljavcu letališča, in iz njenega ugleda, ob upoštevanju dejstva, da notranja nadomestitev izgub ni nikoli ustvarila posebnega dolga ali finančnega bremena za skupino, ki je dejansko ustvarjala znaten čisti dobiček.
- (102) Poleg tega je SEA izjavila, da njene odločitve glede naložb niso nujno temeljile na pomislekih v zvezi s takojšnjim dobičkom, ki bi lahko usmerjale odločitve, ki bi lahko bile špekulativne, manjšinskega delničarja brez pooblastil za nadzor ali delničarja z nadzorom, ki ga zanima izključno ustvarjanje čim večjega dobička od izvajanja storitev zemeljske oskrbe, ki jih obravnava ločeno, temveč na širših pomislekih, usmerjenih k cilju čim bolj povečati skupni dolgoročni dobiček skupine SEA.

⁽²⁵⁾ Sodba Sodišča z dne 21. marca 1991 v zadevi Italija proti Komisiji (C-305/89) (Alfa Romeo), Recueil 1991, str. I-1603, točka 20.

⁽²⁶⁾ Sodba Sodišča z dne 21. marca 1991 v zadevi Italija proti Komisiji (C-303/88), Recueil 1991, str. I-1433, točka 21.

Ozadje ukrepov

- (103) Družba SEA je menila, da bi morala Komisija upoštevati zakonodajno ozadje, v katerem je prišlo do nadomestitve izgub. Zakonodajni okvir je ustvarjal konkurenčni pritisk, pod katerim je delovala SEA, in obveznosti, ki so jo zavezovale, ter vplival na njene poslovne odločitve in rezultate, dosežene zaradi teh odločitev. Vendar pa je glede na to, da so bili sporni ukrepi izvedeni v obdobju takoj po sprejetju Direktive 96/67/ES, katere namen je bil liberalizacija sektorja, in po njenem prenosu v domačo zakonodajo, SEA opozorila, da je po letu 1996 dovolila, da zunanji izvajalec storitev zemeljske oskrbe (ATA Handling) deluje na njenih letališčih.
- (104) Opozorila je tudi, da se je Italija odločila za popolno liberalizacijo trga storitev zemeljske oskrbe, edini pogoj pa je bil, da mora imeti nadzorni organ ENAC pravico, da iz utemeljenih razlogov uvede začasne omejitve števila izvajalcev storitev. ENAC je certificiral 246 izvajalcev, od katerih jih je bilo 84 pooblaščenih za delovanje na letališčih Linate in Malpensa, pri čemer je SEA menila, da je ENAC s tem zgostil trg storitev zemeljske oskrbe na določenih italijanskih letališčih. Možnost, ki jo je izbrala Italija, je podpirala vstop številnih izvajalcev, toda trend na trgu je bil usmerjen k zmanjšanju števila izvajalcev storitev zemeljske oskrbe na posameznem letališču. To so potrdila pravila, ki jih je ENAC nedavno potrdil in so uvedla zahteve, strožje od tistih, ki so pred tem veljale za certificiranje izvajalcev takšnih storitev, da bi zagotovila bolj skrbno izbiro izvajalcev, od katerih bi se nato pričakovalo, da bodo zagotovili storitve z višjo ravno kakovosti in varnosti. SEA je trdila, da so bile odločitve, sprejete v drugih evropskih državah, usmerjene v nasprotno smer, da bi se preprečil pretiran konkurenčni pritisk in s tem neravnovesje v gospodarskem položaju izvajalcev zaradi pritiska na njihove cene.
- (105) V zvezi z vedno večjo konkurenco je družba SEA navedla, da je bila odločitev za razdelitev družbe sprejeta ob upoštevanju njenega strateškega komercialnega modela, ki je takrat temeljil na uporabi letališča Malpensa kot vozlišča, kjer obstaja potreba po nadzoru, spremljanju in upravljanju storitev zemeljske oskrbe (po vzoru modela, podobnega tistim na letališčih v Frankfurtu in na Dunaju).
- (106) Družba SEA je vztrajala, da je treba pri analizi gospodarske logike njenih odločitev upoštevati značaj trga storitev zemeljske oskrbe. Prvič, dejavnost zemeljske oskrbe ima zelo nizko stopnjo dobička, ta dejavnik pa je še okrepljen zaradi liberalizacije trga: tudi ko se storitve ne izvajajo z izgubo, je dobičkonosnost slaba. Izvajalci, ki najlažje ustvarjajo dobiček, četudi samo skromnega, so po navadi tisti, ki imajo mrežo, pogosto mednarodno, preko katere lahko poslovno tveganje porazdelijo med različne lokacije delovanja. Prisotnost na več letališčih izvajalca na primer omogoča, da izravna stroške, nastale v državah, ki imajo strožje zakonske ali pogodbene zahteve glede kadrovskega načrtovanja, z nižjimi stroški, nastalimi v državah, kjer so pravila bolj prilagodljiva. Izvajalci, ki jim je na splošno uspelo doseči pozitivne rezultate, so bili tisti, ki so imeli mednarodno mrežo in so vzpostavili pomembne sinergije preko ekskluzivnih globalnih pogodb, enotne centralizirane uprave, ekonomij obsega pri izvajanju naložb, tržnih deležev, ki so majhni, toda pogosto povezani z enim referenčnim prevoznikom ali posebnim delovnim časom, ter ekonomij obsega, doseženih z zagotavljanjem storitev določenemu prevozniku na več letališčih.
- (107) Trg je bil heterogen z vidika oskrbe, saj so lahko storitve zemeljske oskrbe izvajali subjekti različnih vrst, z različnimi zmogljivostmi, odgovornostmi in področji delovanja: upravljavci letališč z ločenimi računovodstvi, upravljavci letališč z ločenimi poslovnimi strukturami, zunanji izvajalci storitev (ki jih je mogoče razdeliti na domače ali mednarodne mreže in MSP) ali letalske družbe, ki same izvajajo svoje storitve zemeljske oskrbe.
- (108) Komisija mora zato upoštevati delovanje in splošni razvoj trga storitev zemeljske oskrbe ter primerjati gibanje družbe SEA Handling z gibanjem primerljivih izvajalcev. Z vidika splošnega razvoja trga in glede na to, da so bili dobički zelo nizki, je SEA menila, da zaradi hudega primanjkljaja v smislu produktivnosti poslovnega oddelka in velikega neravnovesja v smislu njene strukture stroškov skupaj z izjemno težkimi razmerami na trgu in splošnim gospodarskim ozračjem izboljšanje dobičkonosnosti ne bi bilo čudežno ali nenadno ter da tudi ne bi bilo presenetljivo, če bi se prvotno določeni časovni okvir podaljšal.
- (109) SEA je zato nasprotovala trditvi, da bi morala zaradi dejstva, da je bila absorpcija izgub družbe SEA Handling v okviru napovedanega triletnega obdobja nemogoča, revidirati svojo strategijo in se ločiti od svojega oddelka za zemeljsko oskrbo. SEA poudarja, da ne more vsako leto začeti razprave o svojih odločitvah, saj se storitve zemeljske oskrbe, podobno kot vsi gospodarski sektorji, povezani z letališči, ocenjujejo po večletnih obdobjih, zato se upravičenost odločitev lahko ustrezno oceni le na dolgi rok.

- (110) V zvezi s primerjavo gospodarske uspešnosti družbe SEA Handling z uspešnostjo drugih izvajalcev je SEA predlagala, da mora biti resnično primerljiv izvajalec upravljavec letališča, ki zagotavlja storitve zemeljske oskrbe prek ločene družbe, edini tak izvajalec pa je bil [...]. [...] je v obdobju 2004–2006 izkazal izgube iz izvajanja storitev zemeljske oskrbe, negativni rezultati pa so se v naslednjih letih nadaljevali in zdelo se je, da se bodo nadaljevali tudi v bližnji prihodnosti.
- (111) SEA je zaradi svojega komercialnega modela vozlišča morala imeti izvajalca, ki je bil sposoben zagotoviti vse potrebne storitve zemeljske oskrbe po visokih standardih kakovosti. Le SEA Handling je lahko izpolnila navedene zahteve, saj noben drug izvajalec na trgu ni imel materialnih ali gospodarskih virov in predvsem kadrovskih virov, potrebnih za zagotavljanje vseh storitev, ki jih zahteva ta model.
- (112) Ne glede na svoje interese je imela družba SEA pravno obveznost, saj nacionalni predpisi določajo, da je upravljavec letališča odgovoren v primeru kakršnih koli pomanjkljivosti pri zagotavljanju storitev zemeljske oskrbe.
- (113) Poleg tega je popolna liberalizacija trga v Italiji upravljavcu letališč naložila težje breme od tistega, ki bi ga moral nositi na trgu, ki je le delno odprt. Upravljavec letališča je imel obveznost in odgovornost do nadzornega organa glede ohranitve posebne delovne skupine, ki je sposobna zagotoviti neprekinjene storitve v nujnih primerih ali ob nepredvidenih dogodkih. Obveznosti glede neprekinjenih storitev ni mogel naložiti novim izvajalcem, medtem ko bi se lahko takšne obveznosti predvidele v razpisnih pogojih, uporabljenih v izbirnem postopku v okviru delne liberalizacije.

Gospodarska racionalnost ravnanja družbe SEA

- (114) SEA trdi, da sta bila ločitev in poznejši prenos dejavnosti zemeljske oskrbe na hčerinsko družbo SEA Handling izvedena v skladu z zakonodajo Evropske unije in z namenom sodelovanja pri liberalizaciji v najboljših možnih pogojih, pri čemer je čim bolj izkoristila priložnosti za dolgoročni razvoj, ki jih je liberalizacija ponujala. Namen ločitve je bil omogočiti družbi SEA, da bolje izvaja politike, potrebne za izboljšanje učinkovitosti in produktivnosti obeh družb, ter hkrati izkoristi vse priložnosti za zagotovitev zvez z zunanjimi partnerji.
- (115) Družba SEA je navedla, da je oddelitev dejavnosti zemeljske oskrbe povzročila povečanje njenih stroškov zaradi obveznosti v zvezi z ukrepanjem v nujnih primerih in ob nepredvidenih dogodkih. Za ponazoritev: prihranki, pridobljeni z ekonomijami obsega, ki izvirajo iz zmožnosti družbe, da uporabi mejne stroške zaposlenih družbe SEA Handling za nadaljevanje dela, namesto da bi vzpostavila in vzdrževala specializirano skupino, so leta 2003 znašali 10,7 milijona EUR, leta 2010 pa 8,7 milijona EUR.
- (116) SEA je trdila, da je imela SEA Handling že od samega začetka težko strukturo stroškov z izjemnimi bremenami in posebno nalogo, da postopoma vzpostavi najprej trajnost storitev zemeljske oskrbe, nato pa njihovo dobičkonosnost. Zato je SEA od začetka izvajala intenziven program prestrukturiranja in okrevanja, da bi po možnosti našla strateškega partnerja, ki bi lahko prispeval k doseganju navedenih ciljev.
- (117) SEA je maja 2001 začela odprti postopek zbiranja ponudb, da bi izbrala enega ali več izvajalcev, ki jih je zanimal nakup manjšinskega deleža v družbi SEA Handling – v postopku je sodelovalo veliko število vodilnih izvajalcev v industriji. Po analizi kvalifikacij in ponudb zainteresiranih družb je SEA istega leta, torej 2001, začela pogajanja z [...], ki je predložil najugodnejši predlog za partnerstvo. Čeprav so pogajanja precej napredovala in je bil pripravljen načrt za ponovni zagon družbe SEA Handling, se je upravni odbor družbe SEA na sestanku 10. septembra 2002 odločil, da ne bo sprejel ponudbe izvajalca, saj je menil, da je [...]. SEA je priznala, da je zaradi neuspešnosti navedenih pogajanj ogrožena uresničljivost njenega cilja ponovne vzpostavitve dobičkonosnosti družbe SEA Handling v prvotno predlaganem roku, saj je to cilj, za katerega je izbira strateškega manjšinskega partnerja pomembno orodje.
- (118) SEA je v aprilu 2008 začela nov postopek za delno prodajo družbe SEA Handling, ki se kljub interesu, ki ga je na začetku pokazal vodilni mednarodni izvajalec, še ni zaključil.
- (119) Družba SEA je poudarila, da je program okrevanja družbe SEA Handling temeljil predvsem na komercialnemu modelu letališkega vozlišča, ki ga je izbrala skupina, in je imel srednje-/dolgoročen časovni okvir, ki naj bi omogočal ustrezen gospodarski donos finančnih obveznosti, potrebnih za opravljanje takšne dejavnosti. SEA je opozorila, da je v skladu z Direktivo 96/67/ES treba izvajalce storitev zemeljske oskrbe, če je njihovo število omejeno, izbirati po ustreznih postopkih za največ sedem let, v navedeni direktivi pa je tudi implicitno potrjeno, da bi bilo krajše obdobje nezadostno za ustrezno organizacijsko načrtovanje in posledični gospodarski donos.

- (120) Natančneje, program so sestavljali ukrepi za izboljšanje produktivnosti dela in postopno zmanjšanje stroškov za zaposlene. Družba naj bi te cilje dosegla z izvajanjem kvalitativnih ukrepov, ki se nanašajo na način izvajanja storitev zemeljske oskrbe, in kvantitativnih ukrepov, ki se nanašajo na število zaposlenih. V prvi vrsti je bil načrt prestrukturiranja skladen s konsolidiranim poslovnim načrtom skupine SEA za obdobje 2002–2006, v katerem so bili načrtani strategija in cilji skupine ter ukrepi, ki jih je treba sprejeti za ponovno vzpostavitev dobičkonosnosti storitev zemeljske oskrbe. Nato je bil v poslovnem načrtu družbe SEA Handling za obdobje 2003–2007, ki je bil sprejet 29. julija 2003, predviden program prestrukturiranja, katerega cilj je bil izboljšati učinkovitost vseh storitev, struktur in človeških virov, povezanih z zemeljsko oskrbo. SEA je upala, da bo lahko dobičkonosnost dejavnosti zemeljske oskrbe ponovno vzpostavila v treh letih, torej do leta 2005, ali najpozneje do leta 2007.
- (121) SEA je zato nasprotovala trditvam Komisije, da konsolidirani poslovni načrt skupine ne vsebuje podrobnega opisa ukrepov, ki jih je SEA nameravala sprejeti za reorganizacijo družbe SEA Handling, in da ni bilo ločenega podrobnega poslovnega načrta za družbo SEA Handling, ki bi določal strategijo za rešitev družbe in korake, po katerih bi bila izvedena strategija.
- (122) SEA je menila, da je bilo izboljšanje ključnih gospodarskih kazalnikov med letoma 2003 in 2004 spodbudno in je kazalo na upravičenost njenih ukrepov. Ponovno vzpostavitev dobičkonosnosti, ki naj bi se dosegla do leta 2005 in je bila predvidena v poslovnem načrtu 2003–2007, je zatrla niz dejavnikov, ki so negativno vplivali na gospodarski položaj SEA Handling. SEA je navedla, da so med temi dejavniki razširitev SARSa v obdobju 2002–2003, izbruh vojne v Iraku leta 2003 in vedno večja grožnja mednarodnega terorizma, okrepljen pritisk, ki je leta 2006 povzročil nižanje cen storitev zemeljske oskrbe po prihodu novih izvajalcev na letališče Malpensa, zlasti družbe Aviapartner, zaradi česar so bile vrednosti v številnih pogodbah spremenjene navzdol, vključno s pogodbo z družbo Alitalia (cena za enoto znižana za 6 %), odločitev družbe Alitalia leta 2007, da zmanjša svoje dejavnosti na letališču Malpensa Milano in katere polni učinki so bili vidni po aprilu 2008, ter oblak pepela, ki ga je islandski vulkan Eyjafjallajökull ustvaril leta 2010.
- (123) Zaradi poslabšanja položaja družbe SEA Handling v obdobju 2006–2007 se je morala SEA, potem ko je Alitalia zmanjšala svoje dejavnosti, odločiti, ali bo ohranila svoj komercialni model, in – če bi se odločila, da ga bo ohranila – prilagoditi in posodobiti program za ponovni zagon družbe SEA Handling. SEA se je leta 2007 končno odločila, da se bo osredotočila na vzpostavitev inovativnega modela „samostojnega vozlišča“ ali „virtualnega vozlišča“, in potrdila strateško odločitev, da bo nadaljevala s prestrukturiranjem družbe SEA Handling in ponovno vzpostavitev njene dobičkonosnosti, kar je – kot pri prejšnjem modelu – ponovno upravičila s pomenom storitev zemeljske oskrbe za njene lastne industrijske načrte. Njena odločitev je temeljila na že doseženih rezultatih v smislu produktivnosti dela in zmanjšanja števila delovnih mest, na dejstvu, da so njene pretekle izkušnje pokazale, da je mogoče ponovno vzpostaviti dobičkonosnost, in na mnenju, da bi kakršna koli druga rešitev, vključno z zunanjim izvajanjem, spet prinesla iste nasprotnne dokaze, ki so bili ocenjeni leta 2003.
- (124) Kritje izgub je bilo še vedno upravičeno, saj uporaba zunanjih izvajalcev za zagotovitev določenih neprekinjenih storitvenih dejavnosti z gospodarskega vidika ni bila niti priporočljiva (zaradi višjih stroškov zunanjih storitev v primerjavi s sinergijami, ki jih je mogoče doseči znotraj družbe) niti izvedljiva (zaradi odsotnosti zunanjih izvajalcev, ki bi lahko zagotovili celovit nabor storitev zemeljske oskrbe, ter slabe zanesljivosti in kakovosti storitev, ki so jih že večkrat zagotovili izvajalci, ki delujejo na letališčih v Milanu).
- (125) SEA v zvezi s praktičnostjo storitev zunanjih izvajalcev trdi: prvič, kljub dejstvu, da so nekateri zunanji izvajalci, kot je Aviapartner, leta 2006 in pozneje pridobili spričevalo, potrebno za izvajanje vseh storitev zemeljske oskrbe na letališčih v Milanu, je bilo realno stanje precej drugačno. Standardizirani postopek certificiranja, ki ga uporablja ENAC, naj bi bil neustrezen, saj je pogosto temeljil na vprašanju, ali izvajalec storitev zemeljske oskrbe izpolnjuje določene zahteve, ki zadevajo skupino kot celoto, in ne na dejanski zmogljivosti, ki jo je družba lahko zagotovila na danem letališču. Kot upravljavec letališča bi morala družba SEA sodelovati v postopku certificiranja izvajalcev storitev zemeljske oskrbe, saj ji tako ne bi bilo treba neposredno trpeti posledic pomanjkljivosti ali neučinkovitosti storitev, za katere so krivi zunanji izvajalci, brez možnosti, da jih kaznuje. V skladu z novimi predpisi uprave ENAC z dne 19. januarja 2011 mora upravljavec letališča podati obrazloženo mnenje o pravilnosti postopka in standardih za izvajalce.
- (126) Drugič, noben zunanji izvajalec ni bil dejansko sposoben ponuditi celotnega nabora storitev, saj so bile poslovne strategije izvajalcev osredotočene na najbolj dobičkonosne storitve.
- (127) Tretjič, izvajalci, ki so delovali na zadevnih letališčih, so družbi SEA Handling dolgovali precej denarja, SEA Handling pa je morala v nujnih primerih pogosto posredovati, da bi nadomestila njihove pomanjkljivosti, in se je na koncu odločila izterjati svoje terjatve po pravni poti.

- (128) Četrtič, v nasprotju z navedbami Komisije glavna konkurenta, ki trenutno delujeta na letališčih v Milanu, in sicer ATA Handling in Aviapartner, nista ustvarila dobička. Družba ATA Handling je med letoma 2003 in 2005 zabeležila izgube, ki so bile po navedbah družbe SEA večje na letališčih v Milanu. Družba Aviapartner je v mreži letališč, na katerih deluje, ustvarila dobičke, toda SEA je menila, da je družba verjetno zabeležila izgube iz izvajanja storitev na letališčih v Milanu.
- (129) SEA je v zvezi z oceno finančne uspešnosti SEA Handling, za katero se je zatrjevalo, da bi lahko privedla do drugačne odločitve, poudarila, da je učinke poslovnih odločitev v sektorju zemeljske oskrbe mogoče oceniti zgolj dolgoročno in da zato odločitve družbe SEA ni bilo smiselno spremeniti po le nekaj letih, zlasti zaradi spodbudnih rezultatov, ki so bili doseženi v prvih treh letih in so imeli pozitivne učinke, ki so jih ogrozili le poznejši dogodki zunaj skupine SEA.
- (130) SEA je v zvezi z računovodsko ureditvijo navedla, da je SEA Handling dosegla rezultate, ne da bi prejela subvencije za storitve zemeljske oskrbe, ki bi se lahko dodelila s prenosom dejavnosti na hčerinsko družbo, ki je bila plačana v skladu z bolj ugodno lestvico cen in ne po tržnih cenah, ki so bile uporabljene pri drugih evropskih izvajalcih. SEA Handling je bila tudi edini izvajalec storitev zemeljske oskrbe na letališčih v Milanu, ki je upravljavcu letališča redno plačeval pristojbino za uporabo skupnih objektov; če SEA Handling te pristojbine ne bi plačevala, kot je niso plačevali drugi izvajalci na letališčih v Milanu, bi bili njeni računovodski izkazi že pozitivni (leta 2011). Računovodski izkazi za storitve zemeljske oskrbe v nasprotju z izkazi drugih primerljivih izvajalcev niso vključevali prihodkov, ki izvirajo iz upravljanja centralizirane infrastrukture. Vključitev teh dejavnosti v izkaze SEA Handling po določenih cenah bi ustvarila dodatne letne prihodke v višini približno 70 milijonov EUR. SEA je kot primer navedla [...], ki je v svoje računovodske izkaze za storitve zemeljske oskrbe vključil dohodke od „upravljanja centralizirane infrastrukture“, kar je postavka, ki ni navedena v izčrpnem seznamu storitev zemeljske oskrbe v Prilogi A k Direktivi 96/67/ES ali v standardnem sporazumu o zemeljski oskrbi (Standard Ground Handling Agreement) združenja IATA. Če bi SEA v obdobju 2005–2009 ravnala enako, bi dosegla skupni bruto dobiček iz poslovanja v višini med –9 milijonov EUR in +8 milijonov EUR (v primerjavi z dejansko doseženim skupnim zneskom med –42,5 milijona EUR in –23,2 milijona EUR), ki bi poslovne izgube zmanjšal v povprečju za 100 %.
- (131) SEA je izjavila, da bo do leta 2012 končno ponovno vzpostavila dobičkonosnost svojih storitev zemeljske oskrbe, zahvaljujoč svoji vztrajnosti pri izvajanju načrta prestrukturiranja, ki se je izkazal za preudarnega in skladnega z ravnanjem, ki se lahko pričakuje od zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu. SEA bi lahko nadaljevala z iskanjem strateškega partnerja, ki bi izvajal storitve zemeljske oskrbe, na primer z namenom, da bi razvila svojo lastno dejavnost v sektorju, na letališčih v Milanu in drugje, ter morebiti tudi zato, da bi svoje dejavnosti razširila na specialistične storitve, ki jih še ne izvaja.
- (132) Veliko upravljavcev letališč podobnega poslovnega tipa, vključno z velikimi podjetji, kot je [...], je izrecno izključilo opustitev storitev zemeljske oskrbe, čeprav so jih finančni analitiki včasih spodbujali, naj jih opustijo, kar potrjuje upravičenost tega komercialnega modela.

5.2 [...]

- (133) [...] je poudaril, da industrija zemeljske oskrbe na splošno ustvarja dobičke kljub nižjim maržam. Stroški za zaposlene pomenijo precejšen delež odhodkov vsakega izvajalca, in sicer verjetno med 60 in 70 % prometa, zato je natančen nadzor nad poslovanjem z uporabo posebnih sistemov načrtovanja ključnega pomena.
- (134) V sektorju obstajajo ekonomije obsega: stroški na potnika se zmanjšajo, če se poveča število potnikov. Optimalna raven stroškov na potnika je dosežena, ko je oskrbljenih 8–9 milijonov potnikov na leto, SEA Handling pa je to raven z lahkoto presegl, saj je oskrbela približno 22 milijonov potnikov na dveh letališčih, njen tržni delež pa je bil ves čas večji od 70 %.
- (135) [...] je kot primer podjetja, ki na trgu ustvarja dobičke, navedel SAGAT Handling, ki je leta 2009 oskrbel približno 2,5 milijona potnikov, njegovi stroški za osebje pa so ustrezali približno 55 % njegovega prometa. Navedel je tudi podjetja Fraport Ground Services Austria, Swissport in Menzies.
- (136) Glavni razlog za slabo dobičkonosnost družbe SEA Handling so bili visoki stroški za zaposlene, ki so dosledno presežali 85 % njenega prometa med letoma 2002 in 2008, kar je breme, ki ga [...] šteje za nevzdržnega. [...] je menil, da je to zelo presenetljivo, saj se je zdelo, da ima SEA Handling dostop do dopolnilne blagajne (*cassa integrazione*).

- (137) Možnosti, da je SEA Handling morda prejela pomoč v drugačni obliki, ni bilo mogoče izključiti. [...] je namignil, da je storitve družbe SEA Handling, kot so odmik, vleka, razledenitev in prevoz potnikov, izvajala SEA, medtem ko jih je SEA Handling prodajala svojim strankam. [...] je izrazil dvom glede pravilnosti poslovanja zaradi pomanjkanja preglednosti v zvezi z zaračunavanjem teh storitev družbi SEA Handling.
- (138) Podobno je SEA hčerinski družbi SEA Handling morda nudila dodatno podporo z zagotavljanjem svojih lastnih zaposlenih. Če je bilo zaračunavanje nepravilno, je SEA Handling morda prejela nezakonito pomoč.
- (139) SEA je morda zagotavljala pomoč hčerinski družbi SEA Handling tudi tako, da je letalskim družbam ponujala vezane ponudbe, ki so vključevale popust na podlagi izvajanja storitev SEA Handling. [...] je v časopisnih člankih opazil, da je bila SEA Handling skoraj vsakokrat, ko je SEA pritegnila novo letalsko družbo, izbrana za izvajalca storitev zemeljske oskrbe.
- (140) Nazadnje je [...] omenil kolektivno pogodbo med izvajalci storitev zemeljske oskrbe in sindikati. Ta pogodba je veljala za celotno osebje izvajalcev storitev zemeljske oskrbe. Le SEA je še naprej uporabljala svojo lastno kolektivno pogodbo, ki je bila zanjo kratko- in dolgoročno manj ugodna v gospodarskem in pravnem smislu: ta odločitev ni bila v skladu s politiko, ki naj bi bila osredotočena na zmanjševanje stroškov.

6. PRIPOMBE ITALIJANSKIH ORGANOV V ODGOVOR NA PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

- (141) Italijanski organi so predložili svoje pripombe v odgovor na tiste, ki jih je predložil [...].
- (142) Italijanski organi so trdili, da je prvi argument, ki temelji na ideji, da je dobičkonosnost družbe za zemeljsko oskrbo odvisna od obsega prometa, ki ga oskrbuje, in s tem od števila oskrbljenih potnikov, poenostavljen in izhaja iz abstraktne presoje, ki ne upošteva dejstva, da so odločitve SEA temeljile na dolgoročnih gospodarskih pomislekih. Ta ekonomija obsega ni odločilen dejavnik v gospodarski uspešnosti družbe za zemeljsko oskrbo. Natančneje, prihodki takšne družbe niso odvisni od števila oskrbljenih potnikov, ampak od števila oskrbljenih letov in njihove tonaže.
- (143) V zvezi z merilom zasebnega vlagatelja ni glavno vprašanje, ali bi lahko družba ustvarila dobiček, česar iz kakršnega koli razloga ni mogla doseči, temveč, ali je imel delničar razumen gospodarski interes za vlaganje v družbo z željo, da bi dosegel donosnost naložbe, tudi na dolgi rok ali celo v strateškem in ne zgolj finančnem smislu. Dejstvo, da bi družba lahko ustvarila dobiček, torej nakazuje, da je izpolnila to merilo.
- (144) Italijanski organi so trdili tudi, da oskrbovanje velikega obsega prometa ni dovolj za ustvarjanje dobička. Poudarili so pomen delovanja v široki mreži letališč, na katerega so opozorili že v preteklosti.
- (145) Izvajalec storitev zemeljske oskrbe, ki ni povezan z upravljavcem letališča in nima prevladujočega tržnega položaja na danih letališčih, bi lahko sledil poslovni strategiji, osredotočeni zgolj na storitve, ki jih šteje za dobičkonosne. SEA Handling ni mogla slediti takšni strategiji: ker je hčerinska družba upravljavca letališča in zaradi obveznosti tega upravljavca letališča do regulativnega organa (ENAC) glede zagotovitve neprekinjenega in učinkovitega izvajanja celotnega nabora storitev zemeljske oskrbe, izčrpno naštetih v Direktivi 96/67/ES, na letališčih Linate in Malpensa, se ni mogla odločiti, da bo izvajala le storitve, ki so gospodarsko najugodnejše, ali da bo izvajala storitve le ob določenih urah.
- (146) Italijanski organi so nasprotovali navedbi, da ima veliko število evropskih družb za zemeljsko oskrbo znatne stopnje dobička. Sedem največjih izvajalcev na italijanskem trgu je leta 2009 zabeležilo izgube (poleg družbe SEA Handling so bili to Aviohandling, Flightcare, ATA Handling, Aviapartner, Marconi Handling in SAGA). Le družba SAGAT Handling, ki ima zelo majhen tržni delež na italijanskem trgu storitev zemeljske oskrbe, je ustvarila dobiček, ki pa je bil skromen.

- (147) V nobenem primeru gospodarske uspešnosti SEA Handling ni mogoče primerjati z uspešnostjo izvajalcev v sektorju v Italiji ali v Evropi, kot so SAGAT Handling, Fraport Ground Services Austria, Swissport in Menzies. Ti argumenti tudi ne prispevajo k analizi merila zasebnega vlagatelja; pač pa bi bilo treba zastaviti vprašanje, ali obstajajo drugi izvajalci, primerljivi z družbo SEA Handling, katerih delničarji – tudi če so zasebni subjekti – so sprejeli podobne odločitve kot SEA. Dejavnosti družbe SAGAT Handling in dejavnosti družbe SEA Handling so bile na različnih ravneh zahtevnosti. Menzies Aviation in Swissport sta neodvisni družbi za zemeljsko oskrbo, ki delujeta v obliki mednarodne mreže, njunih gospodarskih kazalnikov pa zaradi razlogov, ki so jih pojasnili že italijanski organi, ni bilo mogoče zanesljivo primerjati s kazalniki družbe SEA Handling.
- (148) Zatrjeno je bilo, da imajo stroški za zaposlene prevelik vpliv na promet SEA Handling v primerjavi s povprečjem v industriji in da je to dokaz o neizpolnjevanju merila zasebnega vlagatelja; italijanski organi so trdili, da ta argument ne upošteva razlik med izvajalci. Natančneje, izvajalci, kot je SEA Handling, ki so bili ustanovljeni po ločitvi storitev zemeljske oskrbe od storitev upravljanja letališč, se vsaj v prvih letih delovanja neizbežno soočijo z višjimi stroški dela kot novi udeleženci.
- (149) Za hčerinske družbe upravljavca letališča, ki ponujajo celoten nabor storitev zemeljske oskrbe, je bilo treba ta povprečni vpliv stroškov za zaposlene na promet določiti v višini 70–75 %. Višji stroški so posledica dejstva, da takšne družbe uporabljajo visoko usposobljeno osebje z obširnimi znanjem o industriji ter o pravilih in postopkih, ki industrijo urejajo, in so sposobne zagotavljati celoten nabor storitev zemeljske oskrbe. Zato bi delničar/upravljavec letališča kljub želji postopoma zmanjšati vpliv stroškov dela več pozornosti posvetil ohranitvi zbranega strokovnega znanja in povezovanju s storitvami zemeljske oskrbe, saj imata oba pomembno strateško vrednost za skupino. Italijanski organi so poleg tega poudarili, da se novi udeleženci na trgu ne soočajo z vplivom preteklih stroškov, ki izvirajo iz že obstoječih pogodb.
- (150) Italijanski organi so dejali, da so bile spremembe vpliva stroškov dela na promet precej drugačne od tistih, ki jih je opisal [...]: v obdobju 2002–2011 je bilo gibanje pozitivno in je leta 2010 doseglo skoraj 80 %, težilo pa je k povprečni ravni neodvisnih izvajalcev storitev zemeljske oskrbe, ki znaša nekaj manj kot 70 %.
- (151) Italijanski organi so zavrnil navedbe [...] v zvezi z domnevnimi oblikami pomoči, saj je šlo po njihovem mnenju zgolj za domneve, podane brez podlage ali dokazov.
- (152) Storitve, ki jih SEA Handling izvaja za družbo SEA (odmik, vleka, prevoz potnikov), so bile urejene s pogodbami o plačani oddaji del podizvajalcem, ki so bile sklenjene pod tržnimi pogoji, kar je razvidno tako iz pogodb z letalskimi družbami, ki so stranke družbe, kot tudi iz spričevala, ki ga je izdal ENAC. Dostop do teh storitev je bil zagotovljen tako, da ni diskriminiral nobenega izvajalca, ki jih je zahteval, zunanje izvajanje določenih storitev pa je običajna praksa v italijanski industriji zemeljske oskrbe.
- (153) Trditev, da je SEA Handling za izvajanje storitev zemeljske oskrbe brezplačno uporabljala zaposlene družbe SEA, je neutemeljena, saj so bili vsi delavci z veččinami, ki so potrebne za izvajanje teh storitev, dodeljeni stroškovnim centrom SEA Handling, ko so bile storitve zemeljske oskrbe oddeljene.
- (154) V zvezi z domnevo, da je SEA novim letalskim družbam ponujala ugodnejše pogoje za dostop do letališč v Milanu (tj. popuste) pod pogojem, da izberejo SEA Handling in ne njenih konkurentov, so italijanski organi menili, da je ta trditev popolnoma neutemeljena, da ni dokazov, ki bi jo potrjevali, in da je celo v nasprotju z dejstvi, saj so vodilni prevozniki, kot so Gulf Air na letališču Malpensa ter Air Malta, Air Baltic in Carpatair na letališču Linate, izbrali izvajalce, ki so konkurenti družbe SEA Handling.
- (155) V zvezi s trditvijo, da se je za zaposlene v družbi SEA Handling uporabljala kolektivna pogodba družbe SEA, namesto da bi se uporabljala nova kolektivna pogodba, ki velja posebej za delavce v industriji zemeljske oskrbe, [...], tudi če bi se z gospodarskega in regulativnega vidika to izkazalo za bolj koristno kot uporaba njene predhodnice, so italijanski organi poudarili predvsem, da je ne glede na vsebino in uporabo zadevne pogodbe podani ugovor v tem postopku nepomemben, saj zadeva dogodek, ki se ni zgodil v zadevnem obdobju.

- (156) V zvezi s kolektivno pogodbo, ki je bila sestavljena iz splošnega, vseobsegajočega dela in treh posebnih oddelkov, o katerih se je ločeno pogajalo vsako od zadevnih združenj (Assoaeroporti, Assohandlers in Assocatering), je SEA Handling v vsakem primeru uporabila splošni del pogodbe za svoje zaposlene, skupaj s posebnimi pravili, o katerih se je pogajala z združenjem Assoaeroporti, saj SEA Handling sama ni mogla odstopiti od upoštevanja dogovorov, ki so bili predhodno sklenjeni s sindikalnimi organizacijami, kot je opisano v sindikalnem dogovoru z dne 4. februarja 2002⁽²⁷⁾, ki določa, da bo SEA Handling uporabljala kolektivno pogodbo, ki so jo podpisali Assoaeroporti in sindikalne organizacije.

7. DODATNE INFORMACIJE, PREDLOŽENE 28. JUNIJA 2012

- (157) Po sestanku 19. junija 2012 je občina Milano predložila dodatne pripombe, ki vključujejo njeno presojo zadevnih ukrepov, predvsem v zvezi z njenim mnenjem, da je reorganizacija SEA Handling interna zadeva družbe SEA, v zvezi s poslovnim modelom, ki ga je SEA izbrala za razvoj letališč, ki jih upravlja, in v zvezi s potrebo po razlikovanju med različnimi obdobji, na katera se nanaša preiskava.

Reorganizacija SEA Handling je interna zadeva skupine SEA

- (158) Milanski organi so potrdili, da SEA svojih delničarjev, tj. občine in pokrajine Milano, ni nikoli prosila za finančno podporo za svoje okrevanje. Ravno nasprotno, zadevni javni organi so v obdobju 2002–2012 od skupine SEA prejeli znatne dividende v skupni višini 550 milijonov EUR.
- (159) Ni bilo mogoče domnevati in bi bilo treba šele dokazati, da bi javni organi, če bi se SEA odločila, da ne bo krila dolgov družbe za zemeljsko oskrbo in namesto tega uporabila storitve neodvisnega izvajalca, imeli še večje finančne koristi. To pa velja predvsem zato, ker je od zunanjih izvajalcev težko po konkurenčnih cenah dobiti vse storitve zemeljske oskrbe, ki jih mora SEA kot upravljavec letališča zagotavljati vsem letalskim družbam in potnikom na neprekinjen, dostopen in celovit način ter v skladu z veljavnimi predpisi, in zato, ker je težko ohraniti nadzor nad kakovostjo storitev, ki je ključnega pomena za konkurenčnost letališč in za povečanje prometa (kar je SEA dejansko dosegla zaradi svojega izbranega poslovnega modela), ter zaradi tesne povezave med poslovnim modelom družbe SEA in modelom vozlišča letališča (zlasti po odločitvi družbe Alitalia, da zmanjša svoje dejavnosti na letališču Milano Malpensa, in zaradi potrebe po razvoju koncepta samostojnega vozlišča ali virtualnega vozlišča). Občina Milano ni seznanjena z nobenimi ocenami Komisije ali ocenami, ki so jih za Komisijo pripravili neodvisni strokovnjaki, s katerimi bi bilo mogoče izpodbijati te trditve.
- (160) Zaradi odsotnosti kakršnih koli finančnih tokov, ki bi izhajali iz sredstev javnih delničarjev družbe SEA, in zaradi dejstva, da je odločitev za reorganizacijo SEA Handling skladna s strateškimi cilji družbe SEA, bi moral kakršno koli ugotovitev, da zadevni ukrepi pomenijo državno pomoč, spremljati dokaz o odgovornosti države za vsako posamezno odločitev za kritje izgub, sprejeto v celotnem zadevnem obdobju in zlasti v drugi fazi (po letu 2007), na katero se pomisleki v sklepu o začetku postopka niso nanašali, čeprav jih je občina vseeno izpodbijala.

Poslovni model skupine SEA

- (161) Milanski organi so ponovno trdili, da bi izbrani model, ki temelji na odločitvi, da storitve zemeljske oskrbe ne bodo oddane v zunanje izvajanje, koristil dolgoročnemu razvoju letališča. Ta odločitev je bila z vidika skupine boljša, ko je zadevni letališki sistem deloval kot vozlišče. Zaradi visoke stopnje zapletenosti sistema upravljanje sistema letališč na podlagi prisotnosti prevoznika, ki letališče uporablja kot vozlišče, ali na podlagi zagotavljanja dejavnosti vozlišča zahteva, da upravljavec neposredno izvaja nekatere letališke storitve, vključno z zemeljsko oskrbo, in tako zagotovi učinkovito delovanje letališča. Milanski organi so kot primere navedli letališča v Frankfurtu, na Dunaju in v Parizu. Izbiro so utemeljili z naslednjimi vidiki:
- (a) bila je v skladu s ciljem družbe SEA, da razvija dejavnosti vozlišča na letališču Milano Malpensa, kar zahteva neprekinjen nadzor, spremljanje in upravljanje storitev zemeljske oskrbe, zagotovljenih prevozniku, ki letališče uporablja kot vozlišče, in je še pomembnejša, če je družba izbrala model samostojnega vozlišča ali virtualnega vozlišča. Na podlagi modela „samostojnega vozlišča“ ali „virtualnega vozlišča“ bi se letališče razvilo v vozlišče brez prisotnosti enega ali več prevoznikov, ki bi ga uporabljali kot svoje vozlišče. Na podlagi tega modela bi upravljavec letališča sam uporabnikom ponujal možnost uporabe letališča kot vozlišča in bi povezal dohodne in odhodne lete vseh prevoznikov na letališču ne glede na to, ali so prevozniki sklenili pogodbe o povezovanju;

⁽²⁷⁾ Komisija domneva, da se italijanski organi v resnici sklicujejo na zgoraj omenjeno pogodbo z dne 4. aprila 2002.

- (b) podprta je bila z dejstvom, da so se največja in najbolj uspešna letališka vozlišča v celinski Evropi odločila za isto rešitev;
- (c) nujna je bila za razvoj tovornega prometa na letališčih v Milanu, saj je tovorni promet sektor, v katerem se konkurenca med evropskimi letališči hitro povečuje, poleg tega pa je možnost za privabljanje novih prevoznikov povezana tudi z ravno specializacije storitev zemeljske oskrbe. Poslovni model, ki ga je izbrala SEA, je omogočil neprekinjeno rast tovornega prometa v Milanu, ki je bil na prvem mestu v Italiji in na šestem v Evropi, saj je imel največjo koncentracijo prevoznikov vsega tovora, ki imajo sedeže na Bližnjem in Daljnem vzhodu, torej na območju z največjo gospodarsko rastjo na svetu;
- (d) bila je v skladu s poslovnim modelom, izbranim z namenom povečanja kapitala družbe za upravljanje letališča in njene poznejše privatizacije.

Razlika med obdobji, ki se preiskujejo, za namene ocene ukrepov

- (162) Milanski organi so navedli poslovni načrt 2003–2007, ki je bil predložen Komisiji po začetku formalnega postopka preiskave. Po njihovem mnenju načrt kaže na to, da so bili ukrepi družbe SEA glede kritja izgub sprejeti v skladu z merilom zasebnega vlagatelja.
- (163) Vendar pa bi morala analiza poslovnega načrta družbe SEA Handling za obdobje 2003–2007 v vsakem primeru dokazovati, da je bila reorganizacija družbe SEA Handling v skladu s Smernicami Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah (v nadaljnjem besedilu: smernice za prestrukturiranje iz leta 2004)⁽²⁸⁾, glede na to, da je bila reorganizacija izvedena z znatnim prispevkom hčerinske družbe, da je bil finančni poseg omejen na najmanjši znesek, ki je bil potreben za preprečitev insolventnosti v skladu z veljavnimi predpisi korporacijskega prava, in da si je SEA Handling z vsemi močmi prizadevala za okrevanje, pri čemer so njen tržni delež prevzeli tekmeci in je opustila določene stranske dejavnosti, ki niso bile del njene osrednje dejavnosti.
- (164) Medtem ko je upanje delničarjev, da bo družba okrevala v načrtovanem petletnem obdobju, pojemale zaradi niza zunanjih dogodkov v kombinaciji s težkim začetnim položajem družbe (ki ni nastala kot novoustanovljena družba, ampak kot oddeljen obstoječ oddelk družbe v težavah) in popolno liberalizacijo trga storitev zemeljske oskrbe v Italiji, so prizadevanja v prvem, težavnem obdobju kljub temu pokazala, da je okrevanje družbe SEA Handling vsekakor mogoče. Ob koncu navedenega prvega obdobja je imela družba boljši gospodarski položaj in precej višje ravni produktivnosti kot leta 2002.
- (165) V zvezi z drugo fazo okrevanja so milanski organi omenili strateška načrta skupine SEA za obdobji 2007–2012 in 2009–2016. Skupina SEA je pričakovala, da bo prag dobička dosežen v letu 2012. Če bi Komisija kljub predloženim dokazom zavzela nasprotno mnenje, bi po mnenju milanskih organov morala analizirati vsakega od posegov v kapital družbe SEA Handling posebej, da bi ugotovila prisotnost pomoči in zlasti presodila, ali je za pomoč odgovorna občina Milano, kar je bilo odločno zanikano.

8. OCENA UKREPOV V SKLADU S ČLENOM 107(1) PDEU

- (166) Na podlagi formalne preiskave, ki se je začela v skladu s členom 108(2) PDEU, in ob upoštevanju argumentov, ki so jih predložili italijanski organi in zainteresirane strani, Komisija meni, da zadevni ukrepi pomenijo državno pomoč, ki je na podlagi člena 107(1) PDEU nezdržljiva z notranjim trgov in na podlagi člena 108(3) PDEU nedopustna.
- (167) Komisija je v zvezi z obdobjem, na katerega se nanaša ta sklep, prosila Italijo, naj predloži vse informacije, ki se ji zdijo potrebne za določitev združljivosti zadevnih ukrepov, in sicer za obdobje, navedeno v oddelkih 2.1 in 5 sklepa o začetku postopka. Komisija jo je v oddelku 5 prosila, naj predloži: „poslovni načrt za SEA Handling iz leta 2002 z vsemi poznejšimi spremembami ali kakršen koli dokument, ki se nanaša na strategijo in ponovno vzpostavitev dobičkonosnosti družbe SEA Handling; poslovne rezultate za celotno obdobje 2002–2009; natančne zneske in obliko nadomestil za izgube ter zlasti vse pomembne podatke za obdobje od leta 2005 do danes“.

⁽²⁸⁾ UL C 244, 1.10.2004, str. 2.

- (168) Komisija je italijanske organe prosila, naj predložijo svoje ugotovitve glede celotnega obdobja, obravnavanega v sklepu o začetku postopka. Komisija je v odstavku 42 sklepa zlasti navedla, da: „Komisija zato meni, da je treba proučiti obdobje 2002–2010, da se ugotovi, ali je SEA Handling v navedenem obdobju prejela nezakonito državno pomoč v obliki nadomestil za izgube“.
- (169) Poleg tega, ker italijanski organi niso predložili zgoraj navedenih informacij za celotno obdobje, ki je bilo izrecno navedeno v sklepu o začetku postopka, je Komisija v svojem dopisu z dne 11. julija 2011 še enkrat navedla dokumente, ki jih je treba predložiti, in obdobje, na katerega se nanaša preiskava.
- (170) Po prejetju tega dopisa Komisije so italijanski organi predvsem v svojem dopisu z dne 15. septembra 2011 predložili pripombe in podrobnosti, ki se nanašajo na obdobje do leta 2010.
- (171) Poleg tega Komisija ugotavlja, da so bili obravnavani ukrepi iz obdobja 2006–2010 iste vrste kot tisti, ki so bili obravnavani v zvezi s prejšnjim obdobjem, to so kapitalski vložki, namenjeni kritju poslovnih izgub, in da jih je sprejel isti organ v korist iste družbe. Komisija je bila zato dolžna proučiti celotno zadevno obdobje v okviru teh postopkov.
- (172) Iz teh razlogov Komisija meni, da se je obdobje, na katero se nanaša preiskava, začelo na dan, ko je bila SEA Handling leta 2002 ustanovljena, in končalo 23. junija 2010, ko je Komisija Italijo obvestila, da bo začela formalno preiskavo.
- (173) Ta sklep najprej obravnava vprašanje, ali je bilo SEA Handling podjetje v težavah v smislu smernic Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah iz leta 1999 (v nadaljnjem besedilu: smernice za prestrukturiranje iz leta 1999) ⁽²⁹⁾ in smernic za prestrukturiranje iz leta 2004 (oddelek 8.1). Komisija nato presoja, ali zadevni ukrepi pomenijo državno pomoč za SEA Handling v smislu člena 107(1) PDEU (oddelek 8.2) in ali se takšna pomoč lahko razglasi za združljivo z notranjim trgov (oddelek 8.3).

8.1 TEŽAVE SEA HANDLING

Smernice za prestrukturiranje iz leta 1999

- (174) V točki 5 smernic za prestrukturiranje iz leta 1999 je navedeno, da je podjetje v težavah, če je več kakor polovica registriranega osnovnega kapitala izgubljena in je bila več kakor četrtnina takšnega kapitala izgubljena v zadnjih dvanajstih mesecih; ali [...] če izpolnjuje pogoje, ki jih določa domače pravo za uvedbo kolektivnih postopkov v primeru insolventnosti.
- (175) V točki 6 smernic za prestrukturiranje iz leta 1999 je navedeno, da so „običajni znaki za to, da je podjetje v težavah, naraščajoče izgube, upadanje prometa, kopičenje zalog, presežki prostih zmogljivosti, padanje denarnih tokov, naraščajoči dolгови, naraščajoči stroški obresti in zmanjševanje vrednosti premoženj“.
- (176) Splošno sodišče je potrdilo, da dejstvo, da se točka 6 smernic za prestrukturiranje iz leta 1999 sklicuje na „naraščajoče“ izgube, Komisiji ne more preprečiti, da ne bi upoštevala obstoja izgub v več zaporednih letih kot znaka finančnih težav, čeprav te niso bile naraščajoče ⁽³⁰⁾. Komisija meni, da so bile leta 2002, ko je bila sprejeta odločitev za prvi kapitalski vložek, finančne težave družbe SEA očitne. Položaj družbe se je v obdobju 2003–2004 precej izboljšal. Poslovala je z znatnimi izgubami, zaradi katerih je v treh letih ustvarila kumulativno poslovno izgubo v višini več kot 140 milijonov EUR.
- (177) Splošno sodišče je sklenilo tudi, da je znatno zmanjšanje kapitala podjetja pomemben dejavnik pri ugotavljanju, ali je podjetje v težavah ⁽³¹⁾. Komisija meni, da nenehne izgube, ki jih je zabeležila družba, posledično zmanjšanje njenega kapitala in odločitev SEA, da bo izvedla kapitalske vložke, na katere se nanaša ta preiskava, in tako odpravila navedeno zmanjšanje kapitala, jasno kažejo, da se je družba v celotnem obdobju v preiskavi soočala z resnimi finančnimi težavami. Družba je v svojih letnih poročilih in računovodskih izkazih z dne 31. decembra 2002, 2003 in 2004 sama razglasila izgube družbe SEA Handling, ki so presegle eno tretjino njenega kapitala.

⁽²⁹⁾ UL C 288, 9.10.1999, str. 2.

⁽³⁰⁾ Sodba z dne 3. marca 2010 v združenih zadevah Freistaat Sachsen, MB Immobilien Verwaltungs GmbH in MB System GmbH & Co. KG proti Komisiji (T-102/07 in T-120/07), ZOdl. 2010, str. II-585.

⁽³¹⁾ Sodba z dne 11. septembra 2012 v zadevi T-565/08, Corsica Ferries France proti Komisiji, ZOdl. 2005, str. II-2197, točka 105.

- (178) Splošno sodišče je poleg tega presodilo, da seznam gospodarskih dejavnikov, ki lahko pokažejo, da je podjetje v težavah, in so določeni v smernicah za prestrukturiranje iz leta 1999, ni popoln⁽³²⁾. Dolgovi SEA Handling so se povečali z 250,3 milijona EUR leta 2002 na 310,6 milijona EUR leta 2003, leta 2004 pa so se samo rahlo zmanjšali na 259,3 milijona EUR. Čista vrednost sredstev SEA Handling se je prav tako znižala, in sicer s 35,1 milijona EUR leta 2002 na 34,8 milijona EUR leta 2003. Ti kazalniki so prav tako opozorili na finančne težave, s katerimi se je družba soočala v letih 2002 in 2003.
- (179) Letno poročilo in računovodski izkazi z dne 31. decembra 2003 navajajo „negativne rezultate družbe SEA Handling, katere stroški so ostali previsoki glede na njen tržni delež, ne glede na delno korist, ki izvira iz pogodb o delovni sili. Možnost nadaljnjega zmanjševanja obsega dejavnosti zemeljske oskrbe v prihodnjih letih pomeni, da družba ne bo mogla doseči ekonomskega ravnotežja v predlaganih rokih“. Podobno je v letnem poročilu in računovodskih izkazih z dne 31. decembra 2004 navedeno: „ponovna vzpostavitev sposobnosti preživetja družbe SEA Handling v naslednjih nekaj letih ostaja težka naloga, zlasti zaradi vse večje konkurence na trgu po prihodu novih izvajalcev.“ Poročilo in izkazi z dne 31. decembra 2005 vsebujejo podobne izjave.
- (180) Dejstvo, da je bila družba v času prvega kapitalskega vložka v težavah, so italijanski organi in SEA večkrat omenili⁽³³⁾, poleg tega pa je bilo potrjeno v več poslovnih načrtih, predloženih Komisiji. Dovolj bo, če se poudari, da je v konsolidiranem poslovnem načrtu za obdobje 2002–2006 predvideno, da bodo dejavnosti zemeljske oskrbe do leta 2003 postopoma spet postale dobičkonosne (str. 31). SEA Handling je v svojih pripombah na sklep o začetku postopka sama potrdila, da ne bi mogla absorbirati svojih izgub iz obdobja 2003–2005. Če SEA teh izgub ne bi krila, bi bila SEA Handling plačilno nesposobna.

Smernice za prestrukturiranje iz leta 2004

- (181) Opredelitev pojma podjetje „v težavah“ v smernicah za prestrukturiranje iz leta 2004 ostaja v bistvu nespremenjena. Določbe iz točk 5 in 6 smernic za prestrukturiranje iz leta 1999 se ponovno pojavijo kot točki 10 in 11 smernic za prestrukturiranje iz leta 2004.
- (182) Poleg tega je v točki 11 smernic za prestrukturiranje iz leta 2004 navedeno, da „podjetje lahko velja za podjetje v težavah, tudi če ni izpolnjena nobena od okoliščin, določenih v točki 10, zlasti ob prisotnosti običajnih znakov podjetja v težavah, kot so naraščajoče izgube, upadanje prometa, kopičenje zalog, presežki prostih zmogljivosti, padanje denarnih tokov, naraščajoči dolgovi, naraščajoči stroški obresti ali zmanjševanje čiste vrednosti sredstev“.
- (183) Niti dolg družbe niti njena čista vrednost sredstev se v obdobju 2004–2010 nista znatno izboljšala. SEA Handling je v celotnem obdobju 2004–2010 ustvarjala izgube. Stanje se je leta 2007 še poslabšalo, ko je družba zabeležila poslovne izgube v višini več kot 59 milijonov EUR, temu pa je leta 2008 sledila poslovna izguba v višini 52,4 milijona EUR. V obdobju 2004–2010 je promet upadel s 177,4 milijona EUR leta 2004 na 125,9 milijona EUR leta 2010. SEA Handling je v obdobju 2004–2010 prejela kapitalске vloške v skupni višini več kot 270 milijonov EUR.
- (184) Več dokumentov, ki so jih predložili italijanski organi, potrjuje, da je bila SEA Handling v finančnih težavah tudi po letu 2004. Na primer, v zapisniku sestanka upravnega odbora družbe SEA Handling 31. maja 2007 je pojasnjeno, da je za družbo SEA Handling potrebna temeljita reorganizacija, kar nakazuje, da pretekli sprejeti ukrepi niso zadostovali za rešitev njenih težav. Podobno je v zapisniku sestanka upravnega odbora SEA Handling 21. decembra 2006 navedeno, da je član odbora ponovno poudaril, da je položaj SEA Handling še vedno „resno zaskrbljujoč“.
- (185) Vse to kaže, da je treba družbo SEA Handling obravnavati kot podjetje v težavah v smislu točke 11 smernic za prestrukturiranje, v skladu s katero se lahko šteje, da je podjetje v težavah „zlasti ob prisotnosti običajnih znakov podjetja v težavah, kot so naraščajoče izgube, upadanje prometa, kopičenje zalog, presežki prostih zmogljivosti, padanje denarnih tokov, naraščajoči dolgovi, naraščajoči stroški obresti ali zmanjševanje čiste vrednosti sredstev“.

⁽³²⁾ Glej opombo 32.

⁽³³⁾ Na primer, v Prilogi 12 k pripombam italijanskih organov z dne 14. novembra 2011.

- (186) Komisija ne dvomi, da je bila SEA Handling v težavah, ko so bili sprejeti ukrepi. To ugotovitev dodatno potrjuje dejstvo, da je SEA Handling ustvarjala izgube, še preden je bila leta 2002 nanjo prenesena dejavnost zemeljske oskrbe. Velika in ponavljajoča se razlika med prihodki in stroški družbe SEA Handling ter njene ponavljajoče se izgube pomenijo, da je bila SEA Handling podjetje v težavah v celotnem obdobju, na katerega se nanaša preiskava⁽³⁴⁾.

8.2 OBSTOJ DRŽAVNE POMOČI

- (187) V skladu s členom 107(1) PDEU je „vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgovom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.
- (188) Nacionalni ukrep je državna pomoč, če so izpolnjena vsa naslednja merila: 1) ukrep mora biti odobren iz državnih sredstev, 2) prednost mora biti selektivna in mora prinašati gospodarsko korist ter 3) ukrep mora izkrivljati ali bi lahko izkrivljala konkurenco in mora škodovati trgovini med državami članicami⁽³⁵⁾.
- (189) Razlogi, zaradi katerih je Komisija menila, da zadevni ukrepi izpolnjujejo vse navedene pogoje, so navedeni spodaj.

8.2.1 DRŽAVNA SREDSTVA IN ODGOVORNOST DRŽAVE ZA UKREPE

- (190) Prvič, treba je opozoriti, da pojem državnih sredstev vključuje pomoč, ki jo neposredno dodeli država, lahko pa tudi javni ali zasebni subjekti, ki jih država ustanovi ali imenuje za upravljanje pomoči. Pojem „zajema vsa denarna sredstva, ki jih lahko organi oblasti dejansko uporabijo v podporo podjetjem, ne da bi bilo pomembno, ali so ta sredstva stalno del državnega premoženja ali ne. Zato, čeprav so vsote, ki ustrezajo ukrepu državne pomoči, finančna sredstva javnih podjetij in niso stalno v lasti državne blagajne, dejstvo, da ostajajo stalno pod javnim nadzorom in torej na voljo pristojnim nacionalnim organom, zadostuje za to, da se jih opredeli kot državna sredstva“⁽³⁶⁾.
- (191) Sredstva, uporabljena za kritje izgub družbe SEA Handling, so bila javna, saj so izvirala iz družbe SEA, katere kapital je bil v obdobju, na katerega se nanaša preiskava, v 99,12-odstotni lasti občine in pokrajine Milano⁽³⁷⁾. Dejstvo, da je prenose opravila SEA in ne zgoraj navedeni lokalni organi, ne pomeni, da sredstva niso bila javna. Zato je treba ugotoviti, ali je treba ukrepe zadevne organizacije obravnavati kot posledico ravnanja, ki ga je mogoče pripisati javnim organom.
- (192) Komisija potrjuje svojo prvotno oceno, da so za ukrepe dejansko odgovorni italijanski organi, natančneje občina Milano. Prvič, italijanski organi so v svojih pripombah z dne 15. septembra 2010 priznali, da je občina izvajala nadzor nad družbo SEA, saj je imenovala člane njenega upravnega odbora in sveta revizorjev. Drugič, Komisija potrjuje vrednost dokazov o odgovornosti, ki so navedeni v sklepu o začetku postopka. Navedeni dokazi veljajo za celotno obdobje, na katero se nanaša preiskava, in za vse kapitalске vložke, obravnavane v tem sklepu.
- (193) Komisija uvodoma poudarja, da je Sodišče v sodbi v zadevi Stardust Marine odločilo, da „je treba [...] preiskati, ali morajo biti javni organi oblasti obravnavani, kot da so bili kakor koli vpleteni v sprejetje teh ukrepov. V zvezi s tem ni mogoče zahtevati, da je treba na podlagi podrobnih navodil dokazati, da so javni organi v posameznem primeru spodbudili javno podjetje, da sprejme ukrepe zadevne pomoči. Po eni strani zaradi tesnih odnosov med državo in javnim podjetjem obstaja resna nevarnost, da se bodo prek njih državne pomoči odobrile nepregledno in ob neupoštevanju ureditve državnih pomoči, ki jo predvideva pogodba“⁽³⁸⁾.

⁽³⁴⁾ Na izboljšanje gospodarskega položaja podjetja, ki bi lahko bilo posledica ponavljajočih se dodelitev nezakonite državne pomoči, se ni mogoče sklicevati kot na znak, da je podjetje odpravilo svoje finančne težave. Pomoč bi se lahko dodelila le, če bi bila v skladu s Pogodbo in s postopkom, določenim v členu 108(3) PDEU.

⁽³⁵⁾ Glej na primer sodbo Sodišča z dne 10. januarja 2006 v zadevi C-222/04, Ministero dell'Economia e delle Finanze proti Cassa di Risparmio di Firenze, ZOdl. 2006, str. I-289, točka 129.

⁽³⁶⁾ Sodba v zadevi Stardust Marine.

⁽³⁷⁾ Decembra 2011 je bilo 29,75 % kapitala družbe SEA prodanega zasebnemu skladu F2i (Fondi italiani per le infrastrutture).

⁽³⁸⁾ Sodba v zadevi Stardust Marine, točki 52 in 53.

- (194) Sodišče je menilo tudi, da bi se Komisija pri dokazovanju odgovornosti lahko oprla na „druge pokazatelje, ki v posameznem primeru kažejo na vpletenost javnih organov ali na težko verjeten neobstoj vpletenosti pri sprejetju ukrepa [...]“⁽³⁹⁾.
- (195) Prva skupina dokazov, ki vključuje veliko dokumentov⁽⁴⁰⁾, kaže, da je SEA krila izgube družbe SEA Handling na zahtevo občine ali pa je bila občina v to vsaj dejavno vpletena. Komisija potrjuje svojo oceno zadevnih dokumentov, ki jasno kažejo, da je občina Milano prek družbe SEA sodelovala pri upravljanju družbe SEA Handling, predvsem da bi ohranila stopnjo zaposlenosti.
- (196) To je še posebej razvidno iz zapisnika o sindikalnem dogovoru med SEA in sindikati z dne 4. aprila 2002, v katerem je navedeno, da se „SEA [...] zavezuje [...], da bo krila izgube z namenom uravnovežiti finance in premoženje družbe SEA Handling SpA“ in da so navedene zaveze zajamčene z „dogovorom, ki ga je podpisala občina Milano, med drugim v svoji vlogi absolutnega večinskega delničarja (v družbi SEA SpA), z danimi prispevki, s finančnimi sredstvi, za katera ne veljajo pravne omejitve, ki jih SEA SpA lahko prenese na družbo SEA Handling SpA, in z varnostjo premoženja in financ družbe SEA“⁽⁴¹⁾.
- (197) Podobno vsi dokumenti, omenjeni v sklepu o začetku postopka (oddelka 2.4.2 in 3.1.1.2)⁽⁴²⁾, dokazujejo, da je občina Milano prek družbe SEA posegala v upravljanje družbe SEA Handling, predvsem da bi ohranila stopnjo zaposlenosti.
- (198) Komisija meni, da so ukrepi, ki so jih sprejeli italijanski organi, zlasti na sestanku 26. marca 2002, usmerjali odločitve družbe SEA v zvezi z njeno hčerinsko družbo SEA Handling. V okviru dogovora, ki je bil dosežen na navedeni datum, je občina Milano sprejela zaveze z neposrednim vplivom na upravljanje SEA Handling in na vlogo družbe SEA pri upravljanju njene hčerinske družbe, poleg tega pa se je občina zavezala, da bo spremljala uporabo dogovora in redno ocenjevala njegovo izvajanje. Vpletenost občine Milano torej ni neškodljiv in nepomemben dejavnik, kot so zatrjevali italijanski organi in SEA. Družba SEA ni mogla prezreti zavez in zahtev, ki jih je javni organ in večinski delničar sprejel v navedenem dogovoru, ampak jih je morala upoštevati pri sprejemanju ukrepov glede upravljanja družbe SEA Handling. Komisija meni tudi, da zaveza, ki jo je občina Milano sprejela v dogovoru z dne 26. marca 2002, ni zgolj „usmerjala“ ukrepov za kritje izgub in da so bili ti ukrepi v resnici posledica navedene zaveze.
- (199) Komisija zavrača trditve, da občina Milano ni sprejela nobene vloge, ko je dala zgoraj navedeno zavezo, in da je sindikatom zgolj potrdila strategijo za zagotovitev zaposlitve, ki jo je sprejela SEA.
- (200) Dejstvo, da občina ni sodelovala pri podpisu sindikalnih dogovorov, ki so sledili dogovoru z dne 26. marca 2002, ni razlog za neupoštevanje znatnega vpliva, ki ga je občina imela na navedene dogovore. Natančneje, sklicevanja na zaveze občine v sindikalnih dogovorih z dne 4. aprila 2002 in 9. junija 2003 so zadosten dokaz o pomenu dogovora z dne 26. marca 2002 in njegovem vplivu na poznejše sindikalne dogovore. Družba SEA je izjavila, da je bil dogovor z dne 4. aprila 2002 še vedno v veljavi in da je morala še naprej upoštevati njegove določbe. Poleg tega so italijanski organi trdili, da SEA Handling sama ni mogla odstopiti od upoštevanja dogovorov, ki jih je v preteklosti sklenila s sindikalnimi organizacijami, zato ni mogla odpustiti zaposlenih, kar po mnenju Komisije kaže na obseg navedenih dogovorov in s tem na vpletenost javnih organov.
- (201) Komisija je našla druge dokaze, ki kažejo, da je bila občina Milano vpletena vsakokrat, ko je SEA sprejela pomembne odločitve glede družbe SEA Handling. V zvezi s predložitvijo poslovnega načrta družbe SEA (ki naj bi po navedbah italijanskih organov služil tudi kot poslovni načrt SEA Handling) upravnemu odboru je v zapisniku sestanka upravnega odbora družbe SEA z dne 31. maja 2007 navedeno, da je bil načrt že predložen večinskemu delničarju družbe SEA, ki je izrazil svoje mnenje. Kot je zabeleženo v zapisniku sestanka upravnega odbora družbe SEA Handling z dne 13. junija 2008 v zvezi z izvajanjem strateškega načrta družbe SEA Handling za obdobje 2009–2016, je predsednik odbora pozneje izjavil, da se občina/delnikar strinja s strateškim načrtom. Komisija meni, da oba dokumenta jasno kažeta, da je vloga občine presejala vlogo običajnega delničarja, ki bi bil obveščen o poslovnih odločitvah upravnega odbora in bi svojo oceno teh odločitev posredoval predvsem prek notranjih organov družbe in

⁽³⁹⁾ Sodba v zadevi Stardust Marine, točka 56.

⁽⁴⁰⁾ Zlasti sindikalni dogovor, dosežen 26. marca 2002 med upravo občine Milano, SEA in sindikati, zapisnik o dogovoru med SEA in sindikati z dne 4. aprila 2002 ter zapisnik o dogovoru med SEA, SEA Handling in sindikati z dne 9. junija 2003.

⁽⁴¹⁾ Glej zadnjo uvodno izjavo zapisnika o sindikalnem dogovoru med SEA in sindikati z dne 4. aprila 2002. Zamisel, da večinski delničar podpira zaveze, ki jih je SEA dala družbi SEA Handling, je izražena tudi v četrti uvodni izjavi in na koncu oddelka 2 istega dokumenta.

⁽⁴²⁾ Ti oddelki sklepa o začetku postopka se obravnavajo kot sestavni del tega sklepa.

prek uradnih sporočil. Vztrajanje pri dejstvu, da je bil poslovni načrt predhodno dogovorjen z delničarjem, potrjuje prevladujočo vlogo delničarja pri sprejemanju strateških odločitev družbe SEA. Ta vloga je razvidna tudi iz dejstev, navedenih v odstavku 51 sklepa o začetku postopka, odstavku 35 tega sklepa (član občinskega izvršilnega organa je predsednika družbe SEA in županjo Milana pozval, naj nastopita pred občinskim Odborom za promet in pojasnita, kako nameravajo ponovno zagnati družbo SEA Handling) ter v odstavkih 69 in 70 sklepa o začetku postopka (ki se sklicujeta na stroge povezave med najvišjim vodstvom družb SEA in SEA Handling, katerega imenovanje nadzoruje občina).

- (202) Komisija potrjuje tudi veljavnost drugega ugotovljenega dokaza o odgovornosti, in sicer posebne odvisnosti direktorjev in poslovodij družbe SEA od občine Milano.
- (203) V nasprotju s trditvami italijanskih organov Komisija izjave iz objav v tisku šteje za veljavne dokaze samo, če poročajo o preverjenih dejstvih⁽⁴³⁾. Niti italijanski organi niti družba SEA niso izpodbijali zadevnih dejstev ali podali pripombe na dejstvo, da je županja Milana Letizia Moratti leta 2006 zahtevala in zagotovila odstop takratnega predsednika in generalnega direktorja Bencinija dve leti pred predvidenim zaključkom njegovega mandata⁽⁴⁴⁾.
- (204) V vsakem primeru Komisija poudarja, da je generalni pravobranilec v zadevi Stardust Marine izjavil, da lahko dokazi o državni pomoči „zaradi težav pri dokazovanju in tveganja izogibanja“ izhajajo tudi iz „objav v tisku“⁽⁴⁵⁾.
- (205) Po navedbah družbe SEA objave v tisku in dejstva, ki so v njih objavljena, izvirajo iz leta 2006 in ne dokazujejo ničesar v zvezi z vplivom občine na družbo SEA; Komisija meni, da dokazi o odvisnosti direktorjev nakazujejo splošno ozadje delovanja družbe SEA in s tem okvir, v katerem so bile sprejete letne odločitve za kritje izgub družbe SEA Handling. V vsakem primeru preiskava Komisije zajema tudi obdobje po letu 2006.
- (206) Tretjič, Komisija se v zvezi z vnaprej podpisanimi odstopnimi izjavami, ki so jih direktorji družbe SEA predložili županji Milana, ne strinja z mnenjem družbe SEA in italijanskih organov, da ni verjetno, da so navedene izjave, ki so domnevno imele le moralno vrednost, ne pa pravne veljavnosti, vplivale na dejanja članov upravnega odbora. Komisija meni, da ta praksa ni mogla imeti nobenega drugega namena, kot pa povečati nadzor občine Milano nad direktorji družbe SEA in tako nedvoumno okrepiti pristojnost občine, da direktorjem nalaga odgovornost, kar je pristojnost, ki bi jo morala občina izvajati le v mejah njenih pravic, ki jih ima kot delničar družbe SEA. Tudi če so imele izjave le moralno vrednost – kar se zdi, da v tem primeru ne velja – bi vseeno potrdile vpletenost javnih organov v upravljanje družbe SEA. V vsakem primeru Komisija poudarja, da so italijanski organi na strani 37 svojih pripomb z dne 15. septembra 2010 ponovili, da izjave nimajo zgolj moralne vrednosti, ampak zadevnim direktorjem pravno onemogočajo, da bi na podlagi italijanskega civilnega zakonika zahtevali odškodnino za nezakonito odpoved. Občina, ki nadzoruje delničarske skupščine, ima tudi strog nadzor nad direktorji, saj jih lahko skupščina razreši, tudi če so ravnali v najboljšem interesu družbe, in v primeru razrešitve nimajo pravice do odškodnine za nezakonito odpoved. SEA Handling trdi, da vnaprej podpisane odstopne izjave niso vplivale na upravni odbor, saj ta ni ugodil zahtevi javnega delničarja, naj razdeli izredne dividende v skupni vrednosti 250–280 milijonov EUR; Komisija ugotavlja, da zapisnik skupščine SEA z dne 24. februarja 2006 jasno kaže, da bi razdelitev izrednih dividend v višini največ 200 milijonov EUR družbi omogočila, da ohrani stopnjo zadolženosti, ki je skladna s povprečno stopnjo za primerljiva podjetja, in zagotovila zadostno finančno prožnost. Drugič, v istem dokumentu je navedeno, da je SEA določila raven dividend v višini 200 milijonov EUR iz objektivnih razlogov in da je to največji znesek, ki ga je družba takrat lahko izplačala glede na finančne kazalnike. Poslovno poročilo za leto 2006 potrjuje, da se je zadolženost povečevala (leta 2006 se je v primerjavi z letom 2005 podvojila), delno zaradi zmanjšanja likvidnosti, ki je bilo posledica razdelitve izrednih dividend delničarjem. Če bi SEA izplačala višje dividende, bi v navedenem letu težje krila izgube družbe SEA Handling. Poleg tega se zdi dejstvo, da delničar lahko ob določenih priložnostih zahteva določen znesek dividend, vodstvo družbe pa nato izplača nižji znesek, običajen pojav v življenju družbe in ni v nasprotju s strogim nadzorom istega delničarja nad vodstvom.

⁽⁴³⁾ Komisija se sklicuje na objave v tisku, omenjene v odstavku 67 sklepa o začetku postopka. Glej tudi „Sea, nuovo attacco della Provincia“ (SEA, nov napad pokrajine), *La Repubblica*, 25. februar 2006; „Sea, Penati chiede le dimissioni del consiglio“ (SEA, Penati zahteva odstop odbora), *l'Unità*, 25. februar 2006.

⁽⁴⁴⁾ Glej http://archivistorico.corriere.it/2006/novembre/17/articoli_del_17_novembre_2006.html.

⁽⁴⁵⁾ Mnenje v zadevi Stardust Marine, točka 68.

- (207) Komisija meni, da je ta praksa objektivni znak odvisnosti. Ker ni imela možnosti, da naknadno oceni natančen vpliv te prakse, Komisija meni, da so vnaprej podpisane odstopne izjave že zgolj zaradi svojega obstoja zagotovo lahko vplivale na dejanja članov upravnega odbora, ki jih je imenovala občina Milano. Javnim organom se za izvajanje takšnega vpliva ni bilo treba niti sklicevati na odstopne izjave, saj je bilo jasno, da je sam obstoj teh izjav direktorje postavil v položaj podrejenosti županji Milana.
- (208) V zvezi z izjavami italijanskih organov glede imenovanja direktorjev Komisija ponavlja, da občina dejansko „imenuje člane upravnega odbora“. To je razvidno iz dejstva, da občina, kot so navedli italijanski organi, določi direktorje, nato pa jih imenuje skupščina, katere del je občina kot večinski delničar. Ta formalni nadzor, ki ga občina izvaja nad družbo SEA, sam po sebi ni zadosten dokaz, da občina v tem določenem primeru v resnici izvaja nadzor nad družbo SEA, ampak pomaga pri dokazovanju tega nadzora.
- (209) Italijanski organi so predložili nasproten dokaz, da bi dokazali, da za ukrepe ni bila odgovorna država, in sicer dejstvo, da je bil članom občinskega izvršilnega organa večkrat zavrjen dostop do notranjih dokumentov družbe SEA; Komisija meni, da je ta dokaz nezadosten, ker skladnost s formalno zahtevo v italijanskem civilnem zakoniku, da se notranjih informacij družbe, kot so zapisniki sestankov upravnega odbora, ne sme razkriti, sama po sebi – na splošno in v obravnavanem primeru – dejansko ne preprečuje izvajanja vpliva občine na družbo SEA. Poleg tega Komisija ugotavlja, da so člani občinskega sveta, ki jim je bil zavrjen dostop do določenih dokumentov, pripadali opoziciji in niso bili del izvršilnega organa občine. Ko Komisija trdi, da občina Milano zadržuje družbo SEA v stanju odvisnosti od nje, misli zlasti na organe, ki izvajajo pristojnost za sprejemanje odločitev v imenu občine in zato lahko vplivajo na vodstvo družbe.
- (210) Četrtrič, na splošni ravni in glede na pomen delovanja letališč Malpensa in Linate v lokalnem družbeno-gospodarskem okolju ter njuno ključno vlogo v politiki, tako v smislu prometa kot tudi regionalnega razvoja, lokalni javni organi praviloma niso „odsotni“, ko upravljavec letališča sprejema pomembne odločitve v zvezi z delovanjem in dolgoročnim razvojem takšnih infrastruktur, zlasti če so ti javni organi tudi delničar upravljavca letališča z nadzorom. Italijanski organi so v svojih pripombah potrdili politični pomen zadevnih ukrepov. Poleg tega so bili v obravnavanem primeru ukrepi za kritje izgub družbe SEA Handling vsaj sestavni del strategije skupine SEA, kar so italijanski organi pojasnili v svojih pripombah.
- (211) Petič, ukrepi za kritje izgub, izvedeni s povečanjem kapitala družbe SEA Handling, niso bili običajni ukrepi za upravljanje, ampak izredni ukrepi. Izredni značaj ukrepov se kaže tako v gospodarskem smislu, to je v višini zadevnih zneskov (vsaka absorpcija izgub je bila izravnana s povečanjem kapitala v višini več milijonov EUR), in v političnem smislu, to je v pričakovanem vplivu ukrepov na ohranitev delovnih mest.
- (212) Ukrepov glede na njihov izredni značaj ni sprejel upravni odbor družbe SEA z izvajanjem svojih lastnih pristojnosti: v skladu s statutom družbe SEA in načeli iz civilnega zakonika mora skupščina, na kateri je občina večinski delničar, izrecno odobriti takšne ukrepe. Zato ni nobenega dvoma, da je bila občina povsem seznanjena z ukrepi in da jih je odobrila, kot je razvidno iz zapisnika skupščine. Ne samo, da je bila občina zaradi njenega sodelovanja pri dogovoru z dne 26. marca 2002 pobudnica za ukrepe, ampak je bila tudi seznanjena z vsemi ukrepi za kritje izgub družbe SEA Handling, ki jih je sistematično odobrila. Odgovornost za takšne izredne ukrepe je zato treba pripisati državi.
- (213) Komisija ugotavlja, da je Sodišče v sodbi v zadevi Stardust Marine presodilo, da se lahko o odgovornosti sklepa iz „[drugih pokazateljev], ki v posameznem primeru kažejo na vpletenost javnih organov ali na težko verjeten neobstoj vpletenosti pri sprejetju ukrepa, tudi ob upoštevanju razsežnosti tega, njegove vsebine ali pogojev, ki jih vsebuje“⁽⁴⁶⁾.
- (214) Nazadnje pa, kot je prikazano v oddelku 8.2.3, dejstvo, da SEA ni ravnala v skladu z merilom zasebnega vlagatelja, potrjuje, da so bili javni organi vpleteni v zadevne ukrepe⁽⁴⁷⁾.

⁽⁴⁶⁾ Sodba v zadevi Stardust Marine, točka 56.

⁽⁴⁷⁾ Mnenje generalnega pravobranilca Jacobsa, predstavljeno 13. decembra 2001 v zadevi Stardust Marine, točka 67.

- (215) Glede na obseg ukrepov in drugih dejavnikov, opredeljenih v tem sklepu in v sklepu o začetku postopka, Komisija v obravnavanem primeru meni, da ima zadostne dokaze, da odgovornost za zadevne ukrepe pripiše Italiji, in sicer zaradi vpletenosti občine Milano v ukrepe za kritje izgub družbe SEA Handling ali zaradi težko verjetne nevpletenosti javnih organov.
- (216) Zato mora Komisija zavrniti predlog italijanskih organov, da bi morala analizirati vsak sprejet ukrep v zvezi s kapitalom družbe SEA Handling posebej, da bi preverila obstoj pomoči in zlasti odgovornost občine Milano za takšno pomoč. Dejavniki, opisani v odstavkih 174–186, in analiza ukrepov z vidika zasebnega vlagatelja zagotavljajo zadostne dokaze, da je kritje izgub s kapitalskimi vložki lahko le rezultat strategije in vpletenosti javnih organov v celotnem obdobju, na katerega se nanaša preiskava. Italijanski organi so sami navedli, da, medtem ko so bile odločitve za kritje izgub formalno sprejete vsako leto, je imela družba večletno strategijo za kritje izgub v obdobju, potrebnem za prestrukturiranje (glej odstavke 225–232).
- (217) Komisija zato ugotavlja, da je treba odgovornost za ukrepe pripisati državi.

8.2.2 SELEKTIVNOST UKREPOV

- (218) Obravnavani ukrep je selektiven, saj se nanaša le na družbo SEA Handling.

8.2.3 UPORABA MERILA ZASEBNEGA VLAGATELJA V TRŽNEM GOSPODARSTVU IN PRISOTNOST GOSPODARSKE PREDNOSTI

- (219) V zvezi z obstojem gospodarske prednosti je treba ugotoviti, ali bi zasebni vlagatelj v podobnih okoliščinah kril takšne izgube, kot so tu obravnavane. Sodišče je presodilo, da se zasebni vlagatelj, katerega udeležbo je treba primerjati z javnim vlagateljem, ki sledi ciljem gospodarske politike, ne obnaša nujno kot običajni vlagatelj, ki vlaga kapital, da bi si v dokaj kratkem času zagotovil donos, ampak najmanj kot zasebni holding ali skupina zasebnih podjetij, ki sledi strukturni politiki – globalni ali sektorski – ter jo usmerjajo možnosti dolgoročnejshe donosnosti⁽⁴⁸⁾.
- (220) Sodišče je tudi razsodilo, da lahko zasebni delničar pametno vloži kapital, potreben za zagotovitev preživetja podjetja, ki ima začasne težave, vendar lahko ponovno postane donosno, morda po reorganizaciji. Kadar kapitalski vložki javnega vlagatelja ne upoštevajo možnosti rentabilnosti, niti dolgoročne, pa je treba take vložke obravnavati kot pomoč v smislu člena 107 PDEU⁽⁴⁹⁾.
- (221) Treba je tudi opozoriti, da je „za preveritev vprašanja, ali je država ravnala kot preudaren vlagatelj, ki deluje pod pogoji tržnega gospodarstva, potrebna umestitev v obdobje, v katerem so bili sprejeti ukrepi finančne podpore, da se oceni gospodarska racionalnost ravnanja države in s tem prepreči kakršna koli ocena na podlagi poznejših razmer“⁽⁵⁰⁾. Torej „gospodarske ocene, izvedene po dodelitvi take prednosti, naknadna ugotovitev dejanskega donosa naložbe, ki jo izvede zadevna država članica, ali naknadne utemeljitve dejansko uporabljenega postopka ne morejo zadostovati za dokaz, da je ta država članica predhodno ali istočasno s to dodelitvijo tako odločitev sprejela kot delničarka“. Zato se Komisija lahko odloči, da ne bo proučila: „[predloženih dokazov, ki so bili] ugotovljeni po sprejetju odločbe o zadevni naložbi“⁽⁵¹⁾.

Večletna strategija za kritje izgub

- (222) Italijanski organi in SEA vztrajajo pri svoji pripombi, da, medtem ko so bile odločitve za kritje izgub formalno sprejete vsako leto, o večletni strategiji za absorpcijo izgub v obdobju, potrebnem za prestrukturiranje, ni bilo mogoče vsako leto znova razpravljati in da je bilo rezultate mogoče oceniti le na podlagi večletnega obdobja. Komisija ugotavlja, da je prejela pet poslovnih načrtov in da se nekateri nanašajo na obdobja, ki se prekrivajo in trajajo največ pet let. Glede na to, da priprava novega poslovnega načrta običajno vključuje oceno poslovne strategije družbe z namenom ugotoviti, ali ji je treba slediti ali jo spremeniti, Komisija meni, da bi lahko strategijo, sprejeto

⁽⁴⁸⁾ Glej zlasti Sodbo Sodišča z dne 14. septembra 1994 v združenih zadevah C-278/92, C-279/92 in C-280/92 Španija proti Komisiji, Recueil 1994, str. I-4103, točke 20–22.

⁽⁴⁹⁾ Za primer glej zadevo C-303/88 Italija proti Komisiji, Recueil 1991, str. I-1433, točki 21 in 22.

⁽⁵⁰⁾ Sodba v zadevi Stardust Marine, točka 71.

⁽⁵¹⁾ Sodba Sodišča z dne 5. junija 2012 v zadevi Komisija proti EDF (C-124/10 P), točki 85 in 104.

v zvezi z družbo SEA Handling, dejansko pregledali kadar koli pred sprejetjem novega načrta in pri tem upoštevali dogodke na trgu.

- (223) Italijanski organi in SEA so navedli, da je bila odločitev za kritje prihodnjih izgub prvič sprejeta leta 2002, drugič pa leta 2007, ko je bila zaradi dejstva, da pričakovanih ciljev ni bilo mogoče doseči, sprejeta odločitev, da bo prvotna strategija za kritje izgub pregledana, nato pa je bilo sklenjeno, da se bodo ukrepi nadaljevali po prvotnem načrtu. V bistvu se zdi, da so zadevne ukrepe predstavili kot dva kapitalska vložka, ki naj bi se izvedla v obliki letnih plačil, vendar so se zanju odločili v letih 2002 in 2007.
- (224) Italijanski organi so v svojem dopisu z dne 14. septembra navedli, da je imelo zmanjšanje dejavnosti družbe Alitalia leta 2007 resne posledice za delovanje družbe SEA Handling. Te posledice za finančno uspešnost družbe je še zaostрил upad gospodarske rasti, zato je SEA ponovno proučila izvedljivost modela vozlišča in ocenila možnost izbire drugačnega poslovnega modela. Po navedbah italijanskih organov se je SEA, namesto da bi storitve zemeljske oskrbe oddala v zunanje izvajanje, na podlagi zadnje analize odločila ustvariti nov poslovni model, in sicer model „samostojnega vozlišča“ ali „virtualnega vozlišča“, ki je bil zgolj nekoliko razvit prejšnji model. Novi model je zahteval strog nadzor dejavnosti zemeljske oskrbe. To naj bi dokazovalo racionalnost odločitve družbe SEA, da še naprej krije poslovne izgube svoje hčerinske družbe SEA Handling in tako ponovno vzpostavi dobičkonosnost njene dejavnosti zemeljske oskrbe. Italijanski organi so zato trdili, da je pregled strategije družbe SEA v zvezi z njeno hčerinsko družbo popolnoma upravičen zaradi nepredvidenih zunanjih okoliščin in da ni nikakor ogrozil cilja družbe SEA glede ponovne vzpostavitve dolgoročne dobičkonosnosti njene dejavnosti zemeljske oskrbe.
- (225) Komisija priznava obstoj večletne strategije za kritje izgub s strani italijanskih organov (v skladu z zavezo, ki jo je sprejela občina Milano, da bi zagotovila finančno stabilnost družbe SEA Handling, in z zgoraj navedenimi dokazi o odgovornosti občine za navedene odločitve), vendar meni, da takšna strategija ne ustreza ravnanju preudarnega zasebnega vlagatelja.
- (226) Čeprav lahko preteče več let, preden proces prestrukturiranja obrodi sadove, preudaren zasebni vlagatelj ne bi slepo sprejel večletne zaveze, ampak bi se ob upoštevanju rezultatov procesa prestrukturiranja in možnosti za prihodnjo sposobnost preživetja poskušal vsako leto odločiti, ali naj v družbo vloži svež kapital ali ne. V obravnavanem primeru bi zasebni vlagatelj zagotovo ponovno proučil strategijo v letu 2003 ali 2004, ko je bilo očitno, da cilj ponovne vzpostavitve dobičkonosnosti do leta 2005 ne bo dosežen, v vsakem primeru pa v letu 2005, ko je bilo jasno, da cilj ni bil dosežen. Tudi če bi zasebni vlagatelj izvajal dolgoročno strategijo za kritje izgub, bi ob predpostavki, da ni nobenih zavezujočih pravnih omejitev, pregledal strategijo, kadar koli bi ga prosili, naj zagotovi sredstva za kritje izgub družbe SEA Handling⁽⁵²⁾.
- (227) Natančneje, neuspešna pogajanja s podjetjem [...] v letu 2002 so, kot je SEA pojasnila v svojih pripombah, bistveno ogrozila možnost za uresničitev cilja ponovne vzpostavitve dobičkonosnosti družbe SEA Handling do leta 2005. Toda po tem, ko je upravni odbor družbe SEA 10. septembra 2002, kar je le nekaj mesecev po ustanovitvi družbe SEA Handling, zavrnil ponudbo, družba ni niti pomislila na to, da bi spremenila strategijo kritja izgub.
- (228) Drugič, tako pomembne odločitve kot je dokapitalizacija, ki jo mora odobriti skupščina, ni mogoče obravnavati zgolj kot korak pri izvajanju splošne odločitve za kritje prihodnjih izgub.
- (229) Tretjič, odločitve za kritje prihodnjih izgub v obdobju več let niso bile omenjene v strateških poslovnih načrtih družb SEA Handling ali SEA. Organi upravljanja družbe SEA niso sprejeli nobene formalne, zavezujoče obveznosti na podlagi poslovnega načrta, ki določa, da bo SEA v navedenem obdobju več let zagotovila navedene kapitalske vložke⁽⁵³⁾. Odločitve, sprejete v letih 2002 in 2007, so se nanašale predvsem na vidik prestrukturiranja družbe SEA Handling in ne na večletno kritje izgub. Če zasebni vlagatelj ne bi imel vsaj predhodne ocene skupnih stroškov, v vsakem primeru ne bi sprejel zaveze, da bo več let kril izgube.

⁽⁵²⁾ Sodba Splošnega sodišča z dne 12. decembra 1996 v zadevi T-358/94 Air France proti Komisiji, Recueil 1996, str. II-02109, točka 79.

⁽⁵³⁾ Edina zaveza, ki se lahko tako razlaga, je tista, ki je bila dana občini v dogovoru z dne 26. marca 2002 in s katero je občina potrdila, da bo SEA zagotovila uravnoteženost stroškov/prihodkov in splošnega gospodarskega okvira. Navedena zaveza se ne nanaša na točne zneske, navedene v posebnem poslovnem načrtu, italijanski organi pa trdijo, da ni pravno zavezujoča.

- (230) Iz tega sledi, da je bila pomoč dodeljena v vsakem letu v preiskavi, zlasti na datume, ko se je SEA odločila povečati kapital družbe SEA Handling, predvsem da bi pokrila njene izgube, ter sprejela zavezujoče zakonske obveznosti v zvezi s tem ⁽⁵⁴⁾.
- (231) Vendar pa Komisija pri analizi kapitalskih vložkov ne more prezreti preteklih vložkov. Ukrepi so bili tesno povezani. Po navedbah italijanskih organov so bili del ene same strategije. Namenjeni so bili uresnitvi istega cilja, in sicer kritju izgub družbe SEA Handling, da bi se zagotovilo preživetje družbe in ponovno vzpostavila njena dobičkonosnost. Tudi s kronološkega vidika so bili del neprekinjenega procesa, saj so bili zaporedoma sprejeti vsako leto v odziv na tekoče težave prejemnice ⁽⁵⁵⁾.
- (232) Glede na težavni položaj, v katerem se je družba SEA Handling znašla po ustanovitvi, Komisija meni, da bi preudaren zasebni vlagatelj ocenil tveganje, da ukrepi – vse od prvega kapitalskega vložka – morda pomenijo nezakonito in nezdržljivo državno pomoč, in bi zato proučil, kako bi morebitno vračilo te pomoči vplivalo na donosnost njegove naložbe. Italijanski organi niso predložili nobenih dokazov, da je bila takšna ocena opravljena.

Kapitalski vložki v letu 2002

- (233) Ni sporno, da je bila SEA Handling, ko je prejela prvi kapitalski vložek, podjetje v težavah v smislu smernic za prestrukturiranje iz leta 1999.
- (234) V točkah 16 in 17 navedenih smernic je navedeno, da se v primerih, ko kapital podjetju v finančnih težavah zagotovijo javni organi, šteje, da ta finančni transfer verjetno pomeni državno pomoč (ker je zelo težko verjetno, da bo takšna naložba ustvarila dobiček, sprejemljiv v obeh preudarnega zasebnega vlagatelja, ki deluje v tržnem gospodarstvu, ob upoštevanju s tem povezanih tveganj). Zato je treba o takšnih kapitalskih vložkih vnaprej obvestiti Komisijo, da jih odobri kot državno pomoč.
- (235) Italijanski organi so leta 2002 prezrli navedbe v smernicah za prestrukturiranje iz leta 1999, kot so to storili tudi pri poznejših kapitalskih vložkih in se jih odločili izvesti, čeprav se zdi, da odločitev niso sprejeli na podlagi podrobnega poslovnega načrta, iz katerega bi bilo razvidno, da je SEA Handling sposobna spremeniti svojo usodo in ponovno vzpostaviti svojo dobičkonosnost v razumnem času ⁽⁵⁶⁾.
- (236) Komisija meni, da tržni vlagatelj ne bi izvedel kapitalskih vložkov iz leta 2002 brez dovolj podrobnega poslovnega načrta, ki bi temeljil na razumnih, zanesljivih predpostavkah, in natančno opisoval ukrepe, potrebne za ponovno vzpostavitev dobičkonosnosti družbe, analiziral različne možne scenarije in pokazal, da bo naložba ustvarila dohodek, ki bo zadovoljil vlagatelja (ob upoštevanju povezanega tveganja), v obliki dividend, povečane vrednosti deleža ali drugih koristi.
- (237) Glede na to se zdi, da prvi kapitalski vložki, izvedeni leta 2002, ne izpolnjujejo merila zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu in so družbi SEA Handling omogočili prednost, ki je v običajnih tržnih pogojih ne bi imela.

Ozadje v času, ko so bile sprejete odločitve

- (238) V zvezi z ozadjem ob dodelitvi pomoči, ki ga mora Komisija upoštevati pri uporabi merila zasebnega vlagatelja, bo Komisija zdaj opredelila svoj pristop v odgovor na pripombe italijanskih organov in družbe SEA.
- (239) Prvič, kar zadeva vpliv specifičnega italijanskega zakonodajnega okvira in zelo visokega konkurenčnega pritiska, ki ga ta okvir ustvarja, na odločitve družbe SEA, je Komisija odgovorna za zagotavljanje, da dodeljevanje državne pomoči, ki bi lahko izkrivljala konkurenco, ne ogrozi cilja Direktive 96/67/ES, in sicer v Evropski uniji oblikovati enoten trg storitev zemeljske oskrbe z liberalizacijo sektorja, ki pomeni večjo konkurenco med izvajalci. Temu sledi, da ukrepi, ki jih država članica sprejme zaradi izvajanja direktive, niso dokaz, da finančna podpora, dodeljena danemu izvajalcu za izravnano učinkov bolj konkurenčnega gospodarskega okolja, izpolnjuje merilo preudarnega zasebnega vlagatelja.

⁽⁵⁴⁾ Sodba Splošnega sodišča z dne 14. januarja 2004 v zadevi T-109/01, Fleuren Compost proti Komisiji, Recueil 2004, str. II-127, točka 74; sodba Splošnega sodišča z dne 2. Decembra 2008 v združenih zadevah T-362/05 in T-363/05, Nuova Agricast proti Komisiji, ZOdl. 2008, str. II-297, točka 80; in sodba Splošnega sodišča z dne 30. novembra 2009 v združenih zadevah T-427/04 in T-17/05, Francija in France Télécom proti Komisiji, ZOdl. 2009, str. II-4315, točka 321.

⁽⁵⁵⁾ Sodba z dne 15. septembra 1998 v zadevi T-11/95, BP Chemicals proti Komisiji (Recueil 1998, str. II-3235, točka 171. Glede na prejšnje navedbe v tem sklepu bo Komisija s splošnega vidika ocenila združljivost preiskovanega ukrepa z merilom zasebnega vlagatelja, vendar se bo osredotočila na določena časovna obdobja, če se ji bo to zdelo potrebno za analizo predloženih argumentov ali zaradi drugih razlogov.

⁽⁵⁶⁾ Za analizo konsolidiranega poslovnega načrta za obdobje 2002–2006 glej odstavke 269–271.

Toda v tem sklepu, natančneje v analizi ukrepov, ki bi jih zasebni vlagatelj sprejel v okoliščinah, v kakršnih je bila SEA, Komisija upošteva dejstvo, da se je Italija odločila za popolno liberalizacijo trga storitev zemeljske oskrbe in da je ENAC pooblastil 84 izvajalcev za delovanje na letališčih Malpensa in Linate.

- (240) Veliko drugih držav članic se je odločilo za podobno obliko liberalizacije (Danska (København), Španija, Irska (Dublin), Združeno kraljestvo (London), Francija (Pariz)).
- (241) Veljavni zakonodajni okvir je v vsakem primeru enak za vse izvajalce v sektorju v Italiji, število izvajalcev pa je po mnenju družbe SEA visoko, saj jih je za delovanje pooblaščenih 84.
- (242) Italijanski organi niso nasprotovali trditvi, da so to storitve splošnega gospodarskega pomena, ki jih trg ne bo mogel zagotoviti.
- (243) Ne glede na to, da se je SEA odločila za pravno ločitev dejavnosti (in s tem za ločitev računovodstev), zanjo še vedno velja člen 4 Direktive 96/67/ES, ki navaja, da „morajo [izvajalci] v skladu z veljavno poslovno prakso voditi strogo ločeno računovodstvo za dejavnosti storitev zemeljske oskrbe od računovodstva za druge dejavnosti,“ in prepoveduje finančne tokove „med dejavnostjo upravljavca kot upravnega organa letališča in njegovo dejavnostjo storitev zemeljske oskrbe.“ Namen te ločitve računovodstev in prepovedi finančnih tokov med upravljavcem in družbo za zemeljsko oskrbo je zagotovitev primernih pogojev za razvoj učinkovite konkurence na trgih storitev zemeljske oskrbe, saj preperečujeta, da bi dejavnost storitev zemeljske oskrbe vertikalno integriranih izvajalcev dobila kakršno koli posebno prednost pred drugimi izvajalci.
- (244) Kritje izgub, ki ga izvede upravljavec letališča in ki vključuje finančne tokove med dejavnostjo upravljavca in dejavnostjo storitev zemeljske oskrbe, je v nasprotju z Direktivo 96/67/ES in njenimi cilji. Zato dejstvo, da se je SEA odločila tako za ločitev računovodstev kot tudi za pravno ločitev svojih področij delovanja, ne spremeni ugotovitve Komisije, da je SEA Handling dobila nepošteno prednost.
- (245) Glede trditve, da je SEA dolžna zagotoviti vse storitve zemeljske oskrbe, Komisija ugotavlja, da ta „pravna obveznost“ pomeni le – kot so navedli italijanski organi – da letališče lahko samo opravlja to dolžnost ali pa usklajuje delovanje zunanjih izvajalcev. Kot je Komisija navedla v odstavku 95 sklepa o začetku postopka, SEA ni nikakor dolžna zagotavljati takšnih storitev neposredno ali preko svoje hčerinske družbe SEA Handling. Zato se na splošno dolžnost upravljavca letališča v primeru nepravilnega delovanja ni mogoče sklicevati kot na dokaz o odsotnosti drugih možnosti za kritje izgub SEA Handling. Drugič, tudi če Komisija sprejme trditev družbe SEA, da storitve zemeljske oskrbe na splošno prinašajo nizko stopnjo dobička in nizko raven dobičkonosnosti, ne more sprejeti trditve, da tržne razmere ustrezno upravičujejo kapitalske vložke za namene merila zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, zlasti glede na obseg izgub, ki jih je SEA Handling ustvarila v zadevnem obdobju. Nasprotno je na strani 5 strateškega načrta za obdobje 2007–2012 potrjeno, da je večina uspešnih upravljavcev letališč v Evropi storitve zemeljske oskrbe oddala v podizvajanje. To dejstvo je ponovljeno na strani 7 strateškega načrta 2009–2016. Na strani 28 navedenega dokumenta je potrjeno, da je bil trend na trgu leta 2001 usmerjen k podizvajanju storitev zemeljske oskrbe. Ta dokaz nasprotuje ideji, da je vertikalna integracija med upravljavcem letališča in izvajalcem storitev zemeljske oskrbe bistvenega pomena za zagotovitev kakovosti in da je zaradi skromnih stopenj dobička podizvajanje storitev nesmiselno.
- (246) Na trgu, ki ponuja tako nizke stopnje dobička, bi morala SEA namesto kritja izgub SEA Handling sprejeti veliko bolj radikalne ukrepe za povečanje učinkovitosti družbe SEA Handling, in sicer bi lahko močno zmanjšala stroške za zaposlene, ki po navedbah italijanskih organov pomenijo precejšen del strukture stroškov družb v tem sektorju, ki je podvržen intenzivnemu konkurenčnemu pritisku.

Alternativa kritju izgub SEA Handling

- (247) Komisija meni, da mnenje družbe SEA, da ni bilo drugih možnosti za prestrukturiranje družbe SEA Handling in kritje njenih izgub, ni v skladu z ravnanjem zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Možne druge možnosti vključujejo popolno ali delno zunanje izvajanje storitev ali vzpostavitev strateške zveze prek prenosa dela družbe SEA Handling na strateškega partnerja. Poleg tega, kot je poudarjeno v prejšnjem odstavku, ni bilo nobenih razlogov, ki bi družbi SEA preperečevali sprejetje bolj radikalnih ukrepov za prestrukturiranje, namenjenih povečanju učinkovitosti družbe SEA Handling v roku, ki bi bil sprejemljiv za zasebnega vlagatelja.

- (248) V zvezi z možnostjo za prenos Komisija ne more podati mnenja o prizadevanjih družbe SEA za vzpostavitev takšne zveze, ki bi ji morda omogočila, da izkoristi sinergije, ki bi nastale zaradi njene vključitve v mednarodno mrežo. Vendar Komisija ugotavlja, da je SEA v svojih pripombah omenila samo dva poskusa delne prodaje: prvi je privedel do neuspešnih pogajanj z [...] v letu 2002, drugi pa se je začel v letih 2007 in 2008, vendar ni bil zaključen. Zdi se, da je možnost za prodajo po tem postala odvisna od ponovne vzpostavitve dobičkonosnosti družbe SEA Handling na drug način. Komisija meni, da pomanjkanje zanimanja zasebnih podjetij za vlaganje v družbo SEA Handling kaže, da ni imela dovolj dobrih možnosti za vzpostavitev dobičkonosnosti.
- (249) V zvezi z možnim zunanjim izvajanjem vseh ali nekaterih dejavnosti zemeljske oskrbe so italijanski organi predvsem trdili, da noben izvajalec ni hotel prevzeti teh dejavnosti. Komisija ugotavlja, da je državno pomoč prijavil [...], ki je poleg tega izrazil svoje nasprotovanje ukrepom.
- (250) Poleg tega niti navedena izjava niti bolj natančna trditev, da potencialne zunanje izvajalce zanimajo le nekatere bolj dobičkonosne storitve (izbiranje najboljšega), ne temeljita na upravičeni ugotovitvi o očitnem nezanimanju, oblikovani na podlagi razpisnega postopka družbe SEA za zagotovitev zadevnih storitev. Z drugimi besedami, ta trditev ni podprta z nobenimi konkretnimi dokazi, medtem ko je veliko izvajalcev pooblaščenih za izvajanje storitev v Italiji in zlasti na letališčih Malpensa in Linate.
- (251) Italijanski organi so v zvezi z zmogljivostmi zunanjih izvajalcev vztrajali, da ni bilo izvajalcev, ki bi lahko zagotovili raven kakovosti, potrebno za poslovni model družbe SEA, to je model letališkega „vozišča“ ali „samostojnega vozišča“. SEA je menila, da potrebuje izvajalca, ki bi lahko izvajal vse njene storitve zemeljske oskrbe, in da je bilo to nemogoče, ker drugi izvajalci na trgu niso imeli materialnih ali gospodarskih virov in predvsem kadrovskih virov, potrebnih za zagotavljanje celotnega nabora storitev.
- (252) Prvič, Komisija opozarja, da je SEA napačno domnevala, da je razpoložljiva oskrba s storitvami zemeljske oskrbe omejena na zunanje subjekte, ki so v danem trenutku prisotni na letališčih Malpensa in Linate, in da ne vključuje potencialne oskrbe s strani drugih izvajalcev, ki so prav tako pooblaščenih za delo na teh letališčih. Nekoliko nejasne izjave družbe SEA glede domnevnega negativnega gospodarskega položaja drugih izvajalcev, ki delujejo na letališčih v Milanu, ali glede sredstev, ki jih dejansko porabijo na navedenih letališčih, nikakor niso pomembne. Zanimarjiva prisotnost izvajalcev, ki dejansko delujejo na letališčih v Milanu, je le en primer oskrbe, ki je potencialno razpoložljiva in lahko vstopi na trg. Poleg tega dejstvo, da zunanji izvajalci, ki trenutno delujejo na letališčih v Milanu, ne zagotavljajo vseh storitev zemeljske oskrbe, ne pomeni, da se lahko sklepa o njihovi sposobnosti, da jih zagotovijo.
- (253) Drugič, italijanski organi in SEA niso pojasnili, zakaj je morala SEA prenesti vse svoje storitve zemeljske oskrbe na enega izvajalca. Čeprav je mogoče pritrrditi, da so nekatere dejavnosti lahko manj dobičkonosne, bi bilo mogoče te dejavnosti razumno prenesti na izvajalca, ki bi lahko izkoristil mednarodne ekonomije obsega.
- (254) Tretjič, Komisija v zvezi z dejanskimi zmogljivostmi zunanjih izvajalcev za zagotavljanje vseh storitev zemeljske oskrbe zavrača trditev, da noben izvajalec ni imel potrebnih sredstev. Po navedbah družbe SEA je za delovanje na letališčih Linate in Malpensa pooblaščenih 84 izvajalcev. Kot je bilo že omenjeno, je bilo nedvomno mogoče oddati del dejavnosti v zunanje izvajanje, ne pa vseh.
- (255) Četrthič, SEA ni jasno pokazala, da zunanji izvajalec ne bi mogel izpolniti zahtev glede kakovosti, ki naj bi bile bistvenega pomena za pravilno delovanje poslovnega modela družbe SEA. Komisija se ne strinja z mnenjem, da je treba v teh okoliščinah uporabljati zahtevo glede kakovosti storitev, navedeno v Direktivi 96/67/ES in v italijanski zakonodaji.
- (256) V zvezi z gospodarsko utemeljitvijo družbe SEA, ki poskuša dokazati neprimernost zunanjega izvajanja nekaterih storitev zemeljske oskrbe, ker ima upravljavec letališča končno odgovornost za zagotovitev neprekinjenega izvajanja storitev v nujnih primerih ali nepredvidenih dogodkih, ima Komisija pomisleke glede številnih točk.
- (257) Prvič, SEA je v podporo svoji trditvi predložila dvomljive izračune. Glede na te izračune je bilo število zaposlenih v družbi SEA Handling, izraženih v ekvivalentu polnega delovnega časa in dodeljenih za upravljanje v nujnih primerih, zelo visoko. SEA ocenjuje, da to število leta 2003 ni bilo manjše od 336 EPDČ, kar pomeni skupne stroške v višini 9,9 milijona EUR in ustreza približno 8 % skupnega števila EPDČ družbe SEA Handling. Jasno je, da so bili dejanski stroški družbe SEA Handling veliko nižji, saj so bile navedenim zaposlenim dodeljene – mogoče ne v prvi vrsti – tudi druge naloge. Vendar pa je SEA pri izračunu skupnih stroškov, ki bi jih leta 2003 ustvarila s kritjem te dejavnosti kot upravljavec letališča, predlagala, da se navedeno število EPDČ, dodeljenih neprekinjenemu izvajanju in upravljanju v nujnih primerih, pomnoži s faktorjem 1,7, in tako prišla do zaključka, da potrebuje 569 zaposlenih za polni delovni čas, kar bi jo skupaj stalo 20,6 milijonov EUR. SEA je sklenila, da je razlika med tema dvema zneskoma (20,6 milijonov EUR in 9,9 milijonov EUR) dejanska korist od odločitve, da se dejavnosti družbe SEA ne prenesejo.

Komisija meni, da je faktor 1,7 arbitraren, saj ni bil utemeljen, SEA pa bi morala sama dokazati, da so bili ti hipotetični stroški izračunani pravilno. Komisija ocenjuje tudi, da je število EPDČ, uporabljeno za izračun skupnih stroškov družbe SEA, popolnoma nerealno.

- (258) Komisija meni, da bi bilo treba pri oceni stroškov družbe SEA Handling namesto tega upoštevati dejanske stroške, ki jih SEA Handling običajno zaračuna družbi SEA, in bolj realno oceno števila EPDČ, zaposlenih v družbi SEA Handling in dodeljenih za takšne naloge, na podlagi povprečnega števila nujnih primerov, nepredvidenih dogodkov in primerov neprekinjenega izvajanja, ki so se zgodili v enem letu.
- (259) Drugič, pri izračunu se niso upoštevali znatni stroški, ki jih je SEA ustvarila zaradi kritja izgub in bi se jim lahko izognila, če bi oddala nekatere ali vse storitve zemeljske oskrbe v zunanje izvajanje bolj konkurenčnemu izvajalcu. Zunanje izvajanje nekaterih dejavnosti neprekinjenega izvajanja bi lahko pomenilo potencialno višje stroške za družbo SEA zaradi sinergij, ki jih je mogoče doseči na podlagi združevanja navedenih storitev z drugimi notranjimi dejavnostmi, toda splošna korist od takšnega zunanjega izvajanja je bila potencialno pozitivna, zato ta argument sam po sebi ne dokazuje, da razen kritja izgub družbe SEA Handling ni bilo na voljo nobene druge rešitve, kot trdi SEA v svojih pripombah.
- (260) [...] je predvidel umik naložb iz družbe SEA Handling v letu 2010 po zmanjšanju dejavnosti družbe Alitalia. Glede na navedbe [...] je bil glavni cilj družbe SEA razviti letališče Malpensa v glavno vozlišče (str. [...]) in najti novo letalsko družbo v petih letih (str. [...]). Umik naložb iz družbe SEA Handling je bil ključnega pomena za uresničitev tega cilja in je pomenil mejnik pri reorganizaciji družbe SEA z namenom njene uvrstitve med najbolj dobičkonosne operaterje v zračnem prometu (str. [...]). SEA zato ni imela potrebe, da bi družbo SEA Handling obdržala v skupini, saj je ni potrebovala niti za upravljanje letališča Malpensa kot vozlišča niti za izboljšanje svojega splošnega finančnega položaja.
- (261) Komisija glede na zgoraj navedeno ugotavlja, da, medtem ko se zdi, da si je SEA prizadevala vzpostaviti zvezo s strateškim partnerjem, ki bi lahko pomembno vplival na ponovno vzpostavitev dobičkonosnosti družbe SEA Handling, je bila oddaja vseh ali nekaterih dejavnosti zunanjim izvajalcem gospodarsko ugodna možnost, ki bi jo zasebni vlagatelj nedvomno proučil in jo izkoristil, če bi bilo to primerno, namesto da bi še več let plačeval za kritje velikih poslovnih izgub. Kljub temu noben od predloženih dokumentov ne vsebuje pomislekov glede prihodnosti družbe SEA Handling v celotnem obravnavanem obdobju.

Izbira poslovnega modela skupine SEA

- (262) Italijanski organi so podali splošno izjavo, da odločitev družbe SEA za ohranitev sistema letališkega vozlišča zahteva, da te storitve neposredno zagotavlja upravljavec letališča, toda zdi se, da analiza, opravljena z namenom ugotoviti, zakaj je bilo kritje izgub v višini približno 360 milijonov EUR za družbo SEA gospodarsko ugodna rešitev kljub možnosti za dobičke, ustvarjene s samim obstojem vozlišča, ne podpira te izjave. Italijanski organi razen splošnih trditev niso predložili niti enega dokumenta, ki bi pokazal, kako je družba prišla do navedene odločitve.
- (263) Natančneje, glede argumenta, da je bilo kritje izgub družbe SEA Handling zaradi dopolnilne narave storitev zemeljske oskrbe in dejavnosti upravljanja letališča najbolj učinkovita podlaga za model vozlišča, ki ga je izbrala SEA, Komisija – ne da bi presojala razumnost odločitev skupine SEA – ugotavlja, da ta omejitev strategije SEA Handling (poleg tega, da je v nasprotju z ugotovitvijo, da so najbolj uspešna velika letališča/vozišča v Evropi prenesla svoje storitve zemeljske oskrbe, in s poslovnim načrtom, omenjenim v odstavkih 281–282 in 283–286⁽⁵⁷⁾) v bistvu temelji le na predpostavki, da ni nobenega zunanjega izvajalca, ki bi lahko zagotovil zadovoljivo kakovost. SEA ni pojasnila, kakšno raven kakovosti potrebuje ali kakšen vpliv bi lahko imela nezadostna raven kakovosti na delovanje letališča in njegove prihodke. To je še bolj presenetljivo glede na trditev družbe SEA, da bi neustrezno izvajanje storitev zemeljske oskrbe s strani zunanjih subjektov škodilo ugledu družbe SEA kot upravljavca letališča, kar je dejstvo, ki bi se zlahka potrdilo s tržno raziskavo (odstavek 106 dopisa družbe SEA Handling z dne 21. marca 2011). Glede na odsotnost jasne ocene škode, ki bi jo lahko utrpela podoba ali ugled družbe SEA, če bi vse ali nekaj storitev zemeljske oskrbe oddala v podizvajanje, Komisija ne more sprejeti argumenta, da je bilo ravnanje družbe SEA – torej sistematično kritje izgub družbe SEA Handling – gospodarsko racionalno in potrebno, da se je preprečila takšna škoda. Poleg tega lahko država članica na podlagi člena 15 Direktive 96/67/ES uvede pravila ravnanja za izvajalce storitev zemeljske oskrbe in tako zagotovi pravilno delovanje letališča (na predlog letališča, če je to primerno), tudi če navedeni izvajalci ne delujejo na letališču. V vsakem primeru niti SEA niti Italija nista predložili konkretnega dokaza, da modela vozlišča ne bi bilo mogoče izvesti z zunanjim izvajanjem vseh ali nekaterih storitev zemeljske oskrbe.

⁽⁵⁷⁾ Strateški načrt 2007–2012, str. 5, in strateški načrt 2009–2016, str. 9.

- (264) Namesto tega [...] potrjuje, da SEA ni več nameravala vlagati v družbo SEA Handling, saj je te naložbe štela za nestrategični delež za namen zagotovitve, da letališče Malpensa dobi nazaj svoj status vozlišča po zmanjšanju dejavnosti družbe Alitalia.

Prestrukturiranje družbe SEA Handling in cilji družbe SEA

- (265) Italijanski organi se sklicujejo na sodbo v zadevi ENI-Lanerossi, v kateri je navedeno naslednje: „Zasebni delničar [lahko] pametno vloži kapital, potreben za zagotovitev preživetja podjetja, ki ima začasne težave, vendar lahko ponovno postane donosno, morda po reorganizaciji. Zato je sprejemljivo, da tudi matična družba lahko za omejeno obdobje krije izgube svojih hčerinskih gospodarskih družb in jim s tem omogoči prenehanje njihovega obratovanja v najboljših možnih pogojih. Take odločitve lahko upravičuje ne le možnost za neposredne materialne koristi, temveč tudi drugi razlogi, kot na primer želja po zavarovanju zunanje podobe skupine ali želja po preusmeritvi njihovih dejavnosti. Vendar, ko kapitalski vložki javnega vlagatelja niso dobičkonosni niti dolgoročno, se mora ta dodelitev kapitala šteti kot pomoč v smislu člena 92 Pogodbe in je treba njeno združljivost s skupnim trgom oceniti le na podlagi meril iz navedene določbe“⁽⁵⁸⁾.
- (266) Italijanski organi zlasti trdijo, da bi morala Komisija oceniti odločitve za kritje izgub hčerinske družbe ne le na podlagi verjetnosti takojšnjega dobička, temveč tudi na podlagi drugih pomislekov, ki bi lahko upravičili kritje izgub hčerinske družbe, ki je sposobna ponovno postati dobičkonosna po procesu prestrukturiranja.
- (267) SEA trdi, da je izravnava izgub družbe SEA Handling upravičena – prvič, s prisotnostjo strateškega načrta in programa prestrukturiranja z dobrimi možnostmi za dolgoročno dobičkonosnost, in drugič, s pomisleki, ki se ne nanašajo zgolj na finančno dobičkonosnost.
- (268) Komisija v zvezi s prvim argumentom meni, da poslovni načrti za družbo SEA Handling, ki so ji bili predloženi, niso dovolj podrobni, da bi upravičili takšno odločitev zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Natančneje, načrti niso načrti za „preobrat“, ki bi jih preudaren zasebni vlagatelj zahteval pred sprejetjem odločitve za takšne velike kapitalske vložke v kapital družbe, ki ima gospodarske težave, odkar je bila ustanovljena. Načrti ne temeljijo na temeljitem pregledu vzrokov za težave in ukrepov, ki so potrebni za njihovo reševanje. Ne temeljijo na realnih napovedih glede razvoja dejavnosti družbe SEA Handling ali sektorja in ne vsebujejo niti analize alternativnih scenarijev, ki bi jo skrben zasebni vlagatelj pričakoval v podobnih okoliščinah.

Konsolidirani poslovni načrt za obdobje 2002–2006

- (269) Konsolidirani poslovni načrt za obdobje 2002–2006, ki je bil odobren leta 2001, je predvideval, da bo dobičkonosnost družbe SEA Handling ponovno vzpostavljena do leta 2005. Toda navedeni načrt je zajemal vse dejavnosti družbe SEA in ni vseboval podrobnega opisa ukrepov, ki bi jih morala SEA sprejeti, da bi zagotovila dobičkonosnost družbe SEA Handling.
- (270) V načrtu so navedeni ukrepi za povečanje produktivnosti delovne sile za 20 % do leta 2006 (str. 17), ni pa ocene učinka takšnega povečanja produktivnosti na splošno finančno uspešnost družbe. Komisija meni, da ni mogoče šteti, da načrt temelji na verodostojnih hipotezah, saj ne vključuje nobenih posebnih ukrepov za odpravo strukturnih vzrokov trajajočih izgub iz izvajanja storitev zemeljske oskrbe, in sicer prekomernih stroškov dela (str. 23). Ravno nasprotno, dokument predvideva povečanje stroškov dela za storitve zemeljske oskrbe v navedenem obdobju (Priloga 3, str. 13). Napoveduje tudi 37-odstotno povečanje prihodkov od storitev zemeljske oskrbe (str. 30), vendar ne podaja nobene realne utemeljitve, ki bi predvsem upoštevala prisotnost drugih ponudnikov storitev zemeljske oskrbe na letališčih v Milanu in naraščajočo konkurenco v sektorju. Komisija ugotavlja, da je SEA v svojem poročilu in računovodskih izkazih z dne 31. decembra 2003 priznala, da se je tržni delež družbe SEA Handling zmanjšal zaradi konkurence.
- (271) Kot je Komisija navedla v odstavkih 82–85 sklepa o začetku postopka, gospodarska uspešnost družbe SEA Handling glede na njen konsolidirani poslovni načrt za obdobje 2002–2006 in poslovni načrt za obdobje 2003–2007 ni bila zadovoljiva.

Poslovni načrt za obdobje 2003–2007

- (272) Sklep o začetku postopka je vseboval jasen poziv italijanskim oblastem, naj predložijo poslovni načrt za družbo SEA Handling iz leta 2002 z vsemi poznejšimi spremembami ali kakršen koli dokument, ki se nanaša na strategijo in ponovno vzpostavitev dobičkonosnosti družbe SEA Handling. Italijanski organi se v svojih pripombah sprva niso odzvali na poziv. SEA je kot zainteresirana stran na koncu predložila dokument z naslovom „Piano d'impresa 2003-2007 di SEA Handling“ (poslovni načrt za družbo SEA Handling za obdobje 2003–2007). Vendar je iz njegovega naslova in oblike razvidno, da je ta dokument v bistvu predstavitev že omenjenega poslovnega načrta, v katerem so

⁽⁵⁸⁾ Sodba Sodišča z dne 21. marca 1991 v zadevi C-303/88 Italija proti Komisiji, Recueil 1991, str. I-1433, točki 21 in 22.

začrtane glavne splošne hipoteze glede ponovne vzpostavitve dobičkonosnosti, ki je predvidena v napovedih za družbo za leto 2005. Komisija meni, da ta predstavitev v bistvu povzema politiko za družbo SEA Handling, določeno na ravni skupine SEA v konsolidiranem poslovnem načrtu družbe SEA za obdobje 2002–2006, vendar pa ne vsebuje dovolj natančne obrazložitve ukrepov za zagotovitev dobičkonosnosti, ki bi jo zasebni vlagatelj logično pričakoval.

- (273) V poslovnem načrtu za obdobje 2003–2007 je opisan položaj, ki je za družbo SEA Handling zelo kritičen (prekomerni stroški dela, velika organizacijska neravnovesja, pomanjkanje tehnoloških inovacij in nezmožnost izkoristiti nekatere potencialne vrste prihodkov, str. 1) in bi lahko povzročil izgubo tržnega deleža ter se ga je SEA Handling dobro zavedala (str. 15); toda ukrepi za zmanjšanje stroškov dela so v bistvu omejeni na kratke omembe politike spodbud za prostovoljno upokožitev, povečanja števila zaposlenih za določen čas in zmanjšanja števila nadur. SEA je ocenila, da bodo ti ukrepi med letoma 2003 in 2007 zmanjšali stroške dela za 3,1 %.
- (274) Glede na informacije, ki so jih predložili italijanski organi, so stroški dela leta 2002 znašali 103,7 %, leta 2003 pa 94,9 % prometa družbe SEA Handling, medtem ko so pri neodvisnih izvajalcih znašali v povprečju manj kot 70 % prometa; toda SEA Handling si je zastavila cilj, da bo do leta 2005 dosegla le približno 75 % in po tem ohranila to raven.
- (275) Poleg tega je SEA Handling predvidela, da bo to izboljšanje doseženo predvsem s 25-odstotnim povečanjem prometa med letoma 2003 in 2007 (str. 5 in 6 poslovnega načrta) in ne z zmanjšanjem stroškov za zaposlene med letoma 2003 in 2007, ki je bilo ocenjeno le na približno –3,1 % (z rahlim povečanjem stroškov dela v obdobju 2004–2007).
- (276) Komisija meni, da bi zasebni vlagatelj glede na obseg potrebnega prestrukturiranja svoja prizadevanja osredotočil na ponovno vzpostavitev dobičkonosnosti družbe z notranjimi ukrepi, nad katerimi bi imel največji nadzor in ki bi bili povezani predvsem z zmanjšanjem stroškov dela, ki so bili takrat višji od prometa, in ne bi čakal na rast cen in povpraševanja, saj sta to dejavnika, nad katerima je imela SEA Handling veliko manj nadzora.
- (277) Komisija meni tudi, da je bilo v pogodbi, sklenjeni z družbo Alitalia za obdobje 2001–2005, predvideno 7-odstotno zvišanje cen v letih 2004 in 2005, to zvišanje pa se je pozneje izkazalo za pretirano in so mu sledila znižanja v letih 2006 in 2007 zaradi padanja cen, ki je bilo posledica bolj konkurenčnega okolja. Glede na to, da se lahko pričakuje, da bo liberalizacija sektorja na koncu povzročila znižanje cen, Komisija meni, da SEA ne more utemeljeno trditi, da je bilo takšno znižanje „nepredvidljiv negativen dogodek“. Poslovni načrt za obdobje 2003–2007 torej ni temeljil na realnih možnostih. Poleg tega Komisija meni, da bi zasebni vlagatelj predvidel spremembe v konkurenčnem okolju zaradi liberalizacije sektorja in ne bi izbral strategije, v kateri je ponovna vzpostavitev dobičkonosnosti odvisna predvsem od povečanja prihodkov.
- (278) Komisija zato meni, da je bila uresničitev cilja ponovne vzpostavitve sposobnosti preživetja do leta 2005 nerealna, če so bili sprejeti le tisti ukrepi, ki so se družbi SEA zdeli potrebni, v skladu z navedbami v njenem poslovnem načrtu za obdobje 2003–2007 in konsolidiranem poslovnem načrtu za obdobje 2002–2006.
- (279) Italijanski organi v odgovor na zahtevo Komisije z dne 11. julija 2011 niso mogli predložiti zapisnika sestanka upravnega odbora družbe SEA Handling, ki je odobril ukrepe, opisane v poslovnem načrtu družbe SEA Handling. Namesto tega so italijanski organi Komisiji poslali zapisnik sestanka upravnega odbora družbe SEA, ki je potekal 23. julija 2003 in na katerem je bil potrjen konsolidirani poslovni načrt za skupino SEA. Glede na izvleček iz predloženega zapisnika je bil poslovni načrt za družbo SEA Handling za obdobje 2003–2007 na navedenem sestanku samo predstavljen in zato se ni sklepalo o njegovi odobritvi.
- (280) V zvezi z morebitnimi spremembami prvotnega poslovnega načrta ali pripravo naslednjega poslovnega načrta Komisija na podlagi informacij, ki so jih italijanski organi predložili v odziv na zahtevo Komisije z dne 11. julija 2011, ugotavlja, da se je po tem o potrebi po novem programu za okrevanje razpravljalo le na sestanku upravnega odbora 21. decembra 2006, ko je bilo sklenjeno, da bo predsednik pripravil podroben načrt za prestrukturiranje. Na navedenem sestanku ni bilo nobene omembe glede kakršnega koli načrta za prestrukturiranje, ki bi se trenutno izvajal.

Strateški načrt za obdobje 2007–2012

- (281) Strategija, ki jo je načrtovala SEA, je bila nato opredeljena v dokumentu, ki ga je pripravil zunanji svetovalec in je bil predložen na sestanku upravnega odbora družbe SEA Handling 31. maja 2007. Ta dokument z naslovom „Executive Summary – Linee guida del piano strategico 2007-2012 del gruppo SEA – 11 maggio 2007“ (Povzetek: smernice za strateški načrt skupine SEA za obdobje 2007–2012, 11. maj 2007) je predstavitev možnih razvojnih scenarijev za skupino SEA, ki jo je pripravil zunanji svetovalec in le na kratko opisuje položaj družbe SEA Handling na dveh straneh (str. 8 in 12), kjer zgolj navaja, da je nujno potrebno ponovno vzpostaviti dobičkonosnost družbe do leta

2012. Predvideni niso nobeni posebni ukrepi za ponovno vzpostavitev dobičkonosnosti družbe. Komisija zato zavrača izjavo italijanskih organov, da ta dokument določa strategijo skupine SEA za obdobje 2007–2012 v treh fazah. Edini strateški ukrep, o katerem se je razpravljalo na sestanku, je reorganizacija proizvodnega modela, na kratko pa so bili omenjeni tudi nekateri ukrepi za okrevanje.

- (282) Poleg tega, kot je bilo že poudarjeno, načrt potrjuje, da izvajalci, ki niso vertikalno integrirani, zagotavljajo storitve, ki so v gospodarskem smislu boljše kot storitve upravljavcev letališč, ki imajo še vedno nadzor nad izvajalci storitev zemeljske oskrbe.

Strateški načrt za obdobje 2009–2016

- (283) Po navedbah italijanskih organov je SEA, ko je Alitalia leta 2007 zmanjšala svoje dejavnosti na letališču Malpensa, razmišljala o opustitvi svojega modela vozlišča zaradi umika prevoznika, na katerem je model temeljil. Zato je zunanji svetovalec pripravil nov strateški načrt („Piano strategico 2009-2016“), ki je bil predstavljen upravnemu odboru družbe SEA, ta pa ga je odobril 15. julija 2008. Ta dokument ima enake lastnosti kot njegov predhodnik, saj ne vsebuje nobenih podrobnosti o ukrepih v zvezi z načrtovanim okrevanjem družbe SEA Handling, razen kratkega opisa vidikov glede pregleda pogodb in izboljšanja upravljanja ter tudi glede postopkov v nujnih primerih, kot je izredna dopolnilna blagajna (*cassa integrazione*).
- (284) V nasprotju s trditvami italijanskih organov je iz tega načrta razvidno, da je bil glavni cilj družbe SEA „v petih letih“ najti novega prevoznika, ki bi letališče uporabljal kot vozlišče, in nato razviti letališče Malpensa kot glavno vozlišče (str. 5). Glede na načrt za umik naložb iz družbe SEA Handling je bilo ključnega pomena, da se ta cilj doseže do leta 2010 (str. 12, 35 in 37). Komisija ugotavlja, da načrt ne omenja modela virtualnega vozlišča in ne navaja, da razvojna strategija temelji na novem poslovnem modelu in nujno vključuje vertikalno integracijo družbe SEA Handling. Zapisnik sestanka upravnega odbora družbe SEA Handling 13. junija 2008 prav tako potrjuje, da cilj družbe SEA takrat ni bil postati virtualno vozlišče, ampak privabiti novega prevoznika, ki bi letališče uporabljal kot vozlišče. Zapisnik sestanka upravnega odbora družbe SEA 15. julija 2008 poleg tega opisuje umik naložb iz družbe SEA Handling do leta 2010 kot ključni dejavnik trajnosti načrta.
- (285) Komisija ugotavlja tudi, da dokument „VIA Milano“, ki so ga italijanski organi predložili 28. junija 2012, vključuje opis modela virtualnega vozlišča. V dokumentu je navedeno, da SEA to strategijo izvaja od leta 2011. Vendar tudi v njem ni omenjeno, da model virtualnega vozlišča zahteva vertikalno integracijo letališča in izvajalcev storitev zemeljske oskrbe.
- (286) Načrt potrjuje, da so vodilni upravljavci letališč v Evropi po letu 2001 postopoma izstopili s trga storitev zemeljske oskrbe, zato so nanj vstopili novi, neodvisni izvajalci (str. 28).

Poslovni načrt za obdobje 2011–2013

- (287) SEA navaja, da je njen upravni odbor 27. junija 2011 odobril dokument z naslovom „Piano d'impresa di SEA 2011-2013“ (poslovni načrt družbe SEA za obdobje 2011–2013), ki med drugim poudarja „potrebo po nadaljevanju izvajanja strategije za izboljšanje učinkovitosti storitev zemeljske oskrbe“. Vendar Komisija ugotavlja, da ta dokument vsebuje le finančne napovedi in v njem niso posebej omenjeni nobeni ukrepi v zvezi z družbo SEA Handling.
- (288) Komisija poudarja tudi, da je v poslovnem načrtu navedeno, da so zaračunani zneski, povezani s stroški dela družbe SEA Handling, ostali skoraj nespremenjeni od leta 2009 (glej preglednico stroškov dela).
- (289) Komisija torej ugotavlja, da ji italijanski organi niso predložili dovolj podrobnih poslovnih načrtov za družbo SEA Handling ali katerih koli drugih dokumentov, ki bi opisovali strategijo za prestrukturiranje in njeno izvajanje v zadevnem obdobju, prav tako tudi ne dokumentov, ki bi pokazali, da je ta strategija že od začetka predvidevala potrebo po kritju poslovnih izgub družbe SEA Handling v navedenem obdobju in v navedenih zneskih ali možnost za to. Komisija zato meni, da italijanski organi niso predložili konkretnih dokazov o strategiji za prestrukturiranje družbe SEA Handling, ki bi v očeh preudarnega zasebnega vlagatelja upravičili začasno kritje izgub družbe z namenom ponovne vzpostavitve njene dobičkonosnosti. V tem primeru je to presenetljivo, saj bi zasebni vlagatelj, preden bi se odločil za vlaganje sredstev v družbo, ki kopiči izgube, odkar je bila pred nekaj leti ustanovljena, zahteval, da se opravi poglobljena revizija in izvedejo natančni ukrepi.

- (290) Komisija ne more sprejeti argumenta družbe SEA Handling, da dejstvo, da je družba leta 2011/2012 skoraj dosegla prag dobička, kaže na racionalnost strategije kritja izgub družbe SEA Handling, ki jo je SEA izvajala v celotnem obdobju, in s tem dokazuje, da kapitalski vložki izpolnjujejo merilo zasebnega vlagatelja. Glede na to, da je SEA nenehno krila izgube družbe SEA Handling skoraj deset let, ne bi bilo presenetljivo, če bi SEA Handling na koncu spet postala dobičkonosna. Vsako podjetje, ki je prejelo enako finančno podporo, bi lahko spet postalo dobičkonosno, če bi izvedlo le skromne ukrepe za prestrukturiranje. Toda ta možnost sama ne bi zadovoljila zasebnega vlagatelja, saj bi ta zahteval vsaj napovedi, ki bi pokazale, da bo pričakovani donos strategije srednje- in dolgoročnega kritja – v smislu dividend, povečane vrednosti deleža, preprečitve škodovanja podobi itd. – presegel znesek kapitala, vloženega za izravnavo takšnih izgub. Komisija ugotavlja, da noben od poslovnih načrtov, ki jih je predložila Italija, ne vsebuje napovedi, ki bi poskušale dokazati, da je strategija kritja izgub v tako dolgem obdobju za družbo SEA bolj gospodarsko ugodna kot umik naložb iz družbe SEA Handling, ali pa skrajšati obdobje prestrukturiranja, da bi se dobičkonosnost ponovno vzpostavila v razumnem času in čim bolj zmanjšale izgube.
- (291) Glede na ponavljajoče se izgube, ki jih je SEA Handling ustvarjala vsako leto v referenčnem obdobju, Komisija meni, da je obdobje, v katerem je SEA Handling ustvarjala izgube, predolgo, da bi se lahko štelo za „omejeno obdobje“ v smislu sodbe z dne 21. marca 1991 ⁽⁵⁹⁾. SEA Handling ustvarja izgube od ustanovitve leta 2002 in bi glede na napovedi družbe SEA iz leta 2011 v najboljšem primeru lahko postala dobičkonosna šele leta 2012. Odločitve za kritje izgub so bile sprejete vsako leto, SEA pa kljub ponavljajočim se letnim izgubam ni spremenila svoje strategije ali sprejela bolj radikalnih ukrepov za prestrukturiranje.
- (292) V zvezi z drugim argumentom glede pomislekov, ki ne vključujejo zgolj finančne dobičkonosnosti, Komisija zaradi že navedenih razlogov nasprotuje pomislekom družbe SEA glede domnevne nezadostne ravni kakovosti, ki bi jo lahko zagotovil zunanji izvajalec in bi, kot je bilo zatrjevano, negativno vplivala na razvoj in splošno uspešnost SEA ter ji naložila odgovornost za kakršno koli nepravilno delovanje.
- (293) Kot je bilo že omenjeno, Komisija meni, da italijanski organi in SEA niso predložili podrobnosti o škodi, ki bi jo lahko utrpela podoba družbe SEA, ali o škodi, ki bi jo lahko utrpeli potniki. Tudi po sklepu o začetku postopka niso količinsko opredelili takšne škode. SEA je kljub temu priznala, da bi bilo mogoče takšno izgubo potrditi na podlagi tržne raziskave. Komisija zato meni, da glede na obseg zadevnih kapitalskih vložkov odsotnost ocene škode, ki bi jo lahko utrpela podoba družbe SEA, in ocene morebitne odgovornosti družbe ali možnosti za posredni dolgoročni donos še posebej škoduje kakršnemu koli poskusu dokazati, da so ukrepi skladni z merilom preudarnega zasebnega vlagatelja. Preudaren delničar bi izvedel gospodarsko oceno teh tveganj in možnosti, preden bi izplačal zneske v skupni višini 359,644 milijona EUR ⁽⁶⁰⁾.
- (294) Trdilo se je, da mora cilj čim večjega povečanja dolgoročnih dobičkov skupine SEA prevladati nad finančno dobičkonosnostjo družbe SEA Handling, toda ta trditev ne upošteva dejstva, da bi bili dobički skupine SEA precej večji, če ne bi sistematično krila izgub svoje hčerinske družbe. Poleg tega italijanski organi niso predložili nobenega dokaza, ki bi pokazal, da bo SEA z izvajanjem strategije kritja izgub na dolgi rok dosegla večjo dobičkonosnost, kot pa bi jo dosegla z bolj drastičnimi ukrepi za prestrukturiranje ali z zunanjim izvajanjem vseh ali nekaterih storitev zemeljske oskrbe.
- (295) Komisija v skladu s sodbo v zadevi ENI-Lanerossi, izraža mnenje, da SEA Handling ni imela „začasnih težav“ ampak resen strukturni problem in da SEA njenih izgub ni krila „za omejeno obdobje“. Poleg tega, če so bile izgube krite zato, da se „s tem [hčerinski družbi] omogoči prenehanje [njene] obratovanja v najboljših možnih pogojih“, je treba omeniti, da je SEA po letu 2001 začela dva odprta postopka zbiranja ponudb, ali vsaj, da optimalni pogoji niso bili doseženi v razumnem roku. V vsakem primeru pa navedeni cilj sam po sebi ne more dokazati, da ukrepi izpolnjujejo merilo preudarnega zasebnega vlagatelja.
- (296) Na koncu Komisija ugotavlja, da poslovni načrti, ki so ji bili predloženi, ne temeljijo na realnih napovedih glede razvoja poslovanja družbe SEA Handling ali sektorja in ne vsebujejo analize alternativnih scenarijev, ki bi jo skrben zasebni vlagatelj zahteval v podobnih okoliščinah.

⁽⁵⁹⁾ Sodba Sodišča z dne 21. marca 1991 v zadevi C-303/88 Italija proti Komisiji, Recueil 1991, str. I-1433, točka 21.

⁽⁶⁰⁾ Glej sodbo Splošnega sodišča z dne 11. septembra 2012 v zadevi Corsica Ferries proti Komisiji (T-565/08), točke 101–108.

Gospodarska uspešnost družbe SEA Handling

- (297) Medtem ko gospodarska uspešnost družbe SEA Handling po odločitvi za kritje njenih izgub za posamezno leto ne omogoča presoje glede skladnosti z merilom zasebnega vlagatelja, njeni rezultati pred to odločitvijo in zlasti smer, v katero so se gibali, lahko pojasnita dejanske okoliščine, v katerih je bila sprejeta odločitev. Medsebojna odvisnost med ukrepi za prestrukturiranje, ki so bili uporabljeni za družbo SEA Handling, in rezultati, ki so jih ti ukrepi prinesli v zadevnem obdobju, bi nedvomno vsaj vplivala na odločitev zasebnega vlagatelja, ali naj še naprej krije izgube družbe ali ne. Zato jih je treba analizirati ob upoštevanju tega.
- (298) Italijanski organi in SEA so implicitno priznali to načelo, ko so navedli, da je bil pozitiven razvoj gospodarskih rezultatov družbe SEA Handling v obdobju 2003–2004 po njihovem mnenju spodbuden in je pokazal, da je mogoče ponovno vzpostaviti dobičkonosnost. Vendar je Komisija v sklepu o začetku postopka poudarila, da so izgube družbe med letoma 2003 in 2005 ostale nad 40 milijonov EUR, njen bruto dobiček iz poslovanja pa negativen, medtem ko so se njeni stroški dela na enoto povečali za 7,6 %, skupni stroški so se zmanjšali le za približno 3 %, prihodki pa so se povečali za približno 4,5 %.
- (299) Ne glede na to, da je Komisija negativno ocenila raven natančnosti načrtov za prestrukturiranje, ki so jih predložili italijanski organi, je treba opozoriti, da kazalniki uravnoteženega gospodarskega razvoja, zabeleženi v obdobju, zlasti tisti, ki so povezani predvsem s sprejetimi notranjimi ukrepi in ne temeljijo na zunanjih dejavnikih, na katere družba nima vpliva, omogočajo neposredno oceno obsega ukrepov za prestrukturiranje, ki so bili dejansko izvedeni. To velja na primer za opaženo zmanjšanje stroškov za zaposlene, ki je posledica povečanja produktivnosti, ter zmanjšanje stroškov dela na enoto in zmanjšanje števila zaposlenih.
- (300) Po drugi strani pa Komisija meni, da kazalnikov kakovosti, kot so spremembe v čakalnih dobah za prispelo prtljago in točnost postankov, ki jih upravlja SEA, ni mogoče uporabiti za presojanje obsega ukrepov za prestrukturiranje, čeprav so uporabni za ocenjevanje konkurenčnosti ponujenih storitev.
- (301) Komisija se v zvezi z dejansko doseženimi gospodarskimi rezultati sklicuje na analizo diagramov in preglednic v oddelku 2.4.
- (302) Komisija poudarja, da je bila glede na podatke iz preglednice 3 med letoma 2004 in 2010 opaženo 22-odstotno povečanje produktivnosti. SEA je navedla, da je bilo to povečanje rezultat boljše in bolj prilagodljive uporabe kadrovskega virov, zunanjšega izvajanja storitev z nizko produktivnostjo (npr. čiščenja kabin) ter boljšega nadzora nad zaposlenimi (zlasti preko znižanja stopnje odsotnosti).
- (303) SEA trdi, da družbi SEA Handling ni uspelo doseči njenega cilja dobičkonosnosti do leta 2005 ali najpozneje do leta 2007 zlasti zaradi izgube dohodkov, ki je izvirala predvsem iz znižanja cen, vključno s tistimi, ki jih je plačevala družba Alitalia od leta 2006 naprej, in iz povečanja stroškov dela na enoto. SEA trdi, da je obseg prometa, ki je bil manjši od pričakovanega, vplival na prihodke, ustvarjene med letoma 2002 in 2007.
- (304) Komisija v zvezi s stroški dela ugotavlja, da so se stroški dela na enoto med letoma 2003 in 2010 povečali za skoraj 10 %. SEA trdi, da je bila njena zmožnost za znatno zmanjšanje njenih stroškov poslovanja omejena. Pravi, da sta moč sindikatov v kolektivnih pogajanjih in njihova politična vloga v Italiji v kratkem času omejili njen manevrski prostor. Zmanjšanje števila zaposlenih je bilo znatno, vendar ni zadostovalo za izravnavo naraščajočih stroškov dela na enoto pred letom 2008 ali za občutno zmanjšanje stroškov, povezanih z delom (–38 % med letoma 2008 in 2010). Komisija tu upošteva zapisnik sestanka upravnega odbora z dne 21. decembra 2006, na katerem je eden od članov poudaril, da je položaj družbe SEA Handling še vedno „zelo zaskrbljujoč“. Dejstvo, da je družbi SEA Handling po letu 2008 uspelo občutno zmanjšati stroške dela, kaže, da je bilo na tem področju vloženega veliko truda. Vendar navedeno dejstvo v okviru primera ne dokazuje, da so kapitalski vložki skladni z merilom zasebnega vlagatelja. Zlasti je Komisija že pripomnila, da kapitalskih vložkov, izvedenih od leta 2007 naprej, ni mogoče proučiti brez upoštevanja predhodnih vložkov. Podobno je poudarila tudi, da vložki niso temeljili na finančnih analizah in poslovnih načrtih, primerljivih s tistimi, ki bi jih zahteval zasebni vlagatelj.
- (305) V zvezi z znižanjem cen, ki ga je uvedla družba Alitalia, Komisija ugotavlja, da je bilo v pogodbi, sklenjeni z Alitalio za obdobje 2001–2005, predvideno 7-odstotno zvišanje cen v letih 2004 in 2005, to zvišanje pa se je pozneje izkazalo za pretirano in so mu sledila znižanja v letih 2006 in 2007 zaradi padanja cen, ki je bilo posledica bolj konkurenčnega okolja. Glede na to, da se lahko pričakuje, da bo liberalizacija sektorja na koncu povzročila znižanje cen, Komisija meni, da SEA ne more utemeljeno trditi, da je bilo takšno znižanje, ki je bilo v veliki meri prilagoditev zaradi zvišanja, ki se je izkazalo za pretirano, in reakcija na vstop konkurenta Aviapartner leta 2006, „nepredvidljiv negativen dogodek“. Komisija meni, da bi zasebni vlagatelj predvidel spremembe v konkurenčnem okolju, ki so

posledica liberalizacije sektorja. Na primer, takšen vlagatelj ne bi računal na 9-odstotno zvišanje cen med letoma 2003 in 2007⁽⁶¹⁾, pričakoval pa bi, da se bo tržni delež družbe SEA Handling zmanjšal, čeprav v bistvu izraža monopolni položaj.

- (306) Po navedbah družbe SEA je bila izguba prihodkov po letu 2008, ki je posledica odločitve družbe Alitalia, da zmanjša obseg svojih storitev na letališču Malpensa, še en „nepredvidljiv dogodek“, ki je imel resen negativen vpliv na ponovno vzpostavitev sposobnosti preživetja družbe SEA Handling. Komisija priznava pomen tega umika za prihodke družbe SEA Handling, vendar meni, da so bila prizadevanja družbe SEA za izboljšanje položaja družbe SEA Handling okrepljena, ko je bil leta 2007 napovedan umik. Število operativnih EPDČ se je med letoma 2007 in 2010 zmanjšalo za skoraj 41 %. Zato so se stroški dela med letoma 2007 in 2009 zmanjšali, rast produktivnosti pa se je pospešila. Drugi stroški poslovanja so se med letoma 2007 in 2010 prav tako zmanjšali za 40 %. Na splošno se je bruto dobiček iz poslovanja družbe zaradi teh zmanjšanih stroškov po zmanjšanju obsega storitev družbe Alitalia izboljšal kljub padcu njenega prometa. Kljub temu ti rezultati družbi SEA Handling niso omogočili, da v kratkem času ponovno vzpostavi gospodarsko ravnotežje, čeprav ji je bila pred tem dodeljena pomoč. Poleg tega izračuni kažejo, da bi SEA Handling v obratnem scenariju, v katerem obseg storitev družbe Alitalia na letališču Malpensa ostane enak in tržni delež družbe SEA Handling ostane na ravni iz leta 2005, ki so jo navedli italijanski organi, morda lahko ponovno vzpostavila dobičkonosnost do leta 2009, toda Komisija meni, da prizadevanja za zmanjšanje stroškov v zadevnem obdobju ne bi bila tako daljnosežna, če ne bi prišlo do umika Alitalie⁽⁶²⁾. V vsakem primeru pa je Sodišče v zvezi z oceno skladnosti z načelom zasebnega vlagatelja ponovilo naslednje: „[E]konomske ocene, izvedene po dodelitvi take prednosti, naknadna ugotovitev dejanskega donosa naložbe, ki jo izvede zadevna država članica, ali naknadne utemeljive dejansko uporabljene postopka ne morejo zadostovati za dokaz [...] Zato mora Komisija, če je očitno, da bi bilo mogoče uporabiti merilo zasebnega vlagatelja, zadevno državo članico prositi, naj ji predloži vse upoštevne podatke, na podlagi katerih bo lahko preverila, ali so pogoji za uporabnost in uporabo tega merila izpolnjeni, in lahko preučitev takih podatkov zavrne le, če so bili predloženi dokazi ugotovljeni po sprejetju odločbe o zadevni naložbi“⁽⁶³⁾.
- (307) Italijanski organi so potrdili, da je potencialna resnost položaja po umiku Alitalie spodbudila prizadevanja družbe SEA za zmanjšanje stroškov.
- (308) SEA Handling je navedla tudi, da so nepredvideni dogodki negativno vplivali na njene rezultate, in se zlasti sklicevala na učinke razširitve SARSa, terorističnih groženj po izbruhu vojne v Iraku leta 2003 in izbruhu vulkana Eyjafjallajökull leta 2010 na njen promet. Komisija ugotavlja, da je bila edina količinska opredelitev vpliva teh dogodkov na promet družbe SEA Handling objavljena v študiji podjetja RBB Economics z dne 1. junija 2011. Toda v tej študiji so zgolj ponovljene navedbe družbe SEA Handling, in sicer, da so SARS in teroristične grožnje po izbruhu vojne v Iraku leta 2003 povzročile 3 % zmanjšanje prometa in da se je zaradi izbruha vulkana Eyjafjallajökull promet zmanjšal za 1,5 milijona EUR. Analiza nasprotnih dejstev temelji na teh predpostavkah in ne zagotavlja nobenih sredstev za oceno učinkov zadevnih dogodkov. Poleg tega Komisija meni, da – tudi če bi se lahko ocene družbe SEA štete za zanesljive brez kakršnih koli dokazov – učinki nepredvidenih dogodkov, navedeni v študiji podjetja RBB Economics, vseeno ne bi realno upravičili nadaljnjih kapitalskih vložkov družbe SEA, ki je v obdobju 2002–2010 vložila skoraj 360 milijonov EUR. Nadalje Komisija meni, da bi vlagatelj, ki deluje v običajnih tržnih pogojih, verjetno izvedel študijo takoj po tem, ko so se zgodili ti dogodki, in ne nekaj let pozneje, v študiji pa bi ocenil vpliv dogodkov in se odločil, ali mora spremeniti strategijo, nadaljevati z izvajanjem trenutne strategije ali spremeniti svoj poslovni načrt. Toda zaradi dejstva, da je bila študija podjetja RBB Economics pripravljena več let po sklepu o začetku postopka, Komisija meni, da ne ustreza ravnanju preudarnega zasebnega vlagatelja, ampak je bila izvedena za namene tega postopka, da bi naknadno dokazala domnevno gospodarsko racionalnost ravnanja družbe SEA. Študije zato ni mogoče upoštevati pri uporabi merila preudarnega zasebnega vlagatelja. Nazadnje Komisija poudarja, da zasebni vlagatelji prav zato, da bi zagotovili donosnost svojih naložb tudi po negativnih dogodkih, iščejo finančne analize, ki prikazujejo donosnost njihovih naložb v slabih scenarijih, zlasti v industrijah, kot je zračni promet, ki je po svoji naravi izpostavljen dejavnikom tveganja, ki niso odvisni od sposobnosti izvajalca in ta na njih ne more vplivati. Niti Italija niti SEA nista dokazali, da je bila v času zadevnih ukrepov opravljena takšna analiza.
- (309) Komisija zato meni, da prizadevanja za zmanjšanje stroškov, čeprav so bila po ustanovitvi družbe in zlasti po letu 2007 v več pogledih precejšnja, niso zadostovala, da bi bilo mogoče predvideti ponovno vzpostavitev dobičkonosnosti, razen na dolgi rok, to je po več kot desetih letih, in brez upoštevanja tveganja, da bo treba

⁽⁶¹⁾ Kot je opisano v poslovnem načrtu SEA Handling „Piano aziendale 2003-2007“.

⁽⁶²⁾ Navedba, da naj bi tržni delež do leta 2010 ostal na ravni iz leta 2005, tj. 76,65 %, je zgolj hipotetična.

⁽⁶³⁾ Sodba z dne 5. junija 2012 v zadevi C-124/10 P, Komisija proti EDF, točki 85 in 104.

vrniti kakršno koli nezakonito pomoč, dodeljeno v preteklosti. Ni presenetljivo, da je SEA po večletnem prejemanju javne podpore izboljšala svoje rezultate, toda Komisija meni, da bi zasebni vlagatelj leta 2002 glede na zelo težko strukturo stroškov družbe SEA Handling in glede na liberalizacijo trga zahteval veliko bolj daljnosežen postopek prestrukturiranja, preden bi privolil, da bo kril izgube v obdobju, potrebnem za dokončanje postopka prestrukturiranja in za pridobitev primerne donosa na njegovo naložbo v razumnem času.

Primerjava z dobički drugih izvajalcev

- (310) Komisija zavrača argument, da ni mogoče opraviti primerjave z gospodarsko uspešnostjo drugih izvajalcev storitev zemeljske oskrbe, katerih „narava“ je drugačna (italijanski organi navajajo upravljavce letališč, ki imajo ločena računovodstva, upravljavce letališč, ki upravljajo ločene družbe, letalske družbe, ki same izvajajo svoje storitve zemeljske oskrbe, in zunanje izvajalce, ki jih je mogoče razdeliti na izvajalce z domačim ali mednarodnim omrežjem in MSP) ali ki ponujajo drugačen obseg dejavnosti (nekateri ponujajo vse storitve zemeljske oskrbe, drugi pa le nekatere).
- (311) Sam namen liberalizacije sektorja je spodbujati konkurenco, da se lahko na trgu uveljavijo ponudniki z najbolj konkurenčnimi poslovnimi modeli, kar koristi uporabnikom, letalskim družbam in nenazadnje uporabnikom. Komisija meni, da izvajalci, s katerimi italijanski organi nočejo primerjati družbe SEA Handling, kljub temu dejansko ali potencialno teknujejo z njo. Argument italijanskih organov dejansko zmanjša število konkurentov, primerljivih z družbo SEA Handling, na nič, saj noben izvajalec ne zagotavlja točno takega nabora storitev, kot ga trenutno ponuja SEA Handling, tudi če je „narava“ navedenega izvajalca enaka, to je subjekt, ki je povezan z upravljavcem letališča, ampak deluje kot ločena družba. To velja ne glede na dejstvo, da SEA meni, da bi morala Komisija upoštevati tudi metode, s katerimi se je izvajala Direktiva 96/67/ES za namene primerjave storitev, ki jih ponujajo izvajalci, ki delujejo na trgih zunaj Italije.
- (312) Številni izvajalci storitev zemeljske oskrbe so strukturno dobičkonosni. V vsakem primeru dejstvo, da so drugi izvajalci v istem obdobju ustvarjali izgube, ne kaže na racionalnost ravnanja družbe SEA, ampak nakazuje ravno nasprotno, saj se vsaka družba, ki se sooča z gospodarskimi težavami, običajno osredotoči na svojo osrednjo dejavnost in preneha z vlaganjem v dejavnosti, ki ustvarjajo strukturne izgube ali so manj dobičkonosne. Kot je bilo že večkrat omenjeno, je SEA Handling v dveh predloženih poslovnih načrtih poudarila, da je bil trend na trgu v zadevnem obdobju usmerjen k prenehanju vlaganja upravljavcev letališč v storitve zemeljske oskrbe in da so bili izvajalci, ki so storitve zemeljske oskrbe oddali v podizvajanje, na splošno bolj dobičkonosni kot vertikalno integrirani izvajalci.
- (313) Zaradi podobnih razlogov mora Komisija zavrniti argument družbe SEA, da je bil [...] edini primerljivi izvajalec ⁽⁶⁴⁾, ki je v obdobju 2004–2006 domnevno ustvarjal izgube ⁽⁶⁵⁾ in ni oddal svojih storitev zemeljske oskrbe v podizvajanje. Prvič, [...] je še vedno pod nadzorom države, zato njegovega ravnanja ni mogoče obravnavati kot značilnega za zasebne izvajalce ⁽⁶⁶⁾. Drugič, Komisija nima informacij, potrebnih za ugotovitev, ali je [...] prejel finančno pomoč za storitve zemeljske oskrbe, primerljivo s tisto, ki jo je prejela SEA Handling, v smislu zneskov ali trajanja.
- (314) Komisija meni, da primerjava z [...] in [...], ki jo je opravila SEA Handling, ni pomembna. SEA Handling trdi, da sta navedena izvajalca z izvajanjem storitev na navedenih letališčih ustvarjala izgube, ne podaja pa zadostnih dokazov ⁽⁶⁷⁾. Poleg tega se zdi, da so bili negativni rezultati navedenih izvajalcev delno posledica pomoči, ki jo je prejela SEA Handling. Če SEA Handling od družbe SEA ne bi prejela večkratnih kapitalskih vložkov, bi postala plačilno nesposobna in bi bila podvržena hitrejšemu in bolj temeljitemu postopku prestrukturiranja, kot je dejansko bila. Struktura trga bi se spremenila, konkurenti pa bi imeli možnost, da povečajo svoje tržne deleže in izboljšajo svoje dobičke.

⁽⁶⁴⁾ Glej [...].

⁽⁶⁵⁾ Pripombe družbe SEA Handling z dne 21. marca 2011, odstavka 99 in 100.

⁽⁶⁶⁾ Glej [...].

⁽⁶⁷⁾ Pripombe SEA Handling z dne 21. marca 2011, odstavek 105.

- (315) Na koncu Komisija meni, da zadevni kapitalski vložki ne izpolnjujejo merila zasebnega vlagatelja in da zato za družbo SEA Handling pomenijo prednost, ki je v običajnih tržnih pogojih ne bi dobila.

8.2.4 VPLIV NA TRGOVINO MED DRŽAVAMI ČLANICAMI IN IZKRIVLJANJE KONKURENCE

- (316) Ukrepi vplivajo na trgovino med državami članicami in izkrivljajo ali bi lahko izkrivljali konkurenco na notranjem trgu, saj dajejo prednost enemu podjetju, ki tekmuje z drugimi izvajalci storitev zemeljske oskrbe na letališčih Malpensa in Linate ter z vsemi ostalimi izvajalci, ki so pooblašteni za delovanje na teh letališčih in od katerih jih veliko deluje v več kot eni državi članici, zlasti po liberalizaciji sektorja leta 2002.

8.2.5 SKLEPNE UGOTOVITVE

- (317) Komisija je zato sklenila, da ukrepi, ki jih je sprejela družba SEA za kritje izgub SEA Handling, pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

8.3 ZDRUŽLJIVOST POMOČI Z NOTRANJIM TRGOM

- (318) Ker Komisija meni, da zadevni ukrepi pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, je proučila njihovo združljivost ob upoštevanju izjem, določenih v členu 107(2) in (3).
- (319) Glede na značaj zadevnih ukrepov se člen 107(2) zanje očitno ne uporablja, poleg tega pa se Italija in SEA nanj nista sklicevali.
- (320) V zvezi s členom 107(3) je Komisija v sklepu o začetku postopka izrazila zaskrbljenost glede skladnosti ukrepov s smernicami v letalskem sektorju. Navedene smernice določajo, kako Komisija ocenjuje javno financiranje letaliških storitev v skladu s pravili in postopki, ki urejajo državno pomoč.
- (321) Kar zadeva subvencije letaliških storitev, se smernice v letalskem sektorju sklicujejo na Direktivo 96/67/ES, v kateri je določeno, da mora pri številu potnikov, večjem od dveh milijonov, izvajanje storitev zemeljske oskrbe zadostovati neodvisno od drugih komercialnih prihodkov letališča, kot so javna sredstva, ki so mu bila dodeljena kot upravljavcu letališča ali upravljavcu storitve splošnega gospodarskega pomena.
- (322) Zato je treba opozoriti, da je subvencioniranje takšnih dejavnosti s strani javnih organov v nasprotju s cilji iz Direktive 96/67/ES in lahko negativno vpliva na liberalizacijo trga.
- (323) Komisija zato meni, da pomoči ni mogoče razglasiti za združljivo z notranjim trgom na podlagi smernic v letalskem sektorju.
- (324) Italijanski organi so podredno prosili Komisijo, naj oceni združljivost pomoči na podlagi člena 107(3)(c) PDEU in smernic za prestrukturiranje iz leta 2004. Italijanski organi se niso poskušali opreti na nobeno drugo pravno podlago, ki bi lahko dokazala združljivost zadevne pomoči z notranjim trgom v skladu s členom 107(3), in Komisiji niso predložili nobenih dokazov o takšni združljivosti. Navedli so namreč, da se smernice v letalskem sektorju ne bi smele uporabiti za oceno združljivosti zadevnih ukrepov. Zato mora Komisija analizirati argumente, ki so jih predložili italijanski organi, da bi dokazali združljivost pomoči kot pomoči za prestrukturiranje.
- (325) V skladu s točko 104 smernic za prestrukturiranje iz leta 2004

„[bo Komisija] preverila združljivost s skupnim trgom kakršne koli pomoči za reševanje ali prestrukturiranje, dodeljene brez njene odobritve [...] na podlagi teh smernic, če je del pomoči ali vsa pomoč dodeljena po njihovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije*. V drugih primerih bo pomoč preučila po smernicah, ki so se uporabljale v času dodelitve pomoči“.

- (326) Smernice za prestrukturiranje iz leta 2004 so bile objavljene 1. oktobra 2004.

- (327) Komisija meni, da je treba zadevni ukrep razumeti kot niz odločitev za kapitalske vloške v SEA Handling, namenjene kritju njenih poslovnih izgub, ko so le-te nastale, in ne kot enega ali dva obroka pomoči za prestrukturiranje (kot očitno trdijo italijanski organi, glej odstavek 84), zato je treba združljivost ukrepov proučiti ob upoštevanju smernic za prestrukturiranje iz let 1999 in 2004, odvisno od tega, ali so ukrepi temeljili na zavezujočih zavezah, sprejetih pred ali po 1. oktobru 2004⁽⁶⁸⁾.

Upravičenost podjetja

Ukrepi, sprejeti pred 1. oktobrom 2004

- (328) Komisija iz razlogov, navedenih v odstavkih 174–180, meni, da se lahko SEA Handling obravnava kot podjetje v težavah v smislu smernic za prestrukturiranje iz leta 1999.
- (329) V skladu s točko 7 navedenih smernic novonastalo podjetje ni upravičeno do pomoči za reševanje ali prestrukturiranje. Toda, kot je navedeno v smernicah, če podjetje ustanovi hčerinsko podjetje le zato, da bi pridobilo njegova sredstva in obveznosti, to ne pomeni, da gre za ustanavljanje novega podjetja. Ker je družba SEA Handling nastala zaradi ločitve od družbe SEA, da bi zagotavljala storitve zemeljske oskrbe, Komisija meni, da se SEA Handling ne sme obravnavati kot novo nastalo podjetje v smislu smernic.
- (330) Poleg tega finančne težave družbe SEA Handling ne izvirajo iz samovoljne porazdelitve stroškov znotraj skupine. Zanje ni odgovorna holdinška družba SEA, ampak so bile predvsem posledica prekomernih stroškov dela, zaradi katerih družba ni mogla uravnotežiti svojih računovodskih evidenc.

Ukrepi, sprejeti po 1. oktobru 2004

- (331) Komisija ugotavlja, da se finančni položaj družbe leta 2004 v primerjavi z letom 2002 ni izboljšal. Kot je pojasnjeno v odstavkih 181–184, je imela družba leta 2004 še vedno finančne težave, zato jo je bilo treba obravnavati kot podjetje v težavah na podlagi smernic za prestrukturiranje iz leta 2004.
- (332) Pod točko 13 navedenih smernic je navedeno, da na novo ustanovljeno podjetje ni upravičeno do pomoči za reševanje in prestrukturiranje. Primer takšnega podjetja je, ko po likvidaciji podjetja nastane novo podjetje, ki le prevzame premoženje starega podjetja. Podjetje načeloma velja za novoustanovljeno prva tri leta po začetku poslovanja na zadevnem področju.
- (333) Zaradi razlogov, navedenih v odstavku 330, Komisija meni, da družbe SEA Handling ni mogoče obravnavati kot na novo ustanovljeno podjetje. Komisija ugotavlja, da so italijanski organi v svojem zadnjem dopisu potrdili, da družba SEA Handling nastopa kot na novo ustanovljeno podjetje v skladu s smernicami za prestrukturiranje iz leta 2004, saj je bila ustanovljena kot rezultat oddelitve obstoječega oddelka družbe SEA za zemeljsko oskrbo in je zato prevzela sredstva in obveznosti matične družbe, povezane z izvajanjem storitev zemeljske oskrbe.
- (334) Ugotovitve iz odstavka 331 veljajo tudi tukaj.
- (335) Komisija ugotavlja, da je bila SEA Handling upravičena do pomoči za prestrukturiranje v skladu s smernicami za prestrukturiranje iz let 1999 in 2004.

Ponovna vzpostavitev dolgoročne sposobnosti preživetja

- (336) V smernicah za prestrukturiranje iz leta 2004 je določeno: „Dodelitev pomoči mora biti pogojena z izvajanjem načrta za prestrukturiranje, ki ga mora v vseh primerih posameznih pomoči potrditi Komisija“ (točka 34 smernic za prestrukturiranje iz leta 2004 in točka 31 smernic za prestrukturiranje iz leta 1999). Poleg tega: „Pomoč za prestrukturiranje mora zato biti vezana na trden načrt za prestrukturiranje, h kateremu se zaveže zadevna država članica. Načrt mora biti z vsemi potrebnimi podrobnostmi predložen Komisiji“ (točka 35 smernic za prestrukturiranje iz leta 2004 in točka 32 smernic za prestrukturiranje iz leta 1999).

⁽⁶⁸⁾ Opozoriti je treba, da bi bilo treba v primeru, da je argument italijanskih organov pravilen, uporabiti samo smernice za prestrukturiranje iz leta 2004, vendar bi ocena združljivosti ostala nespremenjena.

- (337) Prvič, „načrti za prestrukturiranje“, ki jih navajajo italijanski organi, so konsolidirani poslovni načrt za obdobje 2002–2006 („Piano aziendale consolidato 2002–2006“), poslovni načrt družbe SEA za obdobje 2003–2007 („Piano aziendale 2003–2007 SEA“), strateški načrt za obdobje 2007–2012 („Piano strategico 2007–2012“), strateški načrt za obdobje 2009–2016 („Piano strategico 2009–2016“) in poslovni načrt za obdobje 2011–2013 („Piano aziendale 2011–2013“). Komisija je na podlagi ocene dokumentov iz odstavkov 269–296 tega sklepa zavzela stališče, da noben od teh dokumentov ne izpolnjuje meril, določenih v smernicah.
- (338) Natančneje, v točki 35 smernic za prestrukturiranje iz leta 2004 je navedeno: „Načrt za prestrukturiranje, katerega trajanje mora biti čim krajše, mora obnoviti dolgoročno sposobnost preživetja podjetja v smiselnem časovnem okviru in na podlagi realističnih predvidevanj prihodnjih pogojev poslovanja. Pomoč za prestrukturiranje mora zato biti vezana na trden načrt za prestrukturiranje, [... ki] mora biti z vsemi potrebnimi podrobnostmi predložen Komisiji in mora vsebovati tudi tržno raziskavo. Izboljšanje sposobnosti preživetja mora biti v glavnem posledica notranjih ukrepov v načrtu za prestrukturiranje; lahko temelji na zunanjih dejavnikih, kot so spremembe cen in povpraševanja, na katere podjetje nima velikega vpliva, vendar samo, če so tržna predvidevanja splošno potrjena.“ Točka 32 smernic za prestrukturiranje iz leta 1999 vsebuje podobno določbo.
- (339) Komisija ugotavlja, da tako konsolidirani poslovni načrt za obdobje 2002–2006 kot tudi načrti za obdobje po letu 2007⁽⁶⁹⁾, z izjemo poslovnega načrta za obdobje 2003–2007, zadevajo družbo SEA kot celoto in le izolirano omenjajo družbo SEA Handling. Zato jih ni mogoče šteti za načrte za prestrukturiranje družbe SEA Handling v smislu smernic. Poleg tega ne vsebujejo vseh potrebnih informacij, ki jih zahtevajo smernice, in sicer podrobnega opisa okoliščin, zaradi katerih se je družba znašla v težavah, in tržne raziskave. Poleg tega ne vsebujejo podrobnega opisa ukrepov, potrebnih za obnovitev dolgoročne sposobnosti preživetja podjetja v smiselnem časovnem okviru, in predvidevajo izboljšanje dobičkonosnosti predvsem z zunanjimi ukrepi za zagotovitev povečanja prihodkov (to velja zlasti za poslovni načrt 2003–2007), pri tem pa nikakor ne prikazujejo, da so navedene hipoteze glede tržnih trendov splošno sprejete.
- (340) Kratki odlomki iz teh dokumentov, ki se nanašajo posebej na družbo SEA Handling, ne vsebujejo časovnih razporedov, ki bi prikazovali časovne okvire, razumno potrebne za ponovno vzpostavitev dolgoročne sposobnosti preživetja družbe SEA Handling, ali trajanje morebitnega procesa prestrukturiranja. Ukrepi za prestrukturiranje torej ponujajo premalo podrobnosti, da bi izpolnili zahteve iz smernic.
- (341) Zadevna plačila pomoči so bila torej dodeljena pred njihovo priglasitvijo in v odsotnosti načrta za prestrukturiranje, ki bi izpolnjeval pogoje iz smernic za prestrukturiranje. Zato niso bila pogojena z izvedbo načrta prestrukturiranja, kakršen je opisan v točkah 34 in 35 smernic za prestrukturiranje iz leta 2004 ali v točkah 31 in 32 smernic za prestrukturiranje iz leta 1999. Že samo to je dovolj za izključitev združljivosti z notranjim trgom⁽⁷⁰⁾.
- (342) Drugič, treba je opozoriti, da Komisija zaradi dejstva, da pomoč ni bila priglašena in da ni bilo trdnega načrta za prestrukturiranje, ni imela priložnosti, da bi določila pogoje in obveznosti, ki so se ji zdeli potrebni za odobritev⁽⁷¹⁾, in ni mogla niti spremljati pravilnega izvajanja načrta za prestrukturiranje na podlagi rednih in podrobnih poročil⁽⁷²⁾.

Preprečevanje neupravičenega izkrivljanja konkurence

- (343) Točka 38 smernic za prestrukturiranje iz leta 2004 določa: „Treba je sprejeti ukrepe („izravnalni ukrepi“), ki bodo čim bolj zmanjšali škodljive učinke na pogoje poslovanja, tako da bodo manjši od zelenih pozitivnih učinkov. V nasprotnem primeru bo pomoč „v nasprotju s skupnimi interesi“ in zato nezdružljiva s skupnim trgom. Točka 35 smernic za prestrukturiranje iz leta 1999 vsebuje podobno določbo.
- (344) Italijanski organi in SEA Handling navajajo, da ukrepi pomoči niso izkrivljali konkurence na trgu storitev zemeljske oskrbe, saj so bili potrebni za izpolnitev pogojev za liberalizacijo trga v skladu z Zakonsko uredbo št. 18/99 o izvajanju Direktive 96/67/ES.
- (345) Dodajajo, da so bili vzporedno s pomočjo sprejeti ustrezni ukrepi za preprečitev izkrivljanja konkurence.

⁽⁶⁹⁾ Glej „Executive Summary – Linee guida del piano strategico 2007-2012 del gruppo SEA“, „Piano strategico 2009–2016“ in „Piano aziendale SEA 2011–2013“.

⁽⁷⁰⁾ Za primer glej sodbo Sodišča Efte z dne 8. oktobra 2012 v zadevi Hurtigruten proti Nadzornemu organu Efte, točke 228 in 234–240.

⁽⁷¹⁾ Smernice, točke 46–48.

⁽⁷²⁾ Smernice, točke 49–51.

- (346) Po navedbah italijanskih organov je bil prvi tak ukrep zmanjšanje zmogljivosti družbe SEA Handling, zlasti v smislu delovne sile, prek postopnega zmanjšanja števila zaposlenih med letoma 2003 in 2010.
- (347) Drugi tak ukrep je zmanjšal prisotnost družbe SEA Handling na trgu z zmanjšanjem njenega nabora dejavnosti. Natančneje, SEA Handling je opustila vzdrževanje zrakoplovov in storitve izdaje vozovnic ter nekatere sekundarne storitve, kot sta čiščenje kabin in pomoč mladoletnim potnikom, in jih po letu 2004 zaupala zunanjim izvajalcem. Poleg tega je SEA Handling svoje storitve razledenitve leta 2004 prenesla na družbo SEA.
- (348) Tretji ukrep je vključeval poskuse prodaje manjšinskega deleža v družbi SEA Handling, rezultat teh poskusov, če bi bili uspešni, pa bi bil vstop novega konkurenta na trg.
- (349) Nazadnje, italijanski organi menijo, da je visoka stopnja liberalizacije trga storitev zemeljske oskrbe v Italiji zahtevala ukrepe za kritje izgub, da bi se zagotovile neprekinjenost in kakovost vseh storitev zemeljske oskrbe ter postopna prilagoditev novim razmeram. Na splošno so plačila pomoči torej omogočila urejen prehod na konkurenčni trg, pri čemer so bile preprečene morebitne negativne posledice za potnike.
- (350) Komisija poudarja: „Odpis dolgov in opustitev deficitnih dejavnosti, ki bi ju bilo v vsakem primeru treba izvesti zato, da se obnovi sposobnost podjetja za preživetje, ne štejeta za zmanjševanje zmogljivosti ali prisotnosti na trgu z namenom ocenitve izravnalnih ukrepov“⁽⁷³⁾. Komisija zato meni, da drugi ukrep ni „izravnalni ukrep“ ampak sestavni in celo bistveni del samega postopka prestrukturiranja. Kot so navedli italijanski organi, te dejavnosti niso del osrednje dejavnosti družbe SEA Handling; njihove opustitve zato ni mogoče obravnavati kot izravnalni ukrep, katerega cilj je znatno zmanjšati prisotnost družbe na trgu⁽⁷⁴⁾.
- (351) Podobno je zmanjšanje zmogljivosti, zlasti v smislu delovne sile, bistven korak pri ponovnem vzpostavljanju sposobnosti preživetja družbe glede na to, da ima SEA Handling izjemno visoke stroške za zaposlene, še posebej v primerjavi z njenim prometom, zato tega zmanjšanja ni mogoče obravnavati kot ukrep za izravnavo dodeljene pomoči.
- (352) Komisija v zvezi z namenom prodaje manjšinskega deleža ugotavlja, da sta bila doslej začeta le dva odprta postopka zbiranja ponudb⁽⁷⁵⁾. Poleg tega je prodaja trenutno odvisna od ponovne vzpostavitve sposobnosti preživetja in zato ne pomeni ukrepa za nadomestilo za postopek prestrukturiranja. V vsakem primeru že približno deset let ni bilo nobenih prenosov kapitala družbe SEA Handling, namere o prenosu pa ni mogoče obravnavati kot ukrep za izravnavo pomoči.
- (353) Nazadnje, v zvezi z argumentom, da je pomoč zagotovila prehod na konkurenčni trg, Komisija meni, da prenos Direktive 96/67/ES v italijansko zakonodajo ne pomeni, da se lahko državna pomoč dodeli z namenom nadomestila za določene izvajalce, v tem primeru družbe SEA Handling, da bi se olajšala njihova prilagoditev v danem obdobju, za katerega italijanski organi niso niti omenili natančnega trajanja.
- (354) Te okoliščine zadostujejo za izključitev združljivosti pomoči z notranjim trgovom.

Omejitev pomoči na najnižji možni znesek

- (355) V skladu s točko 43 smernic za prestrukturiranje iz leta 2004 in točko 40 smernic za prestrukturiranje iz leta 1999 morajo upravičenci do pomoči, da bi se znesek pomoči za stroške prestrukturiranja omejil na najmanjšega možnega, prispevati pomemben delež k načrtu za prestrukturiranje iz lastnih virov, tudi prodajo sredstev, ki niso bistvenega pomena za preživetje podjetja, ali iz zunanjega financiranja pri tržnih pogojih. Komisija v primeru velikih podjetij za ustrezen prispevek k prestrukturiranju običajno šteje vsaj 50-odstotni delež.
- (356) Italijanski organi niso predložili nobenih informacij glede pomembnega prispevka družbe SEA Handling k postopku prestrukturiranja. Dejstvo, da noben zasebni vlagatelj ni finančno prispeval k prestrukturiranju družbe SEA Handling, je dodaten znak, da trg ni verjel, da lahko družba znova postane sposobna preživeti (točka 43 smernic iz leta 2004).

⁽⁷³⁾ Smernice, točka 40.

⁽⁷⁴⁾ Sodba Splošnega sodišča z dne 4. februarja 2012 v združenih zadevah Electrolux proti Komisiji (T-115/09 in T-116/09), točke 51–58.

⁽⁷⁵⁾ Kot so navedli italijanski organi, je bil prvi začet v letu 2001, drugi pa v letu 2007.

Pravilo o enkratni pomoči

- (357) Pomoč za prestrukturiranje mora biti skladna s pravilom o enkratni pomoči („enkrat in zadnjič“), da se lahko šteje za združljivo. Točka 43 smernic za prestrukturiranje iz leta 1999 in točka 72 točke 43 smernic za prestrukturiranje iz leta 2004 določata, da podjetje, ki je v zadnjih 10 letih prejelo pomoč za prestrukturiranje, ne sme prejeti nadaljnje pomoči za prestrukturiranje. Komisija je na tej podlagi sklenila, da pomoč za prestrukturiranje, dodeljena družbi SEA Handling po prvem kapitalskem vložku leta 2002, ni bila združljiva z notranjim trgovom, saj ni izpolnjevala pravila o enkratni pomoči. Enako velja za pomoč, prejeto v letu 2007, če se šteje, da je SEA sprejela odločitvi za izplačilo pomoči v obdobjih v zaporednih letih, kot očitno trdijo italijanski organi (glej odstavek 223).

Sklepne ugotovitve

- (358) Zgoraj navedeni argumenti kažejo, da ukrepi pomoči ne izpolnjujejo meril iz smernic v letalskem sektorju ali meril iz smernic za prestrukturiranje iz let 1999 in 2004 in jih zato ni mogoče šteti za združljive na podlagi člena 107(3) (c) PDEU.
- (359) Pomoč zato ni združljiva z notranjim trgovom.

8.4 VRAČILO

- (360) Člen 14(1) Uredbe (ES) št. 659/1999 določa, da mora upravičenec vrniti vsako nezakonito pomoč, ki je nezdružljiva z notranjim trgovom.
- (361) Ta pomoč je bila družbi SEA Handling nezakonito dodeljena in je nezdružljiva z notranjim trgovom, zato jo mora družba vrniti.
- (362) Zaradi resno ogroženega finančnega položaja družbe SEA Handling in pomanjkanja kakršnih koli obetov dobička od kapitalskih vložkov zasebni vlagatelj ne bi vložil kapitala, zato SEA Handling ne bi mogla zbrati takšnih sredstev na trgu. Ker je donosnost kapitalskih naložb dejavnik uspešnosti poslovnega modela podjetja, zasebni vlagatelj ne bi izvedel naložbe, če ne bi bil prepričan, da bo od družbe prejel ustrezno odškodnino za povezana tveganja. Komisija na podlagi tega meni, da podjetje ne bi moglo povečati svojega osnovnega kapitala na kapitalskem trgu, saj mu pričakovani donos ne bi omogočil, da potencialnemu vlagatelju ponudi takšno visoko nadomestilo. Obratne razmere, to so razmere, ki bi nastale ob odsotnosti pomoči in naj bi jih vrátilo pomoči ponovno vzpostavilo ali ustvarilo, so tiste, v katerih kapital sploh ne bi bil vložen⁽⁷⁶⁾. V skladu z ustaljeno sodno prakso lahko Komisija, kadar gre za kapitalske vložke, zavzame stališče, da je treba ob odpravi dodeljene prednosti vrniti prispevani kapital⁽⁷⁷⁾. Znesek pomoči, ki ga je treba vrniti, je torej skupni znesek, za katerega se je povečal kapital podjetja.
- (363) Za namene takšnega vračila je treba upoštevati tudi obresti, ki so se natekle od datuma, ko je bil posamezen obrok pomoči dan na razpolago družbi, torej od datuma dejanskega povečanja kapitala, do datuma njegovega vračila⁽⁷⁸⁾.

8.5 SKLEPNE UGOTOVITVE

- (364) Komisija ugotavlja, da je Italija nezakonito dodelila pomoč, ki vključuje več kapitalskih vložkov družbe SEA v njeno hčerinsko družbo SEA Handling za pokritje izgub hčerinske družbe, in da je ta pomoč v nasprotju s členom 107(1) PDEU.
- (365) Italija mora zato sprejeti vse potrebne ukrepe, da prejemnica SEA Handling vrne državno pomoč, ki se šteje za nezdružljivo z notranjim trgovom –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

⁽⁷⁶⁾ Sklep Komisije 2012/252/EU z dne 13. julija 2011 o državni pomoči št. C 6/08 (ex NN 69/07), ki jo je Finska dodelila podjetju Ålands Industrihus Ab (UL L 125, 12.5.2012, str. 33).

⁽⁷⁷⁾ Sodba Splošnega sodišča z dne 30. aprila 1998 v zadevi T-16/96, Cityflyer proti Komisiji, Recueil 1998, str. II-757, točka 56.

⁽⁷⁸⁾ Zgoraj navedeni člen 14(2) Uredbe (ES) št. 659/99.

Člen 1

Kapital, ki ga je družba SEA vložila v svojo hčerinsko družbo SEA Handling v vsakem poslovnem letu v obdobju 2002–2010 in po ocenah skupaj znaša 359,644 milijonov EUR brez obresti za vračilo, pomeni državno pomoč v smislu člena 107 PDEU.

Člen 2

Navedena državna pomoč je bila dodeljena v nasprotju s členom 108(3) PDEU in je nezdržljiva z notranjim trgov.

Člen 3

1. Italija od prejemnika izterja pomoč, navedeno v členu 1.
2. Zneski, ki jih je treba vrniti, vključujejo obresti od datuma, ko je bil posamezen obrok pomoči dan na razpolago prejemniku, do datuma njegovega vračila.
3. Obresti se izračunajo po metodi, določeni v Poglavju V Uredbe Komisije (ES) št. 794/2004 ⁽⁷⁹⁾.

Člen 4

1. Vračilo pomoči iz člena 1 se izvede takoj in učinkovito.
2. Italija zagotovi, da se ta sklep izvede v štirih mesecih od datuma, ko je bila o njem uradno obveščena.

Člen 5

1. V dveh mesecih po uradnem obvestilu o tem sklepu Italija predloži Komisiji naslednje informacije:
 - (a) skupni znesek (kapital in obresti), ki ga mora vrniti prejemnik pomoči;
 - (b) podroben opis že sprejetih ali načrtovanih ukrepov za uskladitev s tem sklepom;
 - (c) dokumente, ki dokazujejo, da je bilo prejemniku naročeno, da vrne pomoč.
2. Italija obvešča Komisijo o napredku glede sprejetih nacionalnih ukrepov za izvajanje tega sklepa, dokler se ne vrne celoten znesek pomoči iz člena 1. Poleg tega Italija na zahtevo Komisije nemudoma predloži informacije v zvezi z že sprejetimi ali načrtovanimi ukrepi za uskladitev s tem sklepom. Zagotoviti mora tudi podrobne informacije o zneskih pomoči in obrestih, ki jih je prejemnik že vrnil.

Člen 6

Ta sklep je naslovljen na Italijansko republiko.

V Bruslju, 19. decembra 2012

Za Komisijo
Joaquin ALMUNIA
Podpredsednik

⁽⁷⁹⁾ 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).

SKLEP KOMISIJE (EU) 2015/1226**z dne 23. julija 2014****o državni pomoči SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), ki jo je Francija izvedla za gospodarsko zbornico v Angoulêmu, skupino SNC-Lavalin, družbo Ryanair in družbo Airport Marketing Services***(notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 5080)***(Besedilo v francoskem jeziku je edino verodostojno)****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe ⁽¹⁾,

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

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima členoma ⁽²⁾, in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

- (1) Letalski prevoznik Air France je z dopisom z dne 26. januarja 2010 vložil pritožbo glede ugodnosti, ki naj bi jih letalski prevoznik Ryanair prejemal na regionalnih in lokalnih francoskih letališčih. Kar zadeva letališče Angoulême Brie Champniers (v nadaljnjem besedilu: letališče Angoulême), se je pritožba nanašala tudi na finančna sredstva, ki naj bi jih prejel upravni organ letališča, tj. gospodarska zbornica v Angoulêmu (v nadaljnjem besedilu: zbornica).
- (2) Komisija je z dopisom z dne 16. marca 2010 francoskim organom poslala nezaupno različico pritožbe in jih pozvala, naj pojasnijo prijavljene ukrepe. Francoski organi so odgovorili z dopisoma z dne 31. maja in 7. junija 2010.
- (3) Družba Air France je z dopisom z dne 2. novembra 2011 poslala dodatne informacije v podporo svoji pritožbi. Komisija je v dopisu z dne 5. decembra 2011 te informacije posredovala Franciji in od nje zahtevala dodatne informacije. Francoski organi so 22. decembra 2011 zaprosili za podaljšanje roka za odgovor. Komisija je z dopisom z dne 4. januarja 2012 ugodila njihovi prošnji. Francoski organi so svoje pripombe in odgovore poslali v dopisu z dne 20. januarja 2012.
- (4) Komisija je z dopisom z dne 21. marca 2012 Franciji sporočila, da bo glede morebitne pomoči letališču Angoulême in letalskemu prevozniku Ryanair začela formalni postopek preiskave v skladu s členom 108(2) PDEU. Sklep Komisije (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka) je bil v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽³⁾ objavljen 25. maja 2012.
- (5) Francoski organi so svoje pripombe in odgovore na vprašanja iz sklepa o začetku postopka in dodatna vprašanja Komisije poslali v dopisih z dne 22. maja in 21. septembra 2012.
- (6) Družbe Air France, Ryanair in Airport Marketing Services (v nadaljnjem besedilu: družba AMS) so svoje pripombe predložile v rokih iz sklepa o začetku postopka. Komisija je te pripombe francoskim organom posredovala v dopisih z dne 20. avgusta 2012 in 3. maja 2013. Francija je v dopisih z dne 12. septembra 2012 in 7. junija 2013 Komisijo obvestila, da v zvezi s tem nima dodatnih pripomb.

⁽¹⁾ Člena 87 in 88 Pogodbe ES sta z učinkom od 1. decembra 2009 postala člen 107 oziroma člen 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU). Člena sta vsebinsko enaka prejšnjima členoma. V tem sklepu je treba sklicevanje na člena 107 in 108 PDEU razumeti kot sklicevanje na člena 87 in 88 Pogodbe ES, kjer je to primerno. S PDEU so bile uvedene tudi nekatere spremembe izrazja, na primer besedo „Skupnost“ je zamenjala beseda „Unija“, besedno zvezo „skupni trg“ besedna zveza „notranji trg“, besedno zvezo „Sodišče prve stopnje“ pa „Splošno sodišče“. V celotnem besedilu tega sklepa se uporablja terminologija PDEU.

⁽²⁾ UL C 301, 5.10.2012, str. 1.

⁽³⁾ UL C 149, 25.5.2012, str. 29.

- (7) Komisija je dodatne pripombe družbe Ryanair prejela v dopisih z dne 13. aprila 2012, 10. aprila 2013, 20. decembra 2013 ter 17. in 31. januarja 2014. Te dodatne pripombe je Franciji posredovala v dopisih z dne 13. julija 2012, 3. maja 2013, 9. in 23. januarja 2014 ter 4. februarja 2014. Francija je v dopisih z dne 17. julija 2012, 4. junija 2013, 29. januarja 2014, 3. februarja 2014 in 21. maja 2014 Komisijo obvestila, da v zvezi s tem nima dodatnih pripomb.
- (8) Komisija je 24. februarja ter 13. in 19. marca 2014, po sprejetju Smernic o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom⁽⁴⁾ (v nadaljnjem besedilu: nove smernice), Francijo in zainteresirane strani pozvala, naj predložijo pripombe glede uporabe novih smernic, zlasti v zvezi z zadevnim primerom. Francoski organi so zadevne pripombe predložili 19. marca 2014.
- (9) Poleg tega je bilo 15. aprila 2014 v *Uradnem listu Evropske unije*⁽⁵⁾ objavljeno obvestilo, v katerem so bile države članice in zainteresirane strani pozvane, naj zaradi začetka veljavnosti novih smernic predložijo svoje pripombe, tudi v zadevnem primeru. Družba Air France in nevladna organizacija Transport & Environment sta svoje pripombe predložili v predpisanih rokih. Komisija je te pripombe v dopisih z dne 28. maja 2014 posredovala francoskim organom. Francija je v dopisu z dne 21. maja 2014 Komisijo obvestila, da nima pripomb.

2. DEJSTVA

2.1 Upravljalci in lastniki letališke infrastrukture

- (10) Do leta 2011 je letališče Angoulême upravljala zbornica. Država, ki je bila tedanji lastnik letališča, je zbornici 20. septembra 2002 z ministrskim odlokom dodelila petletno koncesijo za letališče. V pogodbi⁽⁶⁾, sklenjeni med zbornico in državo, je bilo določeno, da je zbornica odgovorna za gradnjo, vzdrževanje in upravljanje letališča. Zbornica, ki je bila upravljavec letališča Angoulême (v nadaljnjem besedilu: letališka služba zbornice), je v ta namen računovodstvo vodila ločeno od knjig splošne službe zbornice⁽⁷⁾. S prefekturnim odlokom z dne 22. decembra 2006 se je lastništvo letališča Angoulême nato preneslo na mešan sindikat letališč v departmaju Charente (*Syndicat mixte des aéroports de Charente*; v nadaljnjem besedilu: sindikat SMAC). Sindikat SMAC je zato državo kot organ, ki podeljuje koncesijo, nadomestil 1. januarja 2007. Od navedenega datuma je bil za vse naložbe in financiranje letališča odgovoren sindikat SMAC.
- (11) Sindikat SMAC je odgovoren za opremljanje, oskrbovanje, vzdrževanje in upravljanje letališča Angoulême, vključuje pa departma Charente, *Communauté d'agglomération du grand Angoulême* (v nadaljnjem besedilu: skupnost aglomeracij širšega Angoulême), *Communauté des communes de Braconne Charente* (v nadaljnjem besedilu: skupnost občin Braconne in Charente), zbornico, *Communauté des communes de Cognac* (v nadaljnjem besedilu: skupnost občin Cognac) ter gospodarsko zbornico v Cognacu. Kot je navedeno v sklepu o začetku postopka⁽⁸⁾, je v statutih sindikata SMAC določeno, da se odhodki v zvezi z letališčem Angoulême razporedijo med njegove člane.
- (12) Sindikat SMAC je najprej zbornici podaljšal koncesijo do 31. decembra 2008, nato pa z njo 22. januarja 2009 sklenil podizvajalsko pogodbo za upravljanje (v nadaljnjem besedilu: podizvajalska pogodba iz leta 2009). Z učinkom od 1. januarja 2009 za naložbe v letališke dejavnosti ni bila odgovorna letališka služba zbornice, temveč je bil zanje tri leta odgovoren sindikat SMAC.
- (13) Od 1. januarja 2012, po zaključku odprtega razpisnega postopka, je za upravljanje letališča odgovorna zasebna družba SNC-Lavalin⁽⁹⁾.

2.2 Značilnosti letališča in promet

- (14) Kot je bilo poudarjeno v sklepu o začetku postopka, se letališče Angoulême nahaja v departmaju Charente, odprto pa je za notranji in mednarodni komercialni promet. Od letališč Périgueux in Limoges je oddaljeno 75 km, od letališča Niort 80 km, od letališč La Rochelle in Bordeaux pa približno 120 km.

⁽⁴⁾ UL C 99, 4.4.2014, str. 3.

⁽⁵⁾ UL C 113, 15.4.2014, str. 30.

⁽⁶⁾ Koncesijska pogodba z dne 22. aprila 2002 (v nadaljnjem besedilu: koncesijska pogodba).

⁽⁷⁾ Člen 37 specifikacij v koncesijski pogodbi.

⁽⁸⁾ Glej uvodno izjavo 13 sklepa o začetku postopka, preglednica 2.

⁽⁹⁾ Kot je navedeno v uvodni izjavi 23 sklepa o začetku postopka, se je sindikat SMAC odločil za postopek oddaje javnega naročila.

Preglednica 1

Letališča v bližini letališča Angoulême ⁽¹⁾

	Niort	Périgueux	Limoges	La Rochelle	Bordeaux
Trajanje v min	93	106	79	119	102
Razdalja v km	108	110	97	156	127

⁽¹⁾ Časi potovanja in razdalje iz te preglednice so iz Michelinovega programa za načrtovanje poti (Michelin route planner), merilo pa je najhitrejši čas potovanja.

- (15) Redna zračna povezava družbe Twin Jet med Angoulêmom in Lyonom, s katero se je izvajala obveznost javne službe, je bila ukinjena aprila 2007. Družba Ryanair je leta 2008 in 2009 od aprila do oktobra trikrat tedensko opravljala lete na letališče London Stansted. Drugi komercialni premiki na letališču Angoulême med letoma 2004 in 2011 so bili zlasti leti letalskih in helikopterskih klubov ter poslovni leti.
- (16) Letališče Angoulême na podlagi potniškega prometa, kot je povzet v preglednici 2 v nadaljevanju, spada v kategorijo D uvodne izjave 15 Smernic Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč ⁽¹⁰⁾ iz leta 2005 (v nadaljnjem besedilu: smernice iz leta 2005).

Preglednica 2

Promet in premiki na letališču Angoulême ⁽¹⁾

	Potniki	od tega družbe Ryanair	% rednih prevozov	Premiki
2004	5 496	0	85,53 %	26 731
2005	6 789	0	89,45 %	28 328
2006	6 553	0	94,26 %	24 381
2007	2 362	0	66,30 %	22 868
2008	25 596	24 494	95,69 %	22 650
2009	28 216	27 490	97,43 %	31 358
2010	345	0	0,00 %	24 632
2011 ⁽²⁾	394	0	0,00 %	26 060

⁽¹⁾ Promet in premiki v skladu z dopisom francoskih organov z dne 20. januarja 2012.

⁽²⁾ Podatki za obdobje od januarja do novembra 2011.

- (17) Iz analize finančnega položaja letališča Angoulême je razvidno, da so se pri upravljanju platforme v zadevnih obdobjih ustvarile znatne izgube. Skupni prispevki, ki so se upravnemu organu letališča za upravljanje letališča izplačali v obdobju 2004–2011, so znašali 10 232 310 EUR ⁽¹¹⁾. Nedržavne naložbe upravnega organa letališča v obdobju 2004–2011 so znašale 1 277 000 EUR. Financirali so jih zainteresirani regionalni in lokalni organi, nato pa sindikat SMAC in letališka služba zbornice ⁽¹²⁾.

⁽¹⁰⁾ UL C 312, 9.12.2005, str. 1.

⁽¹¹⁾ Glej uvodno izjavo 28 tega sklepa.

⁽¹²⁾ Glej uvodno izjavo 21 tega sklepa.

3. PODROBEN OPIS UKREPOV

3.1 Finančna sredstva za letališče

3.1.1 Pogodbeni okvir za subvencije za letališče

- (18) Del naložb in primanjkljaja iz poslovanja letališča Angoulême so krili departma Charente, skupnost aglomeracij širšega Angoulême ter skupnost občin Braconne in Charente na podlagi partnerskega sporazuma⁽¹³⁾ (v nadaljnjem besedilu: sporazum iz leta 2002), ki so ga sklenili z zbornico. Ta sporazum je bil sklenjen po tem, ko je država dodelila lokalno javno koncesijo za opremo. Na tej podlagi so departma Charente, skupnost aglomeracij širšega Angoulême ter skupnost občin Braconne in Charente zbornici do 31. decembra 2006 zagotavljali finančna sredstva za upravljanje letališča⁽¹⁴⁾. Sindikat SMAC je zaveze iz sporazuma iz leta 2002 prevzel z učinkom od 1. januarja 2007.
- (19) Sindikat SMAC je na podlagi podizvajalske pogodbe iz leta 2009 kril primanjkljaj iz poslovanja letališke službe zbornice v obdobju 2009–2011. Prispevki organizacij članic sindikata SMAC za odhodke, ki jih je mogoče pripisati letališču Angoulême, so za to obdobje enaki kot prispevki, določeni v sporazumu iz leta 2002.
- (20) Kot je že bilo navedeno, letališče Angoulême od 1. januarja 2012 upravlja skupina SNC-Lavalin na podlagi šestletne javne pogodbe o poslovanju, ki jo je dodelil sindikat SMAC⁽¹⁵⁾. Vsi sodelujoči pri javnem razpisu⁽¹⁶⁾ so morali predlagati strateški razvojni načrt za „osnovni scenarij“⁽¹⁷⁾ in „proaktivni scenarij“⁽¹⁸⁾. Organ, ki prenese pooblastila, je izbral drugi scenarij.

3.1.2 Naložbe v infrastrukturo

- (21) Podrobnosti o prispevkih, ki so jih različni javni organi letališki službi zbornice dejansko plačali za financiranje naložb v letališko infrastrukturo, so navedene v sklepu o začetku postopka⁽¹⁹⁾. Komisija poudarja, da so nedržavne naložbe, ki jih je letališka služba zbornice izvedla v obdobju 2004–2011, znašale 1 277 000 EUR. Financirali so jih zainteresirani regionalni in lokalni organi (departma Charente, skupnost aglomeracij širšega Angoulême ter skupnost občin Braconne in Charente), nato pa sindikat SMAC in letališka služba zbornice.
- (22) S temi naložbami naj bi se vzletno-pristajalna steza podaljšala za 50 metrov, s čimer bi letališče Angoulême tehnično ustrezalo letalskim prevoznikom, ki bi lahko prispevali k povečanju zračnega prometa. Francoski organi trdijo tudi, da naj bi se z opremljanjem letališča in modularnimi napravami dosegla skladnost s predpisi, ki veljajo za javne organizacije.
- (23) Sindikat SMAC je, razen v primeru državnih pristojnosti, za stroške in nadzor nad naložbami v opremljanje in opremo odgovoren od 1. januarja 2012. Čeprav dokončni program ni bil pripravljen, je bila vrednost teh naložb v obdobju 2012–2017 ocenjena na 1 200 000 EUR⁽²⁰⁾.

⁽¹³⁾ Sporazum z dne 23. maja 2002 o pogojih financiranja za upravljanje in razvoj letališča Angoulême Brie Champniers.

⁽¹⁴⁾ Ti prispevki so razčlenjeni v preglednici 2 sklepa o začetku postopka.

⁽¹⁵⁾ Razpisna dokumentacija skupine SNC-Lavalin z dne 19. julija 2011, ki jo je sindikat SMAC po pogovorih, ki so potekali 23. junija 2011, sprejel 8. avgusta 2011.

⁽¹⁶⁾ Obvestilo o javnem naročilu, ki je bilo 9. marca 2011 objavljeno v francoskem uradnem glasilu za objave javnih naročil (*Bulletin Officiel des Annonces des Marchés Publics* – BOAMP) št. 48-B, obvestilo št. 222.

⁽¹⁷⁾ Osnovni scenarij ustreza ciljem in rezultatom, ki bi jih bilo po mnenju upravljavca ob upoštevanju gospodarskih razmer in posebnosti javnega naročila, napovedi glede zračnega prevoza ter položaja in posebnega okolja platforme v času trajanja javnega naročila, ki mu je bilo dodeljeno, mogoče realno preveriti ter prevzeti pod pogoji za njegovo izvedbo.

⁽¹⁸⁾ Proaktivni scenarij naj bi zagotovil razvoj rednih komercialnih prevozov. V tem scenariju je ocenjen učinek na računovodske izkaze letališča, po potrebi pa tudi nadomestilo upravljavca in finančni učinek dodatnih finančnih prispevkov, ki naj bi jih zagotovil sindikat, in sicer zunaj okvira javnega naročila.

⁽¹⁹⁾ Glej uvodno izjavo 30 sklepa o začetku postopka (že naveden), preglednica 3.

⁽²⁰⁾ Razprava sindikata SMAC, 23. junij 2011.

3.1.3 *Financiranje stroškov, povezanih z državnimi nalogami*

- (24) V sporazumu iz leta 2002 so iz področja uporabe izrecno izključene naložbe, ki so neposredno povezane z državnimi nalogami. Po navedbah francoskih organov ti stroški ⁽²¹⁾ zajemajo odhodke iz poslovanja, varnostno opremo ⁽²²⁾ in opremo za varovanje ⁽²³⁾. Ti odhodki se lahko razčlenijo, kot sledi:

Preglednica 3

Odhodki za varovanje in varnost

(EUR)

Leto	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Varnost	244 858	234 727	243 989	255 209	292 450	255 555	536 194	517 307	463 595	315 065
Varovanje	59 490	108 626	120 002	130 078	111 919	59 943	276 869	254 428	57 206	45 269
Režijski stroški	0	0	0	0	0	0	0	77 174	52 080	36 033
Skupaj	304 348	343 353	363 991	385 287	404 369	315 498	813 063	848 909	572 881	396 367

- (25) Ti odhodki so se, sorazmerno s stroški amortizacije, krili z letališkimi pristojbinami in dodatnimi subvencijami intervencijskega sklada za letališča in zračni prevoz (*Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien – FIATA*), ki so jih leta 2008 nadomestile zvišane letališke pristojbine. Letališko pristojbino, ki je določena v členu 1609w splošnega zakonika o davkih, poberejo upravljavci letališča, na katerem se je v prejšnjem koledarskem letu vkrvalo in izkrvalo več kot 5 000 potnikov. Seznam zadevnih letališč in višina pristojbine za posamezno letališče sta določena z ministrskim odlokom ⁽²⁴⁾.

- (26) Po navedbah francoskih organov se lahko zbrana sredstva razčlenijo, kot sledi:

Preglednica 4

Prihodek od sredstev, dodeljenih za financiranje državnih dejavnosti

(EUR)

Leto	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Prihodki od davkov	45 560	48 704	26 087	30 657	32 673	11 995	130 734	82	1 359	1 644
Povečanje	0	0	0	0	0	0	786 190	838 362	582 712	133 340
FIATA	389 000	131 802	296 639	336 184	307 806	590 775	0	0	0	0
Skupaj	434 560	180 506	322 726	366 841	340 479	602 770	916 924	838 444	584 071	134 984

3.1.4 *Subvencije za tekoče poslovanje*

- (27) Departma Charente, skupnost aglomeracij širšega Angoulêmea ter skupnost občin Braconne in Charente so do leta 2008 krili primanjkljaj iz poslovanja in plačevali obroke posojil v skladu s sporazumom iz leta 2002; zbornica je morebitni preostali primanjkljaj krila s prispevkom iz svoje splošne službe ⁽²⁵⁾. Zgornja meja letnega primanjkljaja, ki so ga krile pogodbenice sporazuma iz leta 2002, je bila najprej določena na 350 000 EUR, z letom 2004 pa se je zvišala. Sindikat SMAC je izravnal celotni primanjkljaj letališke službe zbornice iz poslovanja od leta 2008 in po 1. januarju 2009, ko se je k temu zavezal na podlagi podizvajalske pogodbe iz leta 2009.

⁽²¹⁾ Poleg finančnih tokov, povezanih z naložbami države iz uvodne izjave 24 tega sklepa, so finančni tokovi, povezani z dejavnostmi, navedeni v preglednici 4 uvodne izjave 43 sklepa o začetku postopka.

⁽²²⁾ Gasilska vozila, vozila za obvladovanje nevarnosti prostoživečih živali in ptic, ograje.

⁽²³⁾ Oprema za preverjanje potnikov in njihove oddane prtljage.

⁽²⁴⁾ Glej oddelek 8.1.1.2 tega sklepa.

⁽²⁵⁾ Glej uvodno izjavo 36 sklepa o začetku postopka.

- (28) Skupno so bili letališki službi zbornice za upravljanje letališča Angoulême v obdobju 2004–2011 plačani naslednji prispevki:

Preglednica 5

Znesek subvencij za tekoče poslovanje, ki jih je prejela letališka služba zbornice

(v tisoč EUR)

Leto	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Nepovratna sredstva	801,38	999,23	1 295,37	1 222,77	1 896,21	1 679,63	1 313,90	1 023,82

- (29) Letališče od leta 2012 upravlja skupina SNC-Lavalin na podlagi pogodbe o izvedbi javnega naročila. V osnovnem in proaktivnem scenariju, kot sta bila opisana (glej opombi 17 in 18), je na podlagi napovedanih rezultatov poslovanja določen najvišji znesek izravnalnega prispevka, ki ga financira sindikat SMAC, in višina pavšalnega nadomestila, ki se dodeli pooblaščenca. Skupina SNC-Lavalin je predložila naslednji ponudbi:

Preglednica 6

Zgornja meja subvencij za tekoče poslovanje in nadomestila, dodeljenih skupini SNC-Lavalin (vključno z davki) – osnovni scenarij

(EUR)

Leto	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Izravnalni prispevek	401 000	364 000	374 000	357 000	350 000	342 000
Nadomestilo	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Skupaj	580 400	543 400	553 400	536 400	529 400	521 400

Preglednica 7

Zgornja meja subvencij za tekoče poslovanje in nadomestila, dodeljenih skupini SNC-Lavalin (vključno z davki) – proaktivni scenarij

(EUR)

Leto	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Izravnalni prispevek	464 722	425 471	448 416	384 230	341 228	296 389
Nadomestilo	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Skupaj	644 122	604 871	627 816	563 630	520 628	475 789

3.2 Okvir pristojbin za letališče Angoulême

- (30) Zbornica je sprejela štiri zaporedne odločitve glede pristojbin, od katerih je zadnji dve odobril sindikat SMAC:

Preglednica 8

Pristojbine za letalske dejavnosti na letališču Angoulême

(EUR)

	Pristojbine od 15. junija 2003	Pristojbine od 1. decembra 2005	Pristojbine od 1. januarja 2009	Pristojbine od 1. junija 2010
Pristajanje	Več kategorij	Več kategorij	Več kategorij	Več kategorij

(EUR)

	Pristojbine od 15. junija 2003	Pristojbine od 1. decembra 2005	Pristojbine od 1. januarja 2009	Pristojbine od 1. junija 2010
Pristajanje letala tipa Boeing B737-800	284,56	296,77	296,81	305,94
Luči vzletno-pristajalne steze	26,25	27,35	27,35	35,00
Parkiranje (na uro in na tono po dveh urah)	0,25	0,26	0,26	0,27
Potniki iz EU	3,61	3,76	2,76	2,85
Pristojbina za invalidne potnike/ potnike z zmanjšano mobilnos- tjo ⁽¹⁾	—	—	—	0,42

⁽¹⁾ Pristojbina za invalidne potnike in potnike z zmanjšano mobilnostjo (*passagers handicapés et à mobilité réduite* – PHMER).

- (31) Za družbe, ki načrtujejo redne lete, bi lahko odvisno od potrebnih storitev veljali posebni sporazumi. V tem okviru bi se lahko dodelili popusti ⁽²⁶⁾.

3.3 Odnosi z družbo Ryanair

3.3.1 Pogodbi, sklenjeni z družbama Ryanair in Airport Marketing Services

- (32) Sindikat SMAC je po objavi evropskega razpisa za projekte ⁽²⁷⁾ 8. februarja 2008 sklenil dve pogodbi, in sicer prvo z družbo Ryanair, drugo pa z družbo Airport Marketing Services, ki je odvisna družba v stoddostni lasti družbe Ryanair (v nadaljnjem besedilu: družba AMS). Namen teh pogodb (v nadaljnjem besedilu: sporazuma iz leta 2008) je bil vzpostaviti redno zračno povezavo med letališčema Angoulême in London Stansted.
- (33) Pogodba, sklenjena z družbo Ryanair, se nanaša na letališke storitve (v nadaljnjem besedilu: sporazum o letaliških storitvah). Pogodba, sklenjena z družbo AMS, se nanaša na promocijo in trženje rute (v nadaljnjem besedilu: sporazum o tržnih storitvah).
- (34) Sporazuma iz leta 2008 sta se sklenila za obdobje petih let od uvedbe rute ⁽²⁸⁾. Čeprav se z drugimi letalskimi prevozniki niso sklenili primerljivi sporazumi, so v odločitvi o pristojbinah z dne 1. marca 2009 določeni vsi ukrepi v zvezi s pristojbinami. Navedena odločitev navaja „prispevek k razvoju rute“ v višini 15 EUR, 12 EUR oziroma 9 EUR na potnika v prvih treh letih po uvedbi rute, ki je omejen na 400 000 EUR, 300 000 EUR oziroma 225 000 EUR. Zadnji ukrep v odločitvi o pristojbinah iz leta 2010 ni vključen.

3.3.2 Sporazum o letaliških storitvah

- (35) Družba Ryanair se je na podlagi sporazuma o letaliških storitvah zavezala, da bo med poletjem opravljala tri lete na teden ⁽²⁹⁾. Poleg tega je sindikat SMAC, kot je navedeno v sklepu o začetku postopka ⁽³⁰⁾, družbi Ryanair dodelil nekatera znižanja v zvezi z veljavnim splošnim seznamom pristojbin:

Preglednica 9

Letališke pristojbine, ki so veljale za družbo Ryanair

(EUR)

Leto	2008	2009	2010	2011	2012
Pristojbina na potnika	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76

⁽²⁶⁾ Glej preglednico 9 uvodne izjave 35 tega sklepa v zvezi z družbo Ryanair.

⁽²⁷⁾ UL S 144-179348, 28.7.2007.

⁽²⁸⁾ Člen 2.1 v obeh sporazumih.

⁽²⁹⁾ Člen 4.1 sporazuma o letaliških storitvah.

⁽³⁰⁾ Glej uvodno izjavo 55 in naslednje uvodne izjave sklepa o začetku postopka.

(EUR)

Leto	2008	2009	2010	2011	2012
Pristojbine za pristajanje na rotacijo	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Stroški zemeljske oskrbe na rotacijo	195	245	245	245	245

- (36) Sindikat SMAC se je zavezal, da bo v času trajanja pogodbe te pristojbine ohranil na enaki ravni in neposredno ali posredno ne bo uvajal drugih pristojbin⁽³¹⁾. V skladu s sporazumom o letaliških storitvah bi morala družba Ryanair, če bi prekinila sporazum, plačati kazen⁽³²⁾. Če bi družba Ryanair sporazum prekinila pred koncem tretjega leta veljavnosti, bi morala v skladu z zadevno določbo za četrto leto plačati 17 000 EUR, za peto leto pa 8 500 EUR.

3.3.3 Sporazum o tržnih storitvah

- (37) Sporazum o tržnih storitvah temelji izrecno na zavezi družbe Ryanair, da bo ruta Angoulême–London Stansted, opisana v sporazumu o letaliških storitvah⁽³³⁾, obratovala. Družba AMS se je na podlagi zadevnega sporazuma zavezala, da bo v prvih treh letih trajanja sporazuma na spletnem mestu družbe Ryanair zagotavljala tržne storitve, ki jih bo plačal sindikat SMAC⁽³⁴⁾.
- (38) Poleg tega je bilo v sporazumu o tržnih storitvah, čeprav ga je podpisala družba AMS, določeno⁽³⁵⁾, da bo družba Ryanair, če prekine sporazum pred tretjim letom veljavnosti, sindikatu SMAC plačala kazen v višini 50 000 EUR za četrto leto in 25 000 EUR za peto leto.

3.3.4 Sindikat SMAC, zbornica, družbi Ryanair/AMS in izvajanje sporazuma

- (39) Komercialna dejavnost družbe Ryanair je v letih 2008 in 2009 predstavljala med 95 % in 97 % prometa na letališču Angoulême. Pri tej dejavnosti je družba uporabljala med 25 % in 28 % skupne teoretične zmogljivosti letališča, ki so jo francoski organi ocenili na 100 000 potnikov letno.
- (40) Finančni tokovi med upravljavcem letališča, sindikatom SMAC, družbo Ryanair in družbo AMS med letoma 2008 in 2010 so razčlenjeni, kot sledi:

Preglednica 10

Finančni tokovi med letoma 2008 in 2010

(EUR)

Leto	2008	2009	2010	Skupaj
Pristojbine	54 086	70 294	0	124 380
Sredstva za trženje⁽¹⁾	400 000	300 000	0	700 000
Neto prerazporeditve⁽²⁾	454 086	370 294	0	824 380

⁽¹⁾ Sindikat SMAC je plačila na podlagi sporazuma o tržnih storitvah neposredno nakazoval družbi AMS.

⁽²⁾ V neto prerazporeditvah se niso upoštevali drugi prihodki in odhodki, povezani z dejavnostjo družbe Ryanair.

- (41) Sporazuma iz leta 2008 se po letu 2009 nista izvajala. Družba Ryanair se je z nadaljnjim izvajanjem storitve leta 2010 najprej strinjala le, če se ustavijo plačila iz sporazuma o tržnih storitvah v višini 225 000 EUR za tretje leto in 400 000 EUR za četrto leto, nato pa pod pogojem, da se ohrani obseg storitev iz sporazuma o tržnih storitvah, pri čemer se storitev ne bi več izvajala osem mesecev, kot je določeno v sporazumu, ampak dva poletna meseca; nato je sporočila, da bo ruto ukinila.

⁽³¹⁾ Člen 6 sporazuma o letaliških storitvah.

⁽³²⁾ Člen 10(3) sporazuma o letaliških storitvah.

⁽³³⁾ Člen 1 sporazuma o tržnih storitvah.

⁽³⁴⁾ Glej uvodno izjavo 60 sklepa o začetku postopka.

⁽³⁵⁾ Člen 7 sporazuma o tržnih storitvah.

- (42) Sindikat SMAC je 28. junija 2010 na upravnem sodišču v Poitiersu vložil odškodninski zahtevek za izgubo, ki jo je utrpel zaradi prenehanja izvajanja letov. Družba Ryanair je zadevo predložila sodišču London Court of International Arbitration, sindikat SMAC pa je njegovo pristojnost že izpodbijal pred državnim svetom. Ta postopek še poteka.

4. RAZLOGI ZA ZAČETEK FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE

- (43) Komisija je v sklepu o začetku formalnega postopka preiskave izrazila pomisleke glede dodeljevanja finančnih sredstev upravljavcem letališča ⁽³⁶⁾.
- (44) Prvič, Komisija je izrazila pomisleke glede obsega negospodarskih dejavnosti, za katere bi verjetno plačal javni organ. Poudarila je, da bi vključitev vseh dejavnosti letališča Angoulême v obseg storitve splošnega gospodarskega pomena ob upoštevanju prvega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark ⁽³⁷⁾ verjetno pomenila očitno napako pri presoji.
- (45) Drugič, Komisija je imela pomisleke glede skladnosti z drugim pogojem iz sodbe v zadevi Altmark, v skladu s katerim morajo biti merila, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo za dejavnosti, ki se izvajajo, določena vnaprej.
- (46) Tretjič, Komisija je imela pomisleke glede višine nadomestila, dodeljenega skupini SNC-Lavalin za stroške, ki so nastali zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe (tretji pogoj iz sodbe v zadevi Altmark). Četrto, imela je resne pomisleke glede postopka za izbiro ponudnikov storitev (četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark), tudi v zvezi z obdobjem upravljanja, za katerega je skupina SNC-Lavalin jamčila brez kakršnih koli informacij o konkurenčni ponudbi.
- (47) Komisija je izrazila pomisleke tudi glede ukrepov, dodeljenih družbi Ryanair. Ugotovila je, da obstaja morebitna povezava med sporazumom o letaliških storitvah in sporazumom o tržnih storitvah, in menila, da družba Ryanair za uporabo letaliških storitev ni plačala tržne cene ⁽³⁸⁾.

5. PRIPOMBE FRANCIJE

5.1 Finančna sredstva za letališče

5.1.1 Narava pomoči

5.1.1.1 Pojem gospodarske dejavnosti

(a) Subjekti, ki upravljajo letališče

- (48) Francoski organi najprej poudarjajo, da je bil sindikat SMAC še naprej odgovoren za naložbe in trgovinsko politiko. Je edini podpisnik sporazumov z družbo Ryanair. Francoski organi menijo, da je ta poseg v upravljanje letališča upravičen, saj so za naloge v javnem interesu pristojni javni organi.

(b) Pravna podlaga za oceno javnega financiranja infrastrukture

- (49) Francoski organi menijo, da bi bilo treba financiranje letališke infrastrukture oceniti na podlagi smernic iz leta 1994 ⁽³⁹⁾. Zato je po njihovem mnenju presoja tega financiranja na podlagi pravil o državni pomoči izključena iz točke 12 zadevnih smernic. Navajajo tudi, da je bila klasifikacija letaliških dejavnosti in infrastrukture pred začetkom veljavnosti smernic iz leta 2005 povezana s pravno negotovostjo. Stališče Splošnega sodišča ni zadoščalo za jasno opredelitev gospodarske narave dejavnosti upravljanja letališča.

⁽³⁶⁾ Glej uvodno izjavo 175 sklepa o začetku postopka (že naveden).

⁽³⁷⁾ Zadeva C-280/00, Trans GmbH and Regierungspräsidium proti Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, Recueil 2003, str. I-7747.

⁽³⁸⁾ Glej uvodno izjavo 240 sklepa o začetku postopka (že naveden).

⁽³⁹⁾ Smernice Komisije o uporabi členov 92 in 93 Pogodbe ES in člena 61 Sporazuma EGP za državno pomoč v letalskem sektorju (UL C 350, 10.12.1994, str. 5).

(c) Pristojnosti javnega organa

- (50) Francoski organi poudarjajo, da je Komisija v svoji odločbi o letališču Leipzig⁽⁴⁰⁾ menila, da določene letališke infrastrukture, povezane z izvajanjem pristojnosti v zvezi z javno varnostjo, gašenjem požarov in varnostjo delovanja, ni mogoče uvrstiti med gospodarske dejavnosti. Po navedbah francoskih organov se ti varnostni ukrepi⁽⁴¹⁾ financirajo s prihodkom od letaliških pristojbin⁽⁴²⁾. Navedene pristojbine se določijo letno ob upoštevanju stroškov, ki jih je treba kriti, poberejo pa se v korist javnih ali zasebnih organov, ki upravljajo letališča, na katerih dejavnost preseže 5 000 enot prometa⁽⁴³⁾. Ta mehanizem temelji na posebnih varnostnih zahtevah in omejitvah, ki presegajo preproste operative zahteve.
- (51) Francoski organi navajajo, da se nekateri izdatki krijejo le delno⁽⁴⁴⁾. Poleg tega se lahko podatki, ki jih prijavijo upravljavci letališč, preverijo za tekoče leto in zadnji dve leti.
- (52) Francoski organi trdijo, da nadomestilo, izplačano na podlagi tega mehanizma, ne more biti prekomerno. Prvič, letališke pristojbine se za povračilo odhodkov uporabijo šele, ko se preverijo prijavljeni podatki. Drugič, nadomestilo za naložbe je sorazmerno z dodelitvami za naložbe. Tretjič, pozitivna bilanca se prenese na naslednja leta, z njo pa se pokrijejo stroški, ki jih plača upravljavec. Francoski organi glede tega navajajo pogosto pomanjkanje financiranja iz letaliških pristojbin zaradi zvišanja stroškov za varovanje in varnost⁽⁴⁵⁾.
- (53) Poleg tega francoski organi poudarjajo, da druge stroške, povezane z izvajanjem javnih pooblastil, v skladu s sporazumom in specifikacij koncesije krije zbornica. Ko država ni zagotavljala nadzora zračnega prometa, je upravljavec na primer zagotovil službo informacij o letih (AFIS)⁽⁴⁶⁾. Poleg tega je upravljavec državi, ko je bila odgovorna za to dejavnost, plačal prispevek za kritje stroškov te storitve⁽⁴⁷⁾. Pri izvajanju podizvajalske pogodbe, ki sta jo podpisala gospodarska zbornica in sindikat SMAC, si je zbornica prizadevala za uvedbo storitve AFIS zunaj delovnega časa službe za kontrolo zračnega prometa, ki jo je zagotavljala država. Po mnenju francoskih organov je imela zbornica zaradi opravljanja teh nalog naslednje stroške:

(v tisoč EUR)

Leto	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
AFIS	113	114	115	117	125	122	82	63	44	37
Nadzor zračnega prometa	0	0	0	0	0	0	240	0	0	0
Skupaj	113	114	115	117	125	122	322	63	44	37

- (54) Francoski organi še navajajo obnovitvena dela na kontrolnem stolpu v letih 2004 in 2005 v višini 84 800 EUR, dela na lučeh na vzletno-pristajalni stezi in dela za zagotovitev neprekinjene oskrbe z električno energijo na ploščadih leta 2008, kar je znašalo 89 300 EUR, financirali pa so jih zbornica, regionalni in lokalni organi ter sindikat SMAC.

5.1.1.2 Obstoj selektivne prednosti

- (55) Francoski organi glede financiranja infrastrukture in operacij, ki ne sodijo v obseg dejavnosti države, poudarjajo, da si javni organi, ki so sodelovali pri financiranju letališča Angoulême, niso prizadevali le za dobiček. Upoštevali so tudi gospodarske in socialne ugodnosti za regijo. Zato tega financiranja ni mogoče upravičiti le s preskusom vlagatelja

⁽⁴⁰⁾ Odločba Komisije 2008/948/ES z dne 23. julija 2008 o ukrepih Nemčije v korist družbe DHL in letališča Leipzig-Halle (C48/06 (ex N 227/06) (UL L 346, 23.12.2008).

⁽⁴¹⁾ Francoski organi menijo, da te dejavnosti vključujejo ukrepe za obvladovanje nevarnosti prostoživečih živali.

⁽⁴²⁾ Ureditev v zvezi z letališkimi pristojbinami je določena v členu 1609w splošnega zakonika o davkih in ministrskem odloku z dne 30. decembra 2009 o obračunih, ki jih morajo predložiti upravljavci letališč, da se določi višina letališke pristojbine glede na število potnikov.

⁽⁴³⁾ Ena enota prometa je enaka enemu potniku ali do 100 kg pošte oziroma tovara.

⁽⁴⁴⁾ Krita je na primer le polovica stroškov ograjevanja.

⁽⁴⁵⁾ Odhodki za varovanje in varnost so se med letoma 1999 in 2010 povečali za 6,4-krat.

⁽⁴⁶⁾ Služba informacij o letih (AFIS).

⁽⁴⁷⁾ Francoski organi navajajo, da je bil takšen prispevek plačan za poslovno leto 2008.

v tržnem gospodarstvu. Vendar francoski organi navajajo željo sindikata SMAC po optimizaciji delovanja letališča, da bi se omejil prispevek, ki ga je ta plačeval. Svoje stališče so podprli z navedbo pogodbene zgornje meje za zajamčen primanjkljaj, ki se je uvedla po javnem razpisu, in racionalizacijo napovedane stopnje naložb v času trajanja sporazuma.

5.1.1.3 Učinek na konkurenco in trgovino

- (56) Francoski organi trdijo, da javna finančna podpora, dodeljena letališču Angoulême, ne vpliva na konkurenco. Ob upoštevanju, da so letališča Périgueux, Limoges, Niort, La Rochelle in Bordeaux od letališča Angoulême oddaljena več kot uro vožnje⁽⁴⁸⁾, menijo, da se navedena letališča ne bi smela vključiti v njegovo zaledje.
- (57) Poleg tega letališče Niort ni primerno za komercialne lete. Takšen promet se na tem letališču skoraj ne izvaja. Letališče Périgueux je primerno le za dvomotorna letala na turbopropelerski pogon z zmogljivostjo manj kot 60 sedežev, kar ne ustreza značilnostim evropskih letal za srednje proge, ki jih uporablja večina nizkocenovnih letalskih prevoznikov. Iz pregleda potniškega prometa na povezavah med letališči Bordeaux, Limoges in La Rochelle z Londonom niso razvidne večje spremembe v prometu, ki bi bile povezane z uvedbo in ukinitvijo rute med letališčema Angoulême in London Stansted:

Pax London	Angoulême	Limoges	La Rochelle	Bordeaux
2007	0	0	112 257	83 171
2008	24 494	0	100 312	88 826
2009	27 490	94 133	60 432	80 073
2010	0	81 817	54 773	143 171 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ To znatno povečanje prometa je povezano z začetkom delovanja terminala Billi, zasnovanega za nizkocenovne letalske prevoznike, junija 2010.

- (58) Poleg tega francoski organi menijo, da železniške povezave z Angoulémom ne konkurirajo zračni ruti z Londonom. Ta trga sta različna zaradi razlike med cenami in časi potovanja s hitrimi vlaki TGV ali Eurostar. Poleg tega intermodalnosti med hitrim vlakom TGV in letališčem Bordeaux skoraj ni, saj med mesti Tours, Angoulême in Bordeaux ni hitre povezave.
- (59) Francoski organi navajajo letališke smernice iz leta 2005, v skladu s katerimi „financiranja, odobrena majhnim regionalnim letališčem (kategorija D), malo verjetno izkrivljajo konkurenco ali vplivajo na trgovino v nasprotju s splošnim interesom“. Kljub navedenim premislekom francoski organi menijo, da se ob upoštevanju prometa na letališčih Bordeaux, Limoges in La Rochelle in njihovih značilnosti za zaledje letališča Angoulême lahko štejejo le navedena letališča.
- (60) Vendar je družba Ryanair z letališč La Rochelle in Limoges uvedla ruti do letališča London Stansted, kar pomeni, da ju letalski prevozniki štejejo za ločena trga. Prav tako so časi potovanja iz mesta Angoulême na letališča Bordeaux, Limoges in La Rochelle, ki so podobni trajanju leta med letališčema Angoulême in London Stansted, slaba spodbuda za prebivalce Angouléma.
- (61) Francoski organi zato menijo, da merilo o vplivu na konkurenco ni izpolnjeno in da ugovori Komisije glede javnega financiranja v korist letališča Angoulême ne morejo biti upravičeni, saj v tem primeru ni izpolnjen eden od bistvenih pogojev za uporabo člena 107(1) PDEU.

⁽⁴⁸⁾ Francoski organi so to zgornjo mejo določili na podlagi odločbe Komisije z dne 16. maja 2006, NN 21/2006, Združeno kraljestvo – Letališče City of Derry (UL C 272, 9.11.2006). Poleg tega so čas potovanja izračunali z Michelinovim programom za načrtovanje poti, merilo pa je bil najhitrejši čas potovanja.

5.1.2 Združljivost z notranjim trgovom

5.1.2.1 Združljivost na podlagi člena 106(2) PDEU

- (62) Francoski organi menijo, da bi se financiranje, dodeljeno upravljavcem letališča Angoulême, lahko štelo za združljivo z notranjim trgovom in bilo izvzeto iz priglasitve tudi, če ne bi bili izpolnjeni vsi pogoji iz sodbe v zadevi Altmark. Menijo, da bi bilo treba za to letališče na splošno šteti, da opravlja storitev splošnega gospodarskega pomena, ki naj bi prispevala k regionalnemu gospodarskemu razvoju. Po mnenju francoskih organov takšna združljivost za obdobje pred 30. januarjem 2012 neposredno temelji na členu 106(2) PDEU in na Odločbi Komisije 2005/842/ES⁽⁴⁹⁾ (v nadaljnjem besedilu: odločba o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005). Nadalje temelji na Sklepu Komisije 2012/21/EU⁽⁵⁰⁾ (v nadaljnjem besedilu: sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011).
- (a) Obdobje, v katerem je letališče upravljala zbornica oziroma sta ga skupaj upravljala zbornica in sindikat SMAC
- (i) Obstoj pooblastila
- (63) Francoski organi menijo, da pooblastilo, ki je bilo zbornici dodeljeno za naloge opravljanja javnih storitev, izhaja iz člena 170-1 trgovskega zakonika. V skladu z navedeno določbo dodelitev pooblastila prispeva h „gospodarskemu razvoju, privlačnosti in načrtovanju rabe zemljišč na ozemlju ter k podpori podjetij in njihovim združenjem z izpolnjevanjem [...] vseh nalog opravljanja javnih storitev in vseh nalog v splošnem interesu, potrebnih za izpolnjevanje navedenih nalog“. V ta namen lahko „vsaka ustanova [...] opravi [...] nalogo ustanavljanja in upravljanja obratov, zlasti [...] letališč“.
- (64) Francoski organi navajajo, da ta pravni okvir dopolnjuje akte, ki na zbornico prenašajo odgovornost za upravljanje letališča. Na tej podlagi je bilo zbornici podeljeno pooblastilo za gradnjo in upravljanje letališke infrastrukture. To velja tudi za odločitve, s katerimi so zbornica ter sodelujoči regionalni in lokalni organi določili višino svojih prispevkov k financiranju letališča.
- (ii) Višina nadomestila
- (65) Francoski organi menijo, da se je proračunski in računovodski okvir, ki se je uporabljal za zbornico⁽⁵¹⁾, določil tako, da izplačilo prekomernega nadomestila ni bilo mogoče.
- (66) Na splošno se je letališkimi dejavnostim dodelila posebna proračunska postavka. Poleg tega se je spremljanje uvedlo na podlagi glasovanja izvoljenih članov zbornice glede proračuna za letališče, potrdil pa ga je urad⁽⁵²⁾ zbornice. Francoski organi glede tega poudarjajo, da se proračun pripravi na podlagi dokumentacije, ki se nanaša na stanje transakcij v zvezi s poslovanjem, stanje zmožnosti samofinanciranja in stanje kapitalskih transakcij, na razpored opravljanja storitev in prispevkov med službami ter razpored zaposlenih in mase plač.
- (67) Francoski organi na enak način trdijo tudi, da statut sindikata SMAC navaja njegov cilj, ki v celoti obsega zagotavljanje javne letališke storitve. Za letališke dejavnosti se uporablja poseben proračun. Francoski organi dodajajo, da glede proračuna glasuje odbor sindikata SMAC. Poleg tega mora vsak nov ukrep in ukrepe, ki predhodni proračun presegajo za 5 %, odobriti kvalificirana večina.
- (68) Francoski organi še menijo, da se z rednim poročanjem preverja, ali se izglasovani proračun izvajajo, zato izplačilo prekomernega nadomestila ni mogoče. Skupščina delničarjev za sprejetje izvedenih proračunov glasuje ponovno leta $n+1$. Zadnja stopnja spremljanja se zagotovi s pošiljanjem računovodskih izkazov zbornice prefekturi, ki preveri, ali so računovodski izkazi ustrezno pripravljene. Organ za civilno letalstvo je do 31. decembra 2006 objavljala mnenja o skladnosti. Sindikat SMAC kot organ, ki podeljuje koncesijo, odobri prvotne, spremenjene in izvedene proračune.

⁽⁴⁹⁾ Odločba Komisije z dne 28. novembra 2005 o uporabi člena 86(2) Pogodbe ES za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljene nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL L 312, 29.11.2005, str. 67).

⁽⁵⁰⁾ 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).

⁽⁵¹⁾ Okrožnica št. 111 z dne 30. marca 1992, s katero so se določila proračunska in računovodska pravila za zbornico.

⁽⁵²⁾ Urad zbornice sestavljajo izvoljeni člani, ki po morebitnih spremembah proračuna odločajo o sprejetju osnutka proračuna.

- (b) Obdobje, v katerem sta letališče upravljala skupina SNC-Lavalin in sindikat SMAC
- (i) Obstoj pooblastila
- (69) Francoski organi menijo, da je opredelitev nalog splošnega gospodarskega pomena, za katere je bila pooblaščen skupina SNC-Lavalin, vključena v specifikacije javnega razpisa in tehnične določbe⁽⁵³⁾. Menijo, da je razvoj letališke platforme njen sestavni del.
- (ii) Višina nadomestila
- (70) Francoski organi navajajo, da se v skladu z izkazi poslovnega izida letališke službe zbornice ni izplačalo prekomerno nadomestilo.
- (71) Poleg ločenega knjigovodstva, ki se je zagotovilo z ustanovitvijo podružnice SNC-Lavalin⁽⁵⁴⁾, se je odsotnost prekomernih nadomestil zagotovila s spremljanjem, ki ga izvaja sindikat SMAC⁽⁵⁵⁾, namen tega spremljanja pa je preprečiti izplačevanje previsokega nadomestila za prispevek sindikata k stroškom nalog splošnega gospodarskega interesa.
- (72) Menijo tudi, da nadomestila, dodeljena skupini SNC-Lavalin, niso bila nerazumna. Prvič, sindikat SMAC je zaradi uravnoteženja svojega poslovanja zahteval, da ponudniki v osnovnem scenariju (upravljanje brez komercialnega prometa) in proaktivnem scenariju (upravljanje s komercialnim prometom) določijo najvišje jamstvo. Če bi bil sprejet proaktivni scenarij, francoski organi poudarjajo, da je bila ponudba skupine SNC-Lavalin s finančnega vidika najnižja. Drugič, trdijo, da so odhodki sindikata SMAC v poslovnem letu 2012 brez komercialnega prometa znašali 644 000 EUR, leta 2010 pa 810 000 EUR.
- (73) Francoski organi poudarjajo, da je stroške nepremičninskega davka nosil sindikat SMAC, ki se je kot lastnik nepremičnine odločil, da jih ne bo prenesel na upravljavca.
- (74) Francoski organi zato menijo, da se financiranje, dodeljeno upravljavcem letališča Angoulême, lahko razglasi za združljivo z notranjim trgov na podlagi člena 106(2) PDEU, odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 za obdobje pred 30. januarjem 2012 in sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 po navedenem datumu.

5.1.2.2 Združljivost na podlagi člena 107(3) (c) PDEU

- (a) Naložbe v infrastrukturo
- (75) Francoski organi menijo, da bi se morala javna subvencija za naložbe v infrastrukturo, če bi se Komisija odločila, da subvencija pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, v skladu s smernicami iz leta 2005 šteti za združljivo z notranjim trgovom.
- (i) Jasno opredeljen cilj splošnega interesa (merilo 1)
- (76) Francoski organi menijo, da je razvoj gospodarstva in turizma v departmaju Charente jasno opredeljen cilj splošnega interesa. Menijo, da javni organi v skladu s prakso Komisije⁽⁵⁶⁾ razvoj regionalnega letališča lahko štejejo za tak cilj.
- (ii) Naložbe so potrebne in sorazmerne s postavljenim ciljem (merilo 2)
- (77) Te naložbe izpolnjujejo merilo nujnosti in sorazmernosti. Francoski organi v zvezi s tem navajajo študijo⁽⁵⁷⁾, v kateri je utemeljena vzpostavitev strukture, ki združuje vse regionalne in lokalne organe ter javne in zasebne turistične organe z velikim interesom za razvoj letališča Angoulême namesto druge infrastrukture, in izvedena ocena minimalnih naložb, ki jih je treba izvesti.

⁽⁵³⁾ Skupina SNC-Lavalin mora v skladu s členom 8 specifikacij in tehničnih določb opravljati državne naloge, izvajati storitev AFIS, opravljati naloge, ki zagotavljajo varno uporabo letališča, vzdrževati letališče in omrežja ter zagotoviti, da se na letališču lahko izvaja redni komercialni promet.

⁽⁵⁴⁾ Družba Société d'exploitation de l'aéroport d'Angoulême Cognac.

⁽⁵⁵⁾ Francoski organi menijo, da je bilo to spremljanje določeno v specifikacijah javnega razpisa.

⁽⁵⁶⁾ Odločba Komisije z dne 27. januarja 2007, N 491/06, Italija –Tortoli-Arbatax (UL C 133, 15.6.2007, str. 3).

⁽⁵⁷⁾ Študijo je izvedlo zaveznitvo *Alliance de conseils pour l'économie locale des services aéroportuaires*. Predložena je bila 14. junija 2006.

- (iii) Zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe (merilo 3)
- (78) Francoski organi navajajo, da je v isti študiji predviden srednjeročni promet več kot 100 000 potnikov letno, kar bi ustrezalo zadovoljivim možnostim srednjeročne uporabe. Po njihovem mnenju so napovedi temeljile na predpostavki, da se bo povečala pogostost letov na prvi ruti do Londona in uvedla druga ruta.
- (iv) Enak in nediskriminatoren dostop do infrastrukture (merilo 4)
- (79) Francoski organi poudarjajo, da je bil dostop do infrastrukture nediskriminatoren. Edina omejitev glede uporabe infrastrukture na letališču Angoulême je bila povezana z omejeno zmogljivostjo ploščadi in terminala. Spodbude so bile na voljo vsem letalskim prevoznikom, ki bi uvedli novo ruto, čeprav jih je dejansko izkoristila le družba Ryanair.
- (v) Vpliv na razvoj trgovine ni v nasprotju s skupnim interesom (merilo 5)
- (80) Po mnenju francoskih organov že dejstvo, da je letališče Angoulême uvrščeno v kategorijo D letaliških smernic iz leta 2005, dokazuje, da vpliv na konkurenco ni bil v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnim interesom.
- (vi) Nujnost in sorazmernost pomoči (merilo 6)
- (81) Francoski organi menijo, da je bilo 100-odstotno javno financiranje naložb potrebno za ohranjanje potenciala in možnosti letališča. Po njihovem mnenju se je financiranje naložb zaradi te zahteve upravičeno razporedilo med sindikat SMAC in upravljavca na podlagi podizvajalske pogodbe z dne 22. januarja 2009. To ureditev je treba razlikovati od tiste, na podlagi katere je sindikat SMAC po javnem razpisu od leta 2012 za zagotavljanje storitev letno plačeval nadomestilo v višini 179 400 EUR. Francoski organi poudarjajo, da sindikatu SMAC na podlagi tega pravnega okvira ni bilo treba izvajati naložb, bi pa moral voditi projekte v zvezi z naložbami, ki jih je predlagal ponudnik storitve ali za katere se je odločil sam.
- (b) Financiranje poslovanja
- (82) Francoski organi trdijo, da je zbornica v letih od 1984 do 2001 letališču dodeljevala predplačila. Menijo, da to obdobje ne bi smelo soditi v obseg preiskave Komisije. Po tem obdobju se je druga pomoč izplačevala prek pomoči za tekoče poslovanje.
- (83) Francoski organi menijo, da je bil primanjkljaj, ki so ga krili regionalni in lokalni organi, brez upoštevanja financiranja naložb v poslovnih letih 2002 in 2003, omejen na 350 000 EUR⁽⁵⁸⁾. Poleg tega navajajo, da se odločitve odbora letališča v zvezi s poslovnimi leti 2004–2006 niso dokumentirale. Splošna služba zbornice je zagotovila znesek, potreben za uravnoteženje proračuna, kot je bil izveden.
- (84) Francoski organi še menijo, da financiranje poslovanja ne vpliva na konkurenco iz razlogov iz uvodnih izjav 56 do 61 tega sklepa. Zato menijo, da merilo glede vpliva na konkurenco ni izpolnjeno in da se financiranje poslovanja letališča Angoulême z javnimi sredstvi ne more šteti za pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.
- (85) Francoski organi trdijo tudi, da bi bilo treba zadevno financiranje, če bi šlo za pomoč, razglasiti za združljivo z notranjim trgov in izvzeti iz obveznosti priglasitve. To utemeljujejo na podlagi smernic iz leta 2005 in odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005.

5.2 Odnosi z družbo Ryanair

5.2.1 Narava pomoči

- (86) Francoski organi menijo, da je treba sporazum o letaliških storitvah in sporazum o tržnih storitvah oceniti skupaj. Menijo tudi, da se sindikat SMAC iz razlogov iz uvodne izjave 55 tega sklepa ni izkazal za preudarnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Po navedbah francoskih organov se je zbornica po mandatu, ki ji ga je dodelil sindikat SMAC, zaradi pomanjkanja odziva na javni razpis za uvedbo mednarodnih zračnih rut odločila za pogajanje z družbo Ryanair glede uvedbe rute med letališčema London Stansted in Angoulême.

⁽⁵⁸⁾ Ta zgornja meja se je določila s partnerskim sporazumom z dne 23. maja 2002.

- (87) Poudarjajo tudi dejstvo, da namen izboljšav⁽⁵⁹⁾, ki so se začele izvajati leta 2006, ni bil zadostiti zahtevam določene družbe, ampak letalskim prevoznikom omogočiti opravljanje letov. Vendar poudarjajo, da drugi letalski prevozniki niso redno uporabljali letališča, zato so bile vse te naložbe dodeljene družbi Ryanair.
- (88) Francoski organi glede stroškov poslovnih odnosov z družbo Ryanair poudarjajo, da je imel upravljavec letališča dodatne stroške osebja. Navajajo razliko med predvidenimi in dejanskimi stroški:

Varnost	Referenčno leto 2007	Sprememba leta 2008 glede na leto 2007		Sprememba leta 2009 glede na leto 2007		Sprememba leta 2010 glede na leto 2007
		Napoved	Dejansko	Napoved	Dejansko	Napoved
Število članov osebja	5	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6
Ekvivalent polnega delovnega časa	4,6	+ 1,46	+ 1,35	+ 3	+ 1,35	+ 3
Stroški plač (v tisoč EUR)	219,1	+ 137,4	+ 116,8	+ 109,3	+ 52,17	+ 133,1

Varovanje	Referenčno leto 2007	Sprememba leta 2008 glede na leto 2007		Sprememba leta 2009 glede na leto 2007		Sprememba leta 2010 glede na leto 2007
		Napoved	Dejansko	Napoved	Dejansko	Napoved
Število članov osebja	10	—	—	—	—	—
Ekvivalent polnega delovnega časa	0,7	+ 1,4	1,6	+ 2	+ 1,6	+ 2
Stroški plač (v tisoč EUR)	42,5	+ 102,2	+ 86,2	+ 119,7	+ 115,6	+ 122,8

Pomoč in sprejem	Referenčno leto 2007	Sprememba leta 2008 glede na leto 2007		Sprememba leta 2009 glede na leto 2007		Sprememba leta 2010 glede na leto 2007
		Napoved	Dejansko	Napoved	Dejansko	Napoved
Število članov osebja	1	—	—	—	—	—
Ekvivalent polnega delovnega časa	0,3	+ 0,3	+ 0,3	+ 0,5	+ 0,5	+ 0,5
Stroški plač (v tisoč EUR)	11	+ 20	+ 14	+ 30	+ 20	+ 30

- (89) To velja tudi za dodatne stroške, ki niso stroški osebja, povezanimi s komercialno dejavnostjo družbe Ryanair:

Varnost	Referenčno leto 2007	Sprememba leta 2008 glede na leto 2007		Sprememba leta 2009 glede na leto 2007		Sprememba leta 2010 glede na leto 2007
		Napoved	Dejansko	Napoved	Dejansko	Napoved
(v tisoč EUR)	0	—	—	—	—	—

⁽⁵⁹⁾ Podaljšanje vzletno-pristajalne steze za 50 metrov ter podaljšanje, obnova in opremljanje terminala, da se omogoči oskrba potniškega zrakoplova z 200 sedeži. Višina teh naložb je bila ocenjena na 977 000 EUR.

Varnost	Referenčno leto 2007	Sprememba leta 2008 glede na leto 2007		Sprememba leta 2009 glede na leto 2007		Sprememba leta 2010 glede na leto 2007
		Napoved	Dejansko	Napoved	Dejansko	Napoved
Ostali stroški	36,5	+ 269,1	+ 163,2	+ 316,9	+ 248,5	+ 326
 vključno z zakupi vozil (v tisoč EUR)	0	+ 157,9	+ 138,4	+ 210,5	+ 223,5	+ 210,5

Varovanje	Referenčno leto 2007	Sprememba leta 2008 glede na leto 2007		Sprememba leta 2009 glede na leto 2007		Sprememba leta 2010 glede na leto 2007
		Napoved	Dejansko	Napoved	Dejansko	Napoved
Zagotovljene storitve (v tisoč EUR)	0	+ 118,6	+ 112,6	+ 253,2	+ 113,5	+ 263,2
Ostali stroški (v tisoč EUR)	12,5	+ 16,8	+ 14	+ 14,8	—4,5	+ 15,2

Pomoč in sprejem	Referenčno leto 2007	Sprememba leta 2008 glede na leto 2007		Sprememba leta 2009 glede na leto 2007		Sprememba leta 2010 glede na leto 2007
		Napoved	Dejansko	Napoved	Dejansko	Napoved
Zagotovljene storitve (v tisoč EUR)	5	+ 140	+ 96	+ 180	+ 90	+ 180
Ostali stroški (v tisoč EUR)	5	+ 20	+ 10	+ 25	+ 12	+ 25

5.2.2 Zdržljivost z notranjim trgom

- (90) Francoski organi menijo, da nekatera merila iz smernic iz leta 2005 niso bila izpolnjena.
- (91) Trdijo, da družba Ryanair ni predložila poslovnega načrta. Menijo, da je regresivna pomoč, ki se je dodelila na podlagi podpisov sporazumov iz leta 2008, letalskemu prevozniku omogočala, da ustvari zadovoljiv poslovni dobiček.
- (92) Ker poslovni načrt ni bil predložen, poudarjajo, da ni mogoče preveriti, ali je merilo glede intenzivnosti pomoči izpolnjeno. Vendar sta zbornica in sindikat SMAC na podlagi razpoložljivih informacij o uvajanju rut z obveznostmi javne službe menila, da je bilo to merilo izpolnjeno.
- (93) Francoski organi menijo tudi, da bi se trend povečevanja števila potnikov za [...] (*) % brez povečanja števila rotacij v letih 2008 in 2009 verjetno nadaljeval tudi leta 2010.
- (94) Kot je navedeno v uvodnih izjavah 56 do 60 tega sklepa, francoski organi menijo, da sprejeti ukrepi ne vplivajo na trgovino v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnim interesom.

5.3 Nove smernice

- (95) Francija je pripombe oblikovala na podlagi razlage novih smernic, tj. oblike in vsebine, ter se strinjala z njihovo uporabo v primerih, v katerih so bili ukrepi izvedeni pred objavo smernic.

(*) Zaupne informacije.

- (96) Francija ugotavlja, da so nove smernice glede pomoči za tekoče poslovanje prožnejše od starih smernic. Trdi, da bi bil položaj nekaterih letališč pred veljavnostjo smernic, če bi se te retroaktivno uporabile za vso pomoč, deležen ugodnejše obravnave.

6. PRIPOMBE TRETJIH STRANI

6.1 Pripombe družbe Air France

- (97) Družba Air France meni, da so ukrepi, dodeljeni v korist družbe Ryanair in njene odvisne družbe AMS, zlasti značilni za poslovne prakse družbe Ryanair.
- (98) Družba Air France je Komisiji predložila tudi pripombe glede uporabe novih smernic v tem primeru. Nasprotuje uporabi novih smernic v primerih, povezanih s pomočjo za tekoče poslovanje za letališča, tudi kadar je bila pomoč izplačana pred objavo novih smernic.
- (99) Prvič, družba Air France meni, da gre za retroaktivno uporabo novih smernic, ki koristi brezobzirnim upravljavcem, saj bi se s tem upravičilo ravnanje, ki ni bilo v skladu s pravili, veljavnimi v obdobju, v katerem je prišlo do zadevnega ravnanja. Navedeni pristop zato kaznuje upravljavce, ki so upoštevali prejšnje smernice in so se odpovedali prejemanju javnih sredstev.
- (100) Drugič, družba Air France poudarja, da je retroaktivna uporaba novih smernic za pomoč za tekoče poslovanje, dodeljene letališčem, v nasprotju s splošnimi pravnimi načeli in evropsko sodno prakso.

6.2 Pripombe družbe Ryanair

- (101) Letalski prevoznik Ryanair (v nadaljnjem besedilu: družba Ryanair) nasprotuje trditvi, da sporazum o letaliških storitvah, ki ga je sklenil z letališčem Angoulême, pomeni državno pomoč.
- (102) Trdi, da je njegova odločitev o uvedbi rute med letališčema London Stansted in Angoulême temeljila na njegovi želji, da si zagotovi nizkocenovno bazo z okoljem, ki ustreza značilnostim letališča Angoulême. Poleg tega je letališče Angoulême zaradi svojih posebnosti nudilo konkurenčen seznam letaliških pristojbin. Družba Ryanair meni, da je letališče kljub negotovostim, povezanim z uvedbo nove rute⁽⁶⁰⁾, in zaradi prevzetega tveganja lahko razumno pričakovalo, da mu bo sklenjen sporazum zaradi uspeha družbe na drugih rutah prinesel dobiček.
- (103) Družba Ryanair poudarja tudi, da je bila odločitev glede ukinitve rute London Stansted–Angoulême sprejeta iz poslovnih razlogov. Trdi, da je bil izpad prihodka glede na leto 2008 leta 2009 višji za [...] %⁽⁶¹⁾. Poudarja, da se je na podlagi člena 9 sporazuma o letaliških storitvah pogajala v dobri veri, da bi z letališčem Angoulême dosegla ustrezen gospodarski sporazum. Trdi, da je septembra 2009 zahtevala znižanje letaliških pristojbin. Ko je sindikat SMAC 3. februarja 2010 zahtevo zavrnil, je družba Ryanair predlagala nadaljnje obratovanje rute le julija in avgusta, kar je sindikat SMAC zavrnil takoj, sporazum pa je bil nato prekinjen.

6.2.1 Državna sredstva in pripis državi

6.2.1.1 Prisotnost državnih sredstev

- (104) Družba Ryanair poudarja, da vsa sredstva gospodarske zbornice ne izhajajo iz pristojbin. Meni, da morajo letališča, ki jih upravlja gospodarska zbornica, v skladu s členom R. 224-6 zakonika o civilnem letalstvu svoje odhodke financirati s prihodkom, ustvarjenim z letališkimi dejavnostmi. Družba Ryanair meni, da je zbornica zagotavljala večino sredstev za financiranje letališča. Nasprotno sindikat SMAC ni imel izkušenj z upravljanjem letališča⁽⁶²⁾.

⁽⁶⁰⁾ Družba Ryanair poudarja, da se z letališča Angoulême niso opravljali redni komercialni leti z zrakoplovi, kot jih uporablja sama, zato donosnosti povezave ni mogla oceniti na podlagi nobenega referenčnega merila.

⁽⁶¹⁾ Družba Ryanair padec prihodka pripisuje zvišanju potniških pristojbin v Združenem kraljestvu, zvišanju cen nafte in gospodarski krizi na splošno.

⁽⁶²⁾ Družba Ryanair poudarja, da je pogajanja vodila zbornica.

6.2.1.2 Pripis ukrepov državi

- (105) Družba Ryanair meni, da dejstvo, da je zbornica pod nadzorom države in da so njena sredstva pristojbine, ne zadošča za izpolnitev merila pripisa državi.
- (106) Trdi, da le na podlagi merila ureditve, tj. javne narave organa, ni mogoče ugotoviti, da je ukrep mogoče pripisati državi⁽⁶³⁾. V tem primeru bi bilo treba razlikovati med gospodarskimi zbornicami in drugimi javnimi organi⁽⁶⁴⁾. Družba Ryanair glede tega ugotavlja, da so gospodarske zbornice v členu L 711-1 trgovskega zakonika, ki je veljal junija 2005, opredeljene kot javni gospodarski organi (*établissements publics économiques*) in da je bila v predhodnem poročilu opredeljena njihova „dvojna institucionalna narava“, podani pa so bili tudi pomisleki glede njihove razvrstitve⁽⁶⁵⁾. Družba Ryanair poudarja tudi, da država ne sodeluje pri njihovem postopku odločanja, saj je njena vloga omejena na upravni nadzor⁽⁶⁶⁾.

6.2.2 Selektivna prednost

6.2.2.1 Skupna ocena gospodarske prednosti, dodeljene družbama Ryanair in AMS

- (107) Družba Ryanair meni, da se skupaj z družbo AMS ne bi smela šteti za edinega upravičenca zadevnih ukrepov.
- (108) Prvič, upravičenec sporazuma o tržnih storitvah je bilo letališče; cilj ni bil povečati koeficienta zasedenosti ali donosa na ruti družbe Ryanair. Drugič, dejstvu, da so cilji zadevnih sporazumov različni, ni mogoče nasprotovati na podlagi delniške strukture družbe AMS ali njenih ciljev. Družba Ryanair poudarja tudi, da kljub enemu upravljavcu, kot poudarja Komisija, sporazumov ni podpisala ista oseba⁽⁶⁷⁾.
- (109) Družba Ryanair ugotavlja tudi, da sklenitev sporazuma o tržnih storitvah ni predpogoj za uvedbo rute. Vendar je ta praksa pogostejša v primeru regionalnih letališč⁽⁶⁸⁾.

6.2.2.2 Skupna ocena sporazuma o letaliških storitvah in sporazuma o tržnih storitvah

- (110) Družba Ryanair nasprotuje skupni oceni sporazuma o tržnih storitvah in sporazuma o letaliških storitvah. Poudarja, da so sporazumi o tržnih storitvah zadeva, ki se nanaša na družbo AMS, ki je v lasti družbe Ryanair. Pogajanja glede sporazumov in njihova sklenitev potekajo ločeno od sporazumov družbe Ryanair z letališči.
- (111) Vendar družba Ryanair poudarja, da družba sama oglašuje svoje namembne kraje. Poudarja tudi, da je na svojem spletnem mestu oglaševala v korist tretjih strani, pri čemer družba AMS ni sodelovala. Nazadnje družba Ryanair meni, da je Komisija v svojem sklepu o letališču Bratislava⁽⁶⁹⁾ priznala, da je oglaševanju na spletnem mestu družbe mogoče pripisati določeno vrednost.

6.2.2.3 Načelo preudarnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu

(a) Poslovni načrt

- (112) Družba Ryanair trdi, da se naložbene odločitve ne sprejemajo nujno na podlagi poslovnega načrta. Dejstvo, da se družbi Ryanair, drugim družbam in nekaterim konkurenčnim organom⁽⁷⁰⁾ poslovni načrti ne zdijo nujno koristni, zadošča za ugotovitev, da realno niso dejavnik, ki bi bil značilen za ravnanje vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

⁽⁶³⁾ Družba Ryanair navaja sodbo Sodišča v zadevi C-482/99, Francija proti Komisiji, Recueil 2002, str. I-4397.

⁽⁶⁴⁾ Družba Ryanair navaja mnenje št. 351 654, ki ga je 16. junija 1992 predložil državni svet.

⁽⁶⁵⁾ Poročilo št. 2388 o osnutku zakona o konzularnih mrežah, ki ga je v imenu Odbora za gospodarske zadeve pripravila Catherine Vautrin.

⁽⁶⁶⁾ Družba Ryanair trdi, da izvajanje tega nadzora ne pomeni, da država poda mnenje o sporazumih, ki se v tem primeru obravnavajo.
⁽⁶⁷⁾ Sporazum o letaliških storitvah je podpisal podpredsednik družbe Ryanair Michael Cawley, sporazum o tržnih storitvah pa je podpisal direktor družbe AMS Eddie Wilson.

⁽⁶⁸⁾ Družba Ryanair navaja potrebo letališča po razvoju podobe znamke in povečanju deleža prihajajočih potnikov v skupnem številu potnikov, ki uporabljajo letališče.

⁽⁶⁹⁾ Sklep Komisije 2011/60/EU z dne 27. januarja 2010 o državni pomoči C 12/08 (ex NN/74/07) – Slovaška – Sporazum med letališčem Bratislava in družbo Ryanair (UL L 27, 1.2.2011, str. 24).

⁽⁷⁰⁾ Družba Ryanair navaja stališče sodišča Competition Appeal Tribunal Združenega kraljestva z dne 21. maja 2010 v zadevi 1145/4/8/09, Stagecoach group Plc proti Komisiji za konkurenco, točka 75.

- (b) Pripombe o pogojih za uporabo načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu
- (113) Družba Ryanair meni, da Komisija ne more selektivno uporabljati načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Ob navajanju stališča Splošnega sodišča ⁽⁷¹⁾ poudarja, da mora Komisija gospodarski posel presoјati kot celoto ter upoštevati vse upoštevne dejavnike ukrepov in njihov kontekst ⁽⁷²⁾.
- (114) Poleg tega družba Ryanair meni, da mora Komisija primerjati sporazume, sklenjene med družbo Ryanair in javnimi letališči, in sporazume, sklenjene z letališči, ki so v delni ali popolni lastni zasebnih vlagateljev. Družba Ryanair za namene te analize navaja študijo ⁽⁷³⁾. Ob navedbi sodne prakse Sodišča ⁽⁷⁴⁾ navaja, da lahko Komisija pristop, ki temelji na stroških, sprejme le, kadar sklicevanje na zasebnega vlagatelja ni mogoče.
- (115) Družba Ryanair meni, da je pristop Komisije, da sprejema le primerjalna letališča iz zaledja letališča v preiskavi, napačen ⁽⁷⁵⁾.
- (116) Družba Ryanair trdi, da na referenčne tržne cene, pridobljene pri primerljivih letališčih, ni vplivala državna pomoč, dodeljena bližnjim letališčem. Zato je mogoče okvirno oceniti tržno referenčno merilo za preskuse načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu.
- (117) Namreč,
- primerjalne analize se za preskuse načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu pogosto uporabljajo zunaj področja državne pomoči,
 - družbe na določanje cen medsebojno vplivajo le, če gre pri njihovih proizvodih za nadomestilo ali dopolnilo,
 - ni nujno, da letališča v istem zaledju medsebojno konkurirajo, letališča v državni lasti, ki so v zaledju primerjalnih letališč, uporabljenih v predloženih poročilih, pa tem predstavljajo omejeno konkurenco. Manj kot tretjina komercialnih letališč v zaledju primerjalnih letališč je v celoti v državni lasti, nobeno letališče v zaledju primerjalnih letališč pa se ni soočalo s tekočimi premisleki glede državne pomoči (od aprila 2013);
 - tudi kadar primerjalnim letališčem konkurirajo letališča v državni lasti iz istega zaledja, se lahko za njihovo ravnanje upravičeno šteje, da je v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu (če je velik lastniški delež v zasebni lasti ali z letališčem upravlja zasebna družba);
 - letališča, ki so v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu, ne bodo določila cen, nižjih od dodatnih stroškov.
- (118) Družba Ryanair trdi, da je treba pri načelu vlagatelja v tržnem gospodarstvu najprej upoštevati nizko gospodarsko vrednost regionalnih letališč, šele nato pa hiter razvoj njihove dejavnosti. Glede stroškov, povezanih z zaprtjem ali ohranjanjem delovanja teh letališč, družba Ryanair ob opozarjanju na sodno prakso Splošnega sodišča ⁽⁷⁶⁾ meni, da bi bilo treba vsako cenovno ugodnejšo možnost šteti za skladno z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu.
- (119) Družba Ryanair zato meni, da Komisija ne bi smela upoštevati povprečnih stroškov, ampak dodatne stroške. Za letališče Angoulême je bilo gospodarsko smiselno, da cene oblikuje po mejnih (ali celo nižjih) cenah.

⁽⁷¹⁾ Zadeva T-196/04, Ryanair Ltd proti Komisiji, ZOdl. 2008, str. II-03643.

⁽⁷²⁾ Družba Ryanair glede tega navaja prihodke iz neletalskih dejavnosti in zunanje učinke omrežja.

⁽⁷³⁾ Študija z dne 25. junija 2012, ki jo je izvedla družba Oxera.

⁽⁷⁴⁾ Družba Ryanair navaja sodbo Sodišča v združenih zadevah C-83/01 P, C-93/01 P in C-94/01 P, Chronopost SA, ZOdl. 2008, str. I-6993. Navaja tudi okvir Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve (2011).

⁽⁷⁵⁾ Opredelitev tržnega referenčnega merila v primerjalni analizi za preskuse načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Zadeve v zvezi z državno pomočjo za družbo Ryanair, ki jih je pripravila družba Oxera, 9. april 2013.

⁽⁷⁶⁾ Zadeva T-98/00, Linde proti Komisiji, Recueil 2002, str. II-03961, točke 43 do 54.

- (120) Večja kot je konkurenca, s katero se letališče sooča, večja je spodbuda za znižanje cen na mejne stroške.
- (121) Podobno bi morala po mnenju družbe Ryanair Komisija upoštevati posebno naravo posameznega letališča⁽⁷⁷⁾. Glede tega meni, da si regionalna letališča v zelo konkurenčnem okolju prizadevajo, da bi z njo sklenila sporazume. Pri tem ta letališča ravnavo enako kot zasebni vlagatelji.
- (122) Letališče želi izboljšati svojo podobo, zato se oglašuje. Ta učinek je še večji, če je tržna moč regionalnih letališč omejena in želijo privabiti letalske prevoznike, ki lahko prispevajo k razvoju njihovega prometa.
- (123) Družba Ryanair nadalje navaja, da bi moralo biti v poslovnem načrtu, ki se uporablja za navedena letališča, navedeno, da se za nepovratne šteje le del fiksnih in infrastrukturnih stroškov. Časovni horizont poslovnega načrta bi moral namesto običajnih pet let trajati 15 let.
- (124) Družba Ryanair v tem okviru trdi, da bi bilo treba sprejeti pristop enojnega obračunavanja. Na podlagi stališča Komisije v njenem sklepu o letališču Bratislava⁽⁷⁸⁾ meni, da so prihodki iz neletalskih dejavnosti, ki predstavljajo približno 50 % prihodka letališča, za premalo izkoriščena regionalna letališča zelo pomembni. Kazni iz sporazumov, sklenjenih z družbo Ryanair, ki bi jih ta morala poravnati, če ne bi izpolnila svojih obveznosti, je mogoče pojasniti z željo po povečanju teh prihodkov zaradi kritja fiksnih stroškov v čim večjem obsegu. Dejavnost družbe Ryanair poveča gospodarsko vrednost letališča, ki lahko to prednost izkoristi in privabi druge letalske prevoznike.
- (125) Po navedbah družbe Ryanair zanimanje regionalnih letališč za sklenitev sporazuma z letalskim prevoznikom, kot je sama, še povečajo mrežni učinki, povezani z uvedbo rute⁽⁷⁹⁾. Družba Ryanair meni, da se je letališče Angoulême za sklenitev sporazuma z njo še toliko bolj zanimalo, ker bi bila edina druga možnost uvajanje rut z obveznostmi javne službe z letalskimi prevozniki, ki uporabljajo majhne zrakoplove, kot je družba Twin Jet. Vendar družba Ryanair poudarja, da bi imelo letališče pri tej drugi možnosti oportunitetne stroške, saj so pri večjih letalskih prevoznikih stroški na potnika nižji.
- (126) Družba Ryanair meni tudi, da bi morala Komisija upoštevati zunanje učinke omrežja, ustvarjene z dejavnostjo družbe. Sporazum, sklenjen z družbo Ryanair, privablja druge letalske prevoznike, ki si prizadevajo za boljšo prepoznavnost in infrastrukturo. Ti mrežni učinki pozitivno vplivajo na prihodke iz letalskih in neletalskih dejavnosti⁽⁸⁰⁾. Družba Ryanair meni, da je Komisija ta pristop sprejela v svojem sklepu o letališču Bratislava⁽⁸¹⁾. Letališča si zato prizadevajo za sklenitev sporazuma z letalskim prevoznikom, ki poda zaveze glede prometa.
- (127) Družba Ryanair poudarja, da sporazumi, ki jih sklene, niso izključni. Drugi letalski prevozniki, ki nudijo enake storitve kot družba Ryanair, bi lahko imeli enake pogoje za delovanje.
- (128) Družba Ryanair glede analize donosnosti trdi, da bi razumen vlagatelj iz zasebnega sektorja sprejel naslednja načela⁽⁸²⁾:
- ocena se izvede postopno,
 - predhodni poslovni načrt ni nujno potreben,
 - za letališče, ki ni preveč zasedeno, je ustrezna metodologija oblikovanja cen pristop enojnega obračunavanja,
 - upoštevati bi se morali le prihodki, povezani z gospodarsko dejavnostjo zadevnega letališča,

⁽⁷⁷⁾ Družba Ryanair navaja stališče Komisije v njenem sklepu 2011/60/EU, navedenem v opombi 69 uvodne izjave 111.

⁽⁷⁸⁾ Glej sklep, naveden v opombi 69.

⁽⁷⁹⁾ Po mnenju družbe Ryanair so ti zunanji učinki naslednji: 1. Dejstvo, da se z uvedbo rute na regionalnem letališču drugim letalskim prevoznikom pošlje pozitiven signal glede možnosti donosa; natančneje, družba Ryanair navaja, da je nekaj tednov, preden je družba Ryanair ukinila ruto, družba Cityline z letališčem Angoulême nameravala skleniti sporazum za vzpostavitev redne zračne rute. 2. Prisotnost velikega letalskega prevoznika omogoči razvoj neletalskih storitev, kar nadalje prispeva k ustvarjanju večjega prometa.

⁽⁸⁰⁾ Prihodki iz neletalskih dejavnosti se povečajo zlasti, če se na letališču dalj časa zadržujejo potniki brez vmesnega postanka. Na podlagi tega se privabijo trgovske verige, ki poslujejo na letališčih.

⁽⁸¹⁾ Glej sklep, naveden v opombi 69.

⁽⁸²⁾ Načela, na katerih temelji analiza donosnosti za preskuse načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Zadeve v zvezi z državno pomočjo za družbo Ryanair, ki jih je pripravila družba Oxera, 9. april 2013.

- upoštevati bi se moralo celotno trajanje sporazuma, vključno z morebitnimi podaljšanji,
- pri ocenjevanju donosnosti sporazumov se ne bi smeli upoštevati prihodnji finančni tokovi.
- (129) Dodatno donosnost sporazumov z družbo Ryanair bi bilo treba oceniti na podlagi ocen ukrepov za interno stopnjo donosnosti ali neto sedanjo vrednost.
- (c) Uporaba načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu
- (130) Družba Ryanair na splošno meni, da je zbornica ravnala kot dejanski zasebni vlagatelj, saj že to, da ni odvisna od države, dokazuje skladnost z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Dejstvo, da je financiranje naložb letališča zagotovil član sindikata SMAC, je dodaten dokaz, saj je bilo povečanje vrednosti letališča v interesu njegovih lastnikov.
- (131) Družba Ryanair poudarja, da bi bilo treba letališke pristojbine, ki jih plačuje, oceniti glede na njene zmanjšane potrebe. Trdi, da v primerjavi z drugimi letalskimi prevozniki v okviru svojega poslovnega modela potrebuje manj okenc za prijavo na let, opreme in storitev; vmesnih postankov ne uporablja, zato sta trajanje in intenzivnost zemeljske oskrbe njenih letal krajša, produktivnost njenega osebja pa večja, da se zmanjša odvisnost od letaliških storitev.
- (132) Prav tako meni, da so za namene uporabe načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu nekatera evropska letališča zaradi podobnosti⁽⁸³⁾ zamenljiva z letališčem Angoulême. Družba Ryanair je glede tega predložila primerjalno študijo, v kateri je bilo ugotovljeno, da so letališke pristojbine, ki jih zaračunavajo letališča [...], [...], [...] in [...], primerljiva z letališčem Angoulême, v povprečju nižja od pristojbin na letališču Angoulême⁽⁸⁴⁾.

Preglednica 11

Letališča, primerljiva z letališčem Angoulême

Primerjava značilnosti letališč	Angoulême	[...]	[...]	[...]	[...]
Število prebivalcev mesta z letališčem	45 000	168 000	157 000	31 400	121 000
Razdalja do mesta (v km)	14	12	45	46	11,5
Največje mesto na razdalji do 150 km (št. prebivalcev)	Bordeaux (241 000)	[...] (441 000)	[...] (481 000)	[...] (76 000)	[...] (1 119 000)
Najbližje veliko letališče (št. potnikov leta 2009)	Bordeaux (3,3 milijona)	[...] (1,8 milijona)	[...] (7,7 milijona)	[...] (2,8 milijona)	[...] (19 milijonov)

- (133) Družba Ryanair trdi tudi, da odločitve, ki jih je letališče Angoulême sprejelo po ukinitvi rute do letališča London Stansted, kažejo, da so bili po mnenju letališča redni komercialni leti v Združeno kraljestvo, ki jih izvaja nizkocenovni prevoznik, verodostojna rešitev. V zvezi s tem navaja sporazum, sklenjen s skupino SNC-Lavalin, ki je bila pooblaščenca za uvedbo agresivnega razvojnega scenarija.
- (134) Poleg tega družba Ryanair trdi, da bi zagotovljen delež potnikov, h kakršnemu se je zavezala tudi sama, omejil gospodarsko tveganje letališča. Jamstvo zato upravičuje stopnjo donosnosti, nižjo od tiste, ki bi jo zahteval zasebni vlagatelj, ki ne bi imel koristi od takšne določbe.

⁽⁸³⁾ Te podobnosti izhajajo iz značilnosti letališč (manj kot 150 kilometrov oddaljena od velikih mest in konkurirajo drugim letališčem) in ravni prihodkov v sosednjih regijah.

⁽⁸⁴⁾ Na splošno so bile v obravnavanem obdobju letališke pristojbine na letališču Angoulême za [...] % višje na rotacijo in za [...] % višje na potnika. Vendar družba Oxera poudarja, da družba Ryanair leta 2009 ni plačevala letališke pristojbine.

- (135) Družba Ryanair ugotavlja tudi, da je iz pristopa enojnega obračunavanja ⁽⁸⁵⁾ razvidno, zakaj si letališče prizadeva za čim višje prihodke z znižanjem svojih letaliških pristojbin. Družba Ryanair zato nasprotuje oceni, da negativna cena ne more biti tržna cena. Meni, da je lahko negativna letališka pristojbina v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu, če je pričakovana stopnja prihodkov iz neletalskih dejavnosti dovolj visoka. V tem primeru meni, da bi lahko zasebni vlagatelj razumno predvideval, da bi se takrat neobstoječi prihodki iz neletalskih dejavnosti zaradi prometa, ki bi ga lahko ustvaril, povečali ⁽⁸⁶⁾.
- (136) Trdi, da ta pristop podpira posebnost položaja letališča Angoulême. Meni, da bi moral vlagatelj v tržnem gospodarstvu infrastrukturne stroške in fiksne stroške poslovanja šteti za nepovratne stroške. To še bolj drži v tem primeru, saj bi letališče Angoulême verjetno trpelo zaradi konkurence hitrega vlaka TGV ⁽⁸⁷⁾. Če bi bilo zaprtje letališča ena od možnosti, družba Ryanair trdi, da tržna vrednost sredstev, zmanjšana za neto stroške zaprtja, ne bi bila visoka. Ti nepovratni stroški se zato ne bi smeli upoštevati.
- (137) Poleg tega družba Ryanair ob upoštevanju, da se je zavezala k najnižjemu obsegu prometa, zaradi neizpolnitve te zaveze pa bi morda morala plačati kazni, meni, da za letališče z značilnostmi letališča Angoulême vsaka poslovna ponudba pomeni izboljšanje položaja. Edini pogoj je, da so njegovi mejni prihodki višji od mejnih stroškov, zaradi česar bi bil položaj letališča Angoulême drugačen od tistega, ki ga je Sodišče analiziralo v sodbi v zadevi Chronopost ⁽⁸⁸⁾. Družba Ryanair zato trdi, da v tem primeru zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu, če bi bila infrastruktura že vzpostavljena, ne bi nujno poskušal doseči donosov iz naložb. Po mnenju družbe Ryanair takšen vlagatelj od letalskega prevoznika pogodbenika tudi ne bi zahteval sodelovanja pri kritju stroškov poslovanja, ki so nastali pred sklenitvijo sporazuma.
- (138) Nazadnje družba Ryanair trdi, da se odločitve, ki jih je sprejelo letališče Angoulême, niso nanašale izrecno nanjo.
- (139) To velja predvsem za odločitve glede prilagoditve letališča Angoulême. Večina teh naložb se je izvedla pred njenim prihodom. Poudarja tudi, da so bile številne pogodbe o zaposlitvi za člane osebja sklenjene ali podaljšane po njegovem odhodu. Navedene odločitve so bile torej del obsežnejšega načrta, s katerim bi se letališče Angoulême uveljavilo na trgu nizkocenovnih prevoznikov ⁽⁸⁹⁾. To dokazujejo odločitve, ki jih je sindikat SMAC sprejel naknadno, tj. po odhodu družbe Ryanair, kot je na primer izbira scenarija, ki ga je izvajala skupina SNC-Lavalin.
- (140) Nazadnje družba Ryanair poudarja, da bi se v skladu s členom 3 sporazuma o letaliških storitvah pogoji za poslovanje, ki so se ji dodelili, lahko dodelili tudi kateremu drugemu letalskemu prevozniku. Trdi, da je višino letaliških pristojbin v vsakem primeru objavilo letališče Angoulême.

(d) Pripombe v zvezi s plačili družbi AMS

- (141) Družba Ryanair se ne strinja s predhodno oceno Komisije, da so plačila družbi AMS stroški letališča, ker se s tem pristopom ne upošteva vrednost, ki jo imajo storitve družbe AMS za letališče. Družba Ryanair nadalje meni, da bi se moral za namene preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu nakup kakovostnih storitev trženja po tržni stopnji upoštevati ločeno od povezanega pogodbenega dogovora med letališčem in letalskim prevoznikom.
- (142) V podporo tej trditvi je predložila analizo referenčnih cen, ki jih je zaračunavala družba AMS, in cen za primerljive storitve, ki jih nudijo druga potovalna spletna mesta ⁽⁹⁰⁾. V skladu z ugotovitvijo iz analize so bile cene, ki jih je zaračunavala družba AMS, nižje od povprečja ali v srednjem razponu cen, ki so jih zaračunavala primerljiva spletna mesta.
- (143) Po mnenju družbe Ryanair to kaže, da so cene družbe AMS v skladu s tržnimi cenami, odločitev javnega letališča, da plača storitve družbe AMS, pa v skladu s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Družba Ryanair je nadalje predložila dokaze o storitvah, ki se zagotavljajo letališčem na podlagi pogodb z družbo AMS, da bi pokazala vrednost teh storitev za letališča.

⁽⁸⁵⁾ Glej uvodno izjavo 124 tega sklepa.

⁽⁸⁶⁾ Družba Ryanair navaja možnost, da bi zadevni vlagatelj za primer vzel letališče La Rochelle, za katero meni, da je podobno.

⁽⁸⁷⁾ Odločitev za izgradnjo proge Angoulême–Bordeaux je bila sprejeta julija 2006, odločitev za izgradnjo proge Tours–Angoulême pa junija 2009.

⁽⁸⁸⁾ Družba Ryanair navaja sodbo Sodišča v združenih zadevah C-83/01 P, C-93/01 P in C-94/01 P, Chronopost SA, ZOdl. 2008, str. I-6993. Vendar družba Ryanair priznava, da bi bilo treba ta pristop izpopolniti, če bi se fiksni stroški ob doseženi določeni zgornji meji dejavnosti bistveno povečali. V tem primeru meni, da bi bilo ustrezneje upoštevati neto sedanjo vrednost v daljšem obdobju.

⁽⁸⁹⁾ Družba Ryanair meni, da bi se navedene naložbe izvedle tudi, če ne bi bila prisotna, saj so se infrastrukturne naložbe izvajale kljub zelo majhnemu številu potnikov.

⁽⁹⁰⁾ Družba Oxera, „Are prices set by AMS in line with the market rate?“ (Ali so cene družbe AMS v skladu s tržno stopnjo?), pripravljeno za družbo Ryanair, 20. december 2013.

- (144) Tudi če bi Komisija kljub nasprotovanju takšnemu pristopu vztrajala pri vključitvi sporazumov z družbo AMS in sporazumov o letaliških storitvah z družbo Ryanair v en sam preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu, bi bilo treba po mnenju družbe Ryanair upoštevati vrednost, ki so jo imele storitve družbe AMS za letališče.
- (145) Poleg tega družba Ryanair navaja ugotovitve iz različnih poročil, ki potrjujejo, da ima močno vseevropsko znamko, ki lahko privabi premije za svoje storitve oglaševanja.
- (146) Družba Ryanair je predložila tudi poročilo, ki ga je družba Oxera, ki je njen gospodarski svetovalec, pripravila v zvezi z načeli, za katere meni, da bi se morala uporabiti pri preskusu donosnosti udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki obsega sporazume o letaliških storitvah med družbo Ryanair in letališči ter sporazume o trženju med družbo AMS in istimi letališči⁽⁹¹⁾. Družba Ryanair poudarja, da to ne vpliva na njeno mnenje, da bi bilo treba za sporazume z družbo AMS in sporazume o letaliških storitvah opraviti ločena preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (147) V poročilu je navedeno, da bi bilo treba prihodek, povezan z družbo AMS, za namene skupne analize donosnosti vključiti na prihodkovno stran, odhodke za družbo AMS pa na stroškovno stran. V ta namen poročilo predlaga metodo, ki temelji na denarnem toku in v skladu s katero bi se odhodki za družbo AMS šteli za dodatne odhodke iz poslovanja.
- (148) V poročilu je navedeno, da dejavnosti trženja prispevajo k ustvarjanju in izboljšanju vrednosti znamke, kar bo verjetno prinašalo posle in dobiček v času trajanja sporazuma o trženju, pa tudi po njegovem prenehanju. Tak primer bi bil, ko bi sporazum z družbo Ryanair privabil druge letalske prevoznike, ki bi privabili gospodarske subjekte in povečali prihodke letališča iz neletalskih dejavnosti. Po mnenju družbe Ryanair bi bilo treba te koristi, če bi Komisija izvedla skupno analizo donosnosti, upoštevati tako, da bi se odhodki za družbo AMS šteli za dodatne odhodke iz poslovanja, izračun dodatnega dobička pa bi bil zmanjšan za plačila družbi AMS.
- (149) Družba Ryanair poleg tega meni, da bi se lahko ob koncu trajanja sporazuma o letaliških storitvah v napovedan dodatni dobiček vključila končna vrednost, da bi se zajela vrednost, ki bo nastala po prenehanju sporazuma. Končna vrednost bi se lahko prilagodila z zadržano predpostavko glede verjetnosti, da se bo sporazum z družbo Ryanair obnovil ali da se bodo drugi letalski prevozniki strinjali s podobnimi pogoji. Družba Ryanair meni, da bi se ob upoštevanju negotovosti glede dodatnega dobička, ustvarjenega po prenehanju sporazuma o letaliških storitvah, tako lahko ocenila spodnja meja za koristi, ki skupno izhajajo iz sporazuma z družbo AMS in sporazuma o letaliških storitvah.
- (150) Navedeno poročilo ta pristop podpira s povzetkom rezultatov študij o učinku oglaševanja na vrednost znamke. V teh študijah je priznано, da se lahko z oglaševanjem ustvari vrednost znamke in izboljša zvestoba strank. Po navedbah iz poročila zlasti oglaševanje na spletnem mestu ryanair.com poveča izpostavljenost znamke letališča. V poročilu je dodano, da lahko manjša regionalna letališča, ki želijo povečati svojo bazo prometa, vrednost svoje znamke povečajo s sklenitvijo sporazumov o oglaševanju z družbo AMS.
- (151) V poročilu je navedeno, da ima pristop na podlagi denarnega toka prednost pred pristopom na podlagi kapitalizacije, v okviru katerega bi se odhodki za družbo AMS šteli za naložbo v neopredmeteno dolgoročno sredstvo (tj. vrednost znamke letališča). Stroški trženja bi se knjižili kot neopredmeteno dolgoročno sredstvo, ki bi se amortiziralo v njegovi dobi koristnosti, s preostalo vrednostjo ob koncu načrtovanega prenehanja sporazuma o letaliških storitvah. Vendar se s tem pristopom ne bi zajele dodatne koristi, ki bi jih imelo letališče zaradi podpisa sporazuma o letaliških storitvah z družbo Ryanair, ocenjevanje vrednosti neopredmetenega dolgoročnega sredstva pa je zahtevno zaradi odhodkov v zvezi z znamko in trajanja dobe koristnosti sredstva.

6.3 Pripombe družbe AMS

- (152) Družba AMS nasprotuje trditvi, da sporazum o tržnih storitvah, ki ga je sklenila z letališčem Angoulême, pomeni državno pomoč. S pogodbo ji ni bila dodeljena nobena selektivna prednost.

6.3.1 Skupna ocena gospodarske prednosti, dodeljene družbama Ryanair in AMS

- (153) Družba AMS poudarja, da opravlja dejansko dejavnost družbe, tj. zagotavlja storitev trženja na internetu. Trdi, da je njena dejavnost v glavnem namenjena povečanju vrednosti oglaševalskega prostora na spletnem mestu družbe Ryanair.

⁽⁹¹⁾ Družba Oxera, „How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?“ (Kako naj bi se sporazumi z družbo AMS obravnavali v okviru analize donosnosti pri preskusu udeleženca v tržnem gospodarstvu?), pripravljeno za družbo Ryanair, 17. januar 2014.

- (154) Poleg tega poudarja, da se je družba Ryanair odločila za delo z drugimi posredniškimi strukturami za trženje drugega oglaševalskega prostora.
- (155) Zato ni razloga za mnenje, da je treba izvesti skupno oceno morebitne gospodarske prednosti, dodeljene družbama Ryanair in AMS.

6.3.2 Skupna ocena sporazuma o letaliških storitvah in sporazuma o tržnih storitvah

- (156) Družba AMS meni, da povečanje števila potnikov, ki uporabljajo storitve družbe Ryanair, ni edina korist, ki jo je imelo letališče Angoulême na podlagi sporazuma o tržnih storitvah. Ugotavlja, da je pogodba, ki sta jo sklenila letališče in družba AMS, drugačna od pogodbe z družbo Ryanair. Poleg tega poudarja, da družba Ryanair svoje storitve promovira z lastnimi sredstvi. Letališče Angoulême torej s sklenitvijo pogodbe o tržnih storitvah z družbo AMS ni pripomoglo k promociji storitev družbe Ryanair.
- (157) Kot primer družba AMS ugotavlja, da koeficient zasedenosti družbe Ryanair v povprečju vedno znaša [...] %, ne glede na to, ali se je z njo sklenila pogodba o tržnih storitvah. Poleg tega družba AMS trdi, da so prihodki družbe Ryanair enaki pri vseh potnikih, ne glede na to, ali gre za prihod na določeno letališče ali odhod z njega.
- (158) Na splošno družba AMS ugotavlja, da oglaševanje koristi tistim, ki zagotovijo oglaševalski prostor⁽⁹²⁾. V tem primeru se ta zunanji učinek kaže v vedno večji priljubljenosti spletnega mesta družbe Ryanair, ne glede na to, ali za oglaševanjem stoji javni ali zasebni subjekt. Zasebni vlagatelj se ne bi odrekel naložbi, ker bi od nje imele korist tretje strani, zato družba AMS meni, da letališču Angoulême ni bilo treba upoštevati dejstva, da je imela tudi družba Ryanair korist od njegove naložbe v oglaševanje.
- (159) Družba AMS meni, da je družba Ryanair v tem primeru postavila temelje, saj zdaj večina letalskih prevoznikov prodaja prostor, ki je na voljo na njihovem spletnem mestu. Vendar meni, da je bilo spletno mesto družbe Ryanair posebno, saj je imelo izredno vrednost⁽⁹³⁾. Zato ni bilo primerljivo s spletnimi mesti drugih letalskih prevoznikov.

6.3.3 Merilo preudarnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu

6.3.3.1 Obstoje prednosti v korist družbe AMS

- (160) Družba AMS meni, da ni imela nobene gospodarske prednosti v smislu člena 107(1) PDEU. Trdi, da so njene storitve namenjene zasebnim in javnim subjektom. Zato bi lahko imela korist od enakega ukrepa zasebne družbe. Dodaja, da letališč ne sili v nakup svojih tržnih storitev⁽⁹⁴⁾ in da je oglaševalski prostor, ki ga trži, omejen vir, za katerega obstaja veliko povpraševanje.

6.3.3.2 Povezava med storitvami družbe AMS in potrebami njenih strank

- (161) Družba AMS meni, da je oglaševanje za regionalna letališča nujno. Njihov cilj je večja prepoznavnost storitev, ki jih nudijo. Dodaja, da velika letališka vozlišča sama menijo, da je oglaševanje zaželeno. Tako izboljšana podoba koristi zadevnim letališčem⁽⁹⁵⁾. Družba AMS v zvezi s tem trdi, da je ta odhodek strateška naložba, primerljiva z naložbami družb, kot so Coca-Cola, McDonald's in Nike.
- (162) Te naložbe so še toliko pomembnejše, ker skoraj polovica prihodkov letališč izvira iz neletalskih dejavnosti. V tem primeru je imelo letališče Angoulême še večji interes za ustvarjanje prometa, sestavljenega iz mednarodnih potnikov, saj rednega potniškega prometa skoraj ni bilo. Nasprotno družba AMS meni, da družbi Ryanair ni bilo v interesu prispevati k tem naložbam v oglaševanje, saj od prihoda ali odhoda potnikov nima dodatnega prihodka.

⁽⁹²⁾ Družba AMS navaja primer oglasa, objavljenega v časopisu, ki potrjuje njegovo podporno vlogo pri izvajanju takšnega trženja, zato lahko zahteva višje plačilo ali proda več oglaševalskega prostora; ali pa znamke pijače, pri kateri se z oglaševanjem poveča prodaja distributerja.

⁽⁹³⁾ Ocena, ki jo je podala družba AMS, temelji na poročilu, ki ga je maja 2011 objavila družba Zénobie Conseil. Družba AMS poudarja tudi, da spletno mesto družbe Ryanair zbere 4,5 milijarde ogledov letno, 80 % obiskovalcev spletnega mesta je neposrednih, stopnja odboja je 17-odstotna, obiskovalec se na njenem spletnem mestu v povprečju zadrži 9 minut in 36 sekund, privabi pa lahko veliko številno morebitnih strank.

⁽⁹⁴⁾ Družba AMS poudarja, da se številna letališča ne odločijo za oglaševanje na spletnem mestu družbe Ryanair.

⁽⁹⁵⁾ Povečanje dohodnega prometa prek letalskega prevoznika, na čigar spletnem mestu se izvaja oglaševanje, ali prek katerega drugega letalskega prevoznika; povečanje prihodkov iz neletalskih dejavnosti z namestitvijo gospodarskih subjektov.

- (163) Družba AMS trdi, da je promocija „znamke“ letališč, zlasti regionalnih letališč, postala običajna praksa. V zvezi s tem navaja željo po povečanju vrednosti in prepoznavnosti letališča, da to postane namembni kraj, ki ga izberejo potniki, in dejstva, da so te naložbe z gospodarskega vidika razumne za javne in zasebne vlagatelje, da te naložbe izvajajo tudi vozlišča, da je povečanje števila odhodnih potnikov v interesu letališča ter da je razlika med regionalnimi letališči in vozlišči ta, da prva niso enako mednarodno prepoznavna. Ta strategija ni odvisna od letalskega prevoznika, ki ga izberejo potniki, saj letališča svoje naložbe v oglaševanje opredelijo glede na zmožnost oglaševalskega prostora, da privabi njihove morebitne stranke.

6.3.3.3 Cena storitev, ki jih je zagotavljala družba AMS

- (164) Družba AMS trdi, da so njene cene v zvezi z letališčem Angoulême tržne cene. Ob primerjavi pogodb, sklenjenih z letališčema [...] in [...], trdi, da ne dela razlik med strankami, ki so letališča, in strankami, ki to niso. Poleg tega meni, da se na podlagi tržne uporabe prostora, ki je na voljo na spletnem mestu družbe Ryanair⁽⁹⁶⁾, lahko ugotovi tudi, da je cena storitev, zagotovljenih letališču Angoulême, tržna cena.
- (165) Družba AMS trdi, da je Komisija v svojem sklepu o letališču Bratislava, navedenem v uvodni izjavi 111 tega sklepa, menila, da ni mogoče izključiti, da se lahko že sami prisotnosti imena letališča na spletnem mestu družbe Ryanair pripiše določena vrednost, če je na njem letališče navedeno kot namembni kraj.
- (166) Poleg tega družba AMS ugotavlja, da je njen cenik objektivni in na voljo na njenem spletnem mestu⁽⁹⁷⁾. Cene iz pogodbe, sklenjene z letališčem Angoulême, so v skladu s tem okvirom. Cene so se določile glede na vrsto zadevne strani⁽⁹⁸⁾, vrsto oglasa⁽⁹⁹⁾, število dnevniških obiskovalcev in število rut do letališča in od njega.
- (167) Nazadnje družba AMS trdi, da so storitve, ki jih zagotavlja, učinkovitejše – ker so bolj usmerjene – kot storitve, ki jih zagotavljajo druge klasične oglaševalske platforme, kot so časopisi. To drži še toliko bolj, ker so oglasi, ki jih zagotavlja na spletnem mestu družbe Ryanair, „stalni“, druga spletna mesta pa jih menjavajo, in ker so se cene iz sporazuma o tržnih storitvah z letališčem Angoulême določile na podlagi cenovne osnove iz leta 2007, promet na spletnem mestu družbe Ryanair v Združenem kraljestvu pa se je med letoma 2008 in 2012 povečal za 55 %.

6.4 Pripombe družbe Transport & Environment

- (168) Pripombe te nevladne organizacije v okviru tega postopka so omejene na pomisleke o vsebini novih letaliških smernic in o sklepih Komisije v sektorju letalstva zaradi njihovega okoljskega učinka.

7. PRIPOMBE FRANCIJE NA PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

- (169) Francoski organi so navedli, da na pripombe zainteresiranih strani nimajo dodatnih pripomb.

8. OCENA UKREPOV POMOČI V KORIST ZAPOREDNIH UPRAVLJAVCEV LETALIŠČA

8.1 Obstoje pomoči v smislu člena 107(1) PDEU

- (170) V skladu s členom 107(1) PDEU je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdržljiva z notranjim trgovom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami.

⁽⁹⁶⁾ Družba AMS pri tem navaja poročilo družbe Mindshare Ireland iz junija 2004.

⁽⁹⁷⁾ www.airportmarketingservices.com

⁽⁹⁸⁾ Domača stran ali stran z navedenimi namembnimi kraji.

⁽⁹⁹⁾ Povezava, pasica, odstavek besedila, oblika zapisa.

- (171) Da bi se nacionalni ukrep opredelil kot državna pomoč, morajo torej biti izpolnjena naslednja kumulativna merila: 1. upravičenec ali upravičenci morajo biti podjetja v smislu člena 107(1) PDEU; 2. ukrep mora biti dodeljen iz državnih sredstev in mogoče ga je pripisati državi; 3. ukrep mora prejemniku ali prejemnikom dodeliti selektivno prednost, in 4. ukrep mora izkrivljati ali bi lahko izkrivljal konkurenco ter verjetno vpliva na trgovino med državami članicami.

8.1.1 Pojem podjetja in gospodarske dejavnosti

- (172) Da se ugotovi, ali opisane subvencije pomenijo državno pomoč, je treba ugotoviti, ali so upravičenci podjetja v smislu člena 107(1) PDEU.
- (173) Komisija pri tem poudarja, da v skladu z ustaljeno sodno prakso pojem podjetja označuje vsak subjekt, ki opravlja gospodarsko dejavnost, ne glede na njegovo pravno obliko in način financiranja⁽¹⁰⁰⁾. Poleg tega pojem gospodarske dejavnosti zajema vsako dejavnost ponujanja blaga in storitev na trgu⁽¹⁰¹⁾.
- (174) Sodišče je v svoji sodbi v zadevi Flughafen Leipzig-Halle potrdilo, da sta upravljanje letališča na komercialni podlagi in gradnja letališke infrastrukture gospodarski dejavnosti⁽¹⁰²⁾. Upravljavec letališča, ki izvaja gospodarske dejavnosti, je ne glede na njegovo pravno obliko in način financiranja vedno podjetje v smislu člena 107(1) PDEU in zato veljajo pravila iz Pogodbe o državni pomoči⁽¹⁰³⁾.
- (175) Komisija v zadevnem primeru poudarja, da so z infrastrukturo, s katero so bile povezane naložbe, financirane z javnimi subvencijami, zlasti podaljšanje vzletno-pristajalne steze in delo na terminalu, na komercialni podlagi upravljali zaporedni upravljavci letališča. Ti upravljavci so v skladu s tem zaračunali uporabo zadevne infrastrukture.
- (176) Financiranje te letališke infrastrukture in morebitna zadevna pomoč za tekoče poslovanje sta bila namenjena zlasti financiranju gospodarske dejavnosti upravljanja letališča na komercialni podlagi, ki so jo izvajali njegovi zaporedni upravljavci. Iz tega sledi, da so subjekti, ki upravljajo z infrastrukturo, podjetja v smislu člena 107(1) PDEU.

8.1.1.1 Subjekti, ki so izvajali gospodarsko dejavnost upravljanja letališča

- (177) Komisija poudarja, da je letališka služba zbornice upravljanje letališča Angoulême in s tem njegovo komercialno dejavnost v letih od 2002 do 2006 izvajala sama.
- (178) Glede obdobja po letu 2006 Komisija poudarja, da se lahko za namene uporabe pravil o državni pomoči v primeru, ko gre za dejansko zagotavljanje blaga ali storitev na trgu, za dva ločena pravna subjekta šteje, da sta skupaj izvajala gospodarsko dejavnost. Po drugi strani subjekta, ki sam ne zagotavlja blaga ali storitev na trgu, ni mogoče šteti za podjetje le, ker ima v lasti delež, čeprav je ta nadzorni, če lahko na podlagi tega deleža uresničuje le pravice, vezane na status delničarja ali družbenika⁽¹⁰⁴⁾. Komisija meni, da sta sindikat SMAC in letališka služba zbornice v obdobju 2007–2011 skupaj upravljala letališče Angoulême na komercialni podlagi. Komercialne prihodke od zagotavljanja letaliških storitev je določila in pobrala letališka služba zbornice, ki je bila odgovorna tudi za upravljanje delovanja letališča. Hkrati je bil sindikat SMAC pristojen za sklepanje komercialnih zvez s tretjimi stranmi v imenu letališča. Bil je tudi operativno in finančno odgovoren za naložbe komercialne narave na letališču. Sindikat SMAC je

⁽¹⁰⁰⁾ Sodbe Sodišča v zadevi C-35/96, Komisija proti Italiji, Recueil 1995, str. I-3851, točka 36; C-41/90, Höfner in Elser, Recueil 1991, str. I-1979, točka 21; v zadevi C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances proti Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Recueil 1995, str. I-4013, točka 14; in v zadevi C-55/96, Job Centre, Recueil 1997, str. I-7119, točka 21.

⁽¹⁰¹⁾ Sodbe Sodišča v zadevi 118/85, Komisija proti Italiji, Recueil 1987, str. 2599, točka 7; v zadevi C-35/96, Komisija proti Italiji, Recueil 1995, str. I-3851, točka 36; in v združenih zadevah od C-180/98 do C-184/98, Pavlov in drugi, Recueil 2000, str. I-6451, točka 75.

⁽¹⁰²⁾ Sodba v združenih zadevah T-443/08 in T-455/08, Freistaat Sachsen in drugi proti Komisiji (v nadaljnjem besedilu: sodba v zadevi Flughafen Leipzig-Halle), ZOdl. 2011, str. II-1311, ki jo je Sodišče potrdilo v sodbi z dne 19. decembra 2012 v zadevi C-288/11 P, Mitteldeutsche Flughafen AG in Flughafen Leipzig-Halle GmbH proti Komisiji (še ni objavljena), točki 42 in 43; glej tudi sodbo Splošnega sodišča v zadevi T-128/98, Aéroports de Paris proti Komisiji, Recueil 2000, str. II-3929, ki jo je Sodišče potrdilo v zadevi C-82/01P, Aéroports de Paris proti Komisiji, Recueil 2002, str. I-9297; in sodbo Splošnega sodišča v zadevi T-196/04, Ryanair proti Komisiji, ZOdl. 2008, str. II-3643, točka 88.

⁽¹⁰³⁾ Glej sodbo Sodišča v združenih zadevah C-159/91 in C-160/91, Poucet proti AGV in Pistre proti Cancava, Recueil 1993, str. I-637.

⁽¹⁰⁴⁾ Sodba Sodišča v zadevi C-222/04, Ministero dell'Economia e delle Finanze proti Cassa di Risparmio di Firenze, ZOdl. 2006, str. I-289, točke 107 do 118 in točka 125.

neposredno sodeloval pri zagotavljanju letaliških storitev, zlasti prek sodelovanja pri upravljanju letališča na komercialni podlagi v tem obdobju, na primer s sklenitvijo sporazumov iz leta 2008.

- (179) Komisija poudarja tudi, da odgovornost sindikata SMAC zaradi prenosa upravljanja letališča Angoulême na skupino SNC-Lavalin s 1. januarjem 2012 ni prenehala. V pogodbenem okviru, določenim s postopkom oddaje javnega naročila z dne 6. julija 2011, je v času trajanja pogodbe za nekatere obveznosti ostal odgovoren sindikat SMAC.
- (180) Sindikat SMAC je edini odgovoren za naložbene odločitve. Financira s tem povezane odhodke⁽¹⁰⁵⁾, čeprav teh odhodkov ni mogoče ločiti od dejavnosti upravljanja letališča⁽¹⁰⁶⁾. Sindikat SMAC nosi znaten del operativnega tveganja, saj zagotavlja uravnoteženost računovodskih izkazov letališča do letne zgornje meje⁽¹⁰⁷⁾. Sindikat SMAC je izrazil namero, da bo neposredno financiral podporo letalskim prevoznikom za izvajanje komercialne politike letališča, usmerjene v ponovno uvedbo rute med letališčem Angoulême in Britanskim otočjem.
- (181) Komisija zato meni, da je bil v obdobju od 1. januarja 2012 sindikat SMAC še vedno skupni upravljevec letališča.
- (182) Komisija v skladu s tem ugotavlja, da so gospodarsko dejavnost letališča Angoulême na komercialni podlagi zaporedno izvajale naslednje tri skupine subjektov:
- letališka služba zbornice v obdobju 2002–2006,
 - skupaj sindikat SMAC in letališka služba zbornice v obdobju 2007–2011 ter
 - skupaj sindikat SMAC in skupina SNC-Lavalin od 1. januarja 2012.

8.1.1.2 Izvajanje javnih pooblastil

- (183) Komisija poudarja, da vse dejavnosti, ki jih izvaja upravljevec letališča, niso nujno gospodarske narave. Dejavnosti, povezane z izvajanjem javnih pooblastil, načeloma niso gospodarske narave.
- (a) Nacionalni sistem za financiranje državnih nalog na francoskih letališčih
- (184) Različne naloge, ki so jih izvajali zaporedni upravljalci letališča Angoulême, povezane z varnostjo zračnega prometa, varovanjem ali okoljsko zaščito, so med letoma 2002 in 2012 financirali javni organi. To financiranje sodi na področje uporabe tega formalnega postopka preiskave.
- (185) Francija je v zvezi s tem navedla splošni sistem za financiranje državnih nalog na francoskih letališčih, ki je vzpostavljen z nacionalnim pravom in opisan v nadaljevanju.
- (186) Ta sistem temelji na pristojbini, letališki pristojbini in dodatnem instrumentu financiranja. Ozadje teh instrumentov, pravila, ki jih urejajo, in naloge, ki se z njimi financirajo, so opisani v nadaljevanju.
- (187) Državni svet je leta 1998 v svoji sodbi v zadevi SCARA⁽¹⁰⁸⁾ razsodil, da so naloge, povezane z varnostjo in varovanjem na letališčih, obveznosti v pristojnosti države, ki jih ni mogoče zaračunati uporabnikom letališč. Po tej sodbi se je z zakonom št. 98-1171 z dne 18. decembra 1998 o organizaciji nekaterih storitev zračnega prometa in členom 136 zakona št. 98-1266 z dne 30. decembra 1998 (zakon o proračunu iz leta 1999)⁽¹⁰⁹⁾ s 1. julijem 1999 uvedla letališka pristojbina. Je namenski davek, saj se lahko prihodek uporabi le za financiranje nekaterih odhodkov, in sicer stroškov nalog, ki po mnenju Francije spadajo med pristojnosti države na letališčih. Z navedenimi pravnimi določbami se je uvedel tudi dodatni instrument za financiranje takšnih nalog. Vrste nalog, ki se financirajo z letališkimi pristojbinami in dodatnim instrumentom financiranja, ter pravila, ki urejajo letališko pristojbino in dodatni instrument, so navedeni v nadaljevanju.

⁽¹⁰⁵⁾ Člen 11 specifikacije in tehničnih določb.

⁽¹⁰⁶⁾ Sodba v zadevi Flughafen Leipzig-Halle, točka 107, glej opombo 102.

⁽¹⁰⁷⁾ Člen 15 specifikacije in tehničnih določb.

⁽¹⁰⁸⁾ Sodba državnega sveta z dne 20. maja 1998 v zadevi Syndicat des Compagnies aériennes autonomes (v nadaljnjem besedilu: sodba v zadevi SCARA).

⁽¹⁰⁹⁾ Zdaj kodificiran v členu 1609w splošnega zakonika o davkih.

- (188) Francoska zakonodaja skupaj s podrobnejšimi regulativnimi določbami natančno določa naloge, ki se lahko financirajo z letališko pristojbino. To so reševalna in gasilska služba na letališčih, preprečevanje nevarnosti prostoživečih živali⁽¹¹⁰⁾, pregled oddane prtljage, potnikov in ročne prtljage, nadzor javnih točk dostopa do omejenega območja⁽¹¹¹⁾, ukrepi okoljske zaščite⁽¹¹²⁾ in samodejni mejni nadzor z biometrično identifikacijo. Navedba samodejnega mejnega nadzora z biometrično identifikacijo je bila v zakonodajo uvedena leta 2008. Drugače se sklop nalog, upravičenih do financiranja iz letališke pristojbine, ni spremenil od njegove uvedbe in je enak nalogam, zajetim v sodbi v zadevi SCARA. Več nacionalnih in evropskih regulativnih instrumentov določa obveznosti, ki jih imajo upravljavci letališča v zvezi z opravljanjem teh nalog. Glede reševalne in gasilske službe na letališčih uredbe na primer natančno določajo človeške in materialne vire, ki jih je treba vzpostaviti glede na značilnosti letališča.
- (189) Letališko pristojbino na letališču plačajo vsi letalski prevozniki, ki letališče uporabljajo. Temelji na številu potnikov ter masi tovora in pošte, ki jih prevaža letalski prevoznik. Višina letališke pristojbine na potnika ali tono tovora ali pošte se letno določi za vsako letališče, odvisna pa je od ocenjenih stroškov opravljanja nalog, ki se financirajo s pristojbino.
- (190) Upravljavci letališč vsako leto pripravijo letno izjavo o stroških in prometu. V teh izjavah so za predhodno leto navedene dejansko ugotovljene stopnje prometa in stroški opravljanja nalog, povezanih z varnostjo in varovanjem⁽¹¹³⁾, ter zneski, ki so bili zbrani z letališko pristojbino in dodatnim instrumentom za financiranje teh nalog. Vključujejo tudi ocene prometa, stroške in prihodke v zvezi z nalogami, povezanimi z varstvom in varovanjem, za tekoče leto in naslednji dve leti. Izjave preverijo upravni organi, ki lahko opravijo tudi inšpekcijske preglede na kraju samem. Višina pristojbine se nato na tej podlagi določi z medministrskim odlokom.
- (191) Višina pristojbin se izračuna na podlagi ocenjenih stroškov in prometa, zato je bil vzpostavljen naknadni mehanizem za prilagoditev, da se zagotovi, da prihodek od letaliških pristojbin, ki je po potrebi dopolnjen s prihodki iz dodatnega instrumenta financiranja, opisanega v nadaljevanju, ne preseže stroškov, ki so dejansko nastali pri opravljanju zadevnih nalog. Zadevni stroški vključujejo operativne stroške in stroške osebja, ki nastanejo pri opravljanju teh nalog, amortizacijo naložb, izvedenih v povezavi s temi nalogami, in delež režijskih stroškov, povezanih s temi nalogami⁽¹¹⁴⁾. Upravljavci morajo za prihodek od letališke pristojbine in dodatnega instrumenta financiranja ter stroške, ki nastanejo pri opravljanju zadevnih nalog, voditi večletne računovodske izkaze. Ko se ugotovi, da je bilanca pozitivna, se ta prenese na skupne račune za predhodna leta, bilanca pa je zato lahko pozitivna ali negativna. Ta bilanca se upošteva pri določanju višine pristojbine za naslednje leto. Poleg tega se pri pozitivni bilanci upoštevajo finančni odlivi, ki jih plača upravljavec.
- (192) Od začetka je bilo treba financiranje iz letališke pristojbine dopolniti z dodatnim instrumentom financiranja. Stroški varnosti in varovanja namreč v nasprotju s prihodki iz letališke pristojbine niso sorazmerni z obsegom zračnega prometa. Jasno je bilo, da bi moral biti na letališčih z majhnim obsegom prometa, če naj bi se pokrili stroški za varnost in varovanje, znesek letališke pristojbine določen visoko, kar bi uporabniki težko sprejeli. Za ta letališča se je zato sprejela določba, na podlagi katere se določi nižji znesek letališke pristojbine, kot bi bil potreben za kritje stroškov, in po potrebi uporabi dodaten instrument financiranja za financiranje upravičenih nalog.
- (193) V zvezi s tem si je sledilo več dodatnih instrumentov. Francoski organi so uporabili poseben sklad, tj. intervencijski sklad za letališča in zračni prevoz (v nadaljnjem besedilu: sklad FIATA), ki je bil, kot je bilo navedeno, skupaj z letališko pristojbino uveden z zakonom št. 98-1266 z dne 30. decembra 1998. Navedeni sklad je nasledil izravnalni sklad za zračni prevoz (v nadaljnjem besedilu: sklad FPTA), ki je bil prvotno namenjen financiranju zračnih povezav, ki naj bi spodbujale regionalni razvoj in prostorsko načrtovanje. Vanj se je vplačal del pristojbin za civilno letalstvo. Iz sklada FIATA so se financirale iste naloge kot iz sklada FPTA, vključene pa so bile tudi naloge, ki so se krile iz letališke pristojbine, da bi se v primerih majhnih letališč lahko dopolnila. V praksi so bile funkcije sklada FIATA v bistvu razdeljene na dva ločena „dela“: na del, povezan z letališčem in namenjen dodatnemu kritju nalog,

⁽¹¹⁰⁾ Pojem nevarnosti prostoživečih živali vključuje nevarnost trkov s pticami, ki krijejo trke zrakoplovov in ptic, pri katerih bi lahko bilo ogroženi potniki in blago na zrakoplovu.

⁽¹¹¹⁾ Opravljanje te naloge lahko na primer vključuje namestitve in vzdrževanje pregrad, ki razmejujejo javne in omejene površine, ali vzpostavitev sistema videonadzora okrog omejenega območja.

⁽¹¹²⁾ Ta naloga vključuje meritve hrupa, po potrebi v povezavi s potmi leta, ter kontrolo kakovosti zraka in vode na območjih ob letališčih.

⁽¹¹³⁾ Tj. naloge, upravičene do financiranja iz letališke pristojbine, kot je bilo opisano.

⁽¹¹⁴⁾ Režijski stroški so povezani zlasti s podpornimi funkcijami, kot so upravljanje človeških virov, finančne zadeve, finančni nadzor naložb, nakupi, nespecializirani sistemi IT, pravni oddelek, splošne storitve, splošno upravljanje, računovodstvo in upravljavski nadzor.

povezanih z varnostjo in varovanjem na majhnih letališčih, in del, povezan z zračnim prevozom ter namenjen subvencioniranju zračnih povezav za spodbujanje regionalnega razvoja in prostorskega načrtovanja. Odločitve glede izplačila subvencij sklada FIATA za dodatno financiranje nalog, povezanih z varnostjo in varovanjem, so se sprejele po posvetovanju z upravljalnim odborom dela sklada FIATA, povezanega z letališčem.

- (194) Leta 2005 se je sklad FIATA nehal uporabljati, ustrezno financiranje pa se je dve leti pod istimi pogoji, kar velja zlasti za mnenje upravljalnega odbora, neposredno izvajalo iz državnega proračuna. Država je od leta 2008 ta instrument zamenjala z zvišanjem letališke pristojbine, pri čemer je bil znesek pristojbine višji od zneska, ki je bil na nekaterih letališčih potreben za kritje nalog, povezanih z varnostjo in varovanjem. Tako nastali presežek se je prerazporedil na manjša letališča, da bi se z njim dopolnil prihodek od letališke pristojbine, ki so ga ta letališča pobrala.
- (195) Kot je bilo pojasnjeno, so v letnih računovodskih izkazih upravljavcev letališča, ki jih preverijo upravni organi, navedeni ocenjeni in dejanski stroški ter prihodki od letališke pristojbine in dodatnega instrumenta. Podobno letni računovodski izkazi upravljavcev, ki se uporabijo za izračun bilance dejanskih stroškov in prihodkov, na podlagi katerih se letališka pristojbina, če je bilanca pozitivna, prilagodi navzdol, upravljavci pa morajo plačati finančne odlive, prikazujejo prihodek od letališke pristojbine in dodatnega instrumenta. Mehanizem za ugotavljanje, preverjanje in prilagoditev financiranja, s katerim naj bi se izognili plačevanju javnih sredstev, ki presegajo dejansko nastale stroške, se torej uporablja za letališko pristojbino in dodatni instrument.

(b) Ocenjevanje splošnega sistema za financiranje državnih nalog, za katere so pooblaščenca francoska letališča

- (196) Kot je Komisija poudarila v novih smernicah, je 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⁽¹¹⁵⁾. V skladu z novimi smernicami⁽¹¹⁶⁾ se dejavnosti na letališču, kot so kontrola zračnega prometa, policija, carina, gasilci, dejavnosti, nujne za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja, ter naložbe v zvezi z infrastrukturo in opremo, potrebno za izvajanje navedenih dejavnosti, na splošno štejejo za negospodarske.
- (197) Poleg tega je v novih smernicah navedeno, da mora biti javno financiranje takih negospodarskih dejavnosti, da ne bi pomenilo državne pomoči, strogo omejeno na zagotavljanje nadomestila za stroške, ki nastanejo v okviru teh dejavnosti, in ne sme povzročiti neupravičene diskriminacije med letališči. Glede drugega pogoja je v smernicah navedeno, da kadar je 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⁽¹¹⁷⁾.
- (198) Dejavnosti, financirane iz splošnega sistema za financiranje državnih nalog na francoskih letališčih, kot je opisano v oddelku 8.1.1.2, so povezane z varovanjem civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja⁽¹¹⁸⁾, nalogami policije⁽¹¹⁹⁾, reševalno in gasilsko službo na letališčih⁽¹²⁰⁾, varnostjo zračnega pometa⁽¹²¹⁾ ter zaščito naravnega in človekovega okolja⁽¹²²⁾. Te dejavnosti je mogoče upravičeno šteti za dejavnosti, ki spadajo v pristojnost države pri izvajanju njenih uradnih pooblastil kot javnega organa. Komisija zato meni, da Francija te naloge upravičeno šteje za naloge države in s tem za negospodarske za namene pravil o državni pomoči.
- (199) Iz tega sledi, da lahko Francija zagotovi tudi javna sredstva za nadomestilo stroškov, ki jih nosijo upravljavci letališč pri opravljanju teh nalog, če je takšno opravljanje nalog z nacionalno zakonodajo nediskriminatorno uvedeno za vsa letališča in če se zaradi teh sredstev ne izplača prekomerno nadomestilo ali pride do diskriminacije med letališči.

⁽¹¹⁵⁾ Sodba Sodišča v zadevi C-118/85, Komisija proti Italiji, Recueil 1987, str. 2599, točki 7 in 8, ter zadevi C-30/87, Bodson proti Pompes funèbres des régions libérées, Recueil 1988, str. 2479, točka 18.

⁽¹¹⁶⁾ Točka 35.

⁽¹¹⁷⁾ Točki 36 in 37.

⁽¹¹⁸⁾ V to kategorijo spadata pregled oddane prtljage, potnikov in ročne prtljage ter nadzor javnih točk dostopa do omejenega območja.

⁽¹¹⁹⁾ V to kategorijo spada samodejni mejni nadzor z biometrično identifikacijo.

⁽¹²⁰⁾ Kot je bilo navedeno, so te tri kategorije izrecno navedene v novih smernicah kot primeri negospodarskih dejavnosti.

⁽¹²¹⁾ V to kategorijo spada preprečevanje nevarnosti prostoživečih živali.

⁽¹²²⁾ V to kategorijo spadajo ukrepi okoljske zaščite.

- (200) Prvič, opozoriti je treba, da se opisani sistem uporablja za vsa civilna letališča v Franciji, kar velja za obseg nalog, na podlagi katerih se izplača nadomestilo, in za instrumente financiranja. Merilo glede nediskriminacije je zato izpolnjeno. V skladu s francosko zakonodajo so za opravljanje državnih nalog pooblašteni upravljavci letališč, vendar to ne velja tudi za financiranje teh nalog, saj je zanj odgovorna država. Zato izplačilo nadomestila za stroške zaradi opravljanja teh nalog iz javnih sredstev ne pomeni blaženja stroškov, ki bi jih v skladu s francoskim pravnim sistemom običajno krili upravljavci letališča.
- (201) Drugič, iz opisa v oddelku 8.1.1.2 je jasno, da sistem iz francoske zakonodaje temelji na strogih mehanizmih za predhodno in naknadno preverjanje stroškov, s čimer se zagotovi, da upravljavci letališč z letališko pristojbino in dodatnim instrumentom prejmejo le zneske, ki so nujno potrebni za kritje stroškov.
- (202) Iz tega sledi, da financiranje, ki so jih na podlagi tega sistema prejeli upravljavci francoskih letališč, vključno z upravljavci na letališču Angoulême, ne pomeni državne pomoči.

8.1.2 Državna sredstva in pripis državi

8.1.2.1 Prisotnost državnih sredstev

- (203) Na podlagi pravnega okvira, vzpostavljenega s sporazumom iz leta 2002 in podizvajalsko pogodbo iz leta 2009, so številni lokalni organi in drugi javni organi dodelili nepovratna sredstva zaporednim upravljavcem letališča. Ti organi so bili departma Charente, skupnost aglomeracij širšega Angoulême, skupnost občin Braconne in Charente, sindikat SMAC in letališka služba zbornice.
- (204) Da bi Komisija ugotovila, ali sredstva letališke službe zbornice pomenijo državna sredstva, poudarja, da javni upravni organ (*établissement public à caractère administratif*) pomeni neodvisen upravni subjekt, ki ga skrbno nadzoruje osrednja uprava francoske države⁽¹²³⁾. Poleg tega splošni proračun letališke službe zbornice vključuje prihodek od davka, pobranega od družb, ki se vpišejo v trgovski register in register družb. Komisija zato meni, da so sredstva letališke službe zbornice državna sredstva.
- (205) Poleg tega sredstva lokalnega organa pomenijo državna sredstva za namene uporabe člena 107(1) PDEU⁽¹²⁴⁾. Člani sindikata SMAC, ki so se pogodbeno zavezali, da bodo na račun sindikata SMAC vplačevali lastna sredstva, so zbornica, lokalni organi⁽¹²⁵⁾ ali javni organi, ki jih sestavljajo lokalni organi. Komisija zato meni, da so sredstva sindikata SMAC državna sredstva.

8.1.2.2 Pripisljivost ukrepov državi

- (206) Komisija meni, da je odločitve subjektov javnega prava, ki so dodelili zadevne subvencije, mogoče pripisati državi⁽¹²⁶⁾.
- (207) Poleg tega Komisija ugotavlja, da je sindikat SMAC javni organ, ki nima zaposlenih in je upravno del lokalnih organov, ki jih neposredno ali posredno združuje. Poleg tega njegove odločitve o proračunu, ki so za njegove člane zavezujoče, sprejema skupni odbor, ki ga sestavljajo predstavniki njegovih članov. Komisija ob upoštevanju teh dejavnikov meni, da je odločitve, ki jih je sindikat SMAC sprejel v zvezi z dejavnostjo letališča, mogoče pripisati državi.

⁽¹²³⁾ V Franciji so gospodarske zbornice javni upravni organi. Na splošno zastopajo splošne interese trgovine, industrije in storitev v svojem zaledju. Njihove naloge in pravice so določene z zakonom, upravno in finančno pa jih nadzoruje država prek ministrstev za finance, infrastrukturo, prostorsko načrtovanje in upravo, vsako v okviru lastne pristojnosti. Regionalne in lokalne gospodarske zbornice odgovarjajo prefektu regije, ki mu pomaga regionalni uradnik za javne finance (člen R 712-2 trgovskega zakonika). Organ z nadzornimi pooblastili ima pravico do obveščenosti. To pomeni, da je naslovnik nekaterih vrst aktov. Akti so izvršljivi le, če so naslovljeni na organ z nadzornimi pooblastili. Zbornice vodi skupščina, sestavljajo pa jo izvoljeni predstavniki industrije v njihovem zaledju.

⁽¹²⁴⁾ Sodba Splošnega sodišča v združenih zadevah T-267/08 in T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais proti Komisiji, ZOdl. 2011, str. II-1999, točka 108.

⁽¹²⁵⁾ V primeru departmaja Charente.

⁽¹²⁶⁾ Glej na primer sodbo Sodišča v zadevi C-482/99, Francija proti Komisiji, Recueil 2002, str. I-4397, točke 52 do 56.

- (208) Komisija glede ukrepov letališke službe zbornice poudarja, da so gospodarske zbornice javni upravni organi in da zanje kot take velja javno pravo. Komisija poudarja tudi, da francoska zakonodaja gospodarske zbornice uvršča med „*corps intermédiaires de l'État*“ (posredniški državni organi) ter jim podeljuje nalogo prispevanja h gospodarskemu razvoju, privlačnosti in načrtovanju rabe zemljišč na ozemlju ter k podpori podjetij in njihovim združenjem ⁽¹²⁷⁾. Naloga upravljanja letališča, za katero so pooblaščené gospodarske zbornice, temelji tudi na njihovi vlogi podpiranja lokalnega in regionalnega razvoja, čeprav je že sama dejavnost upravljanja letališča gospodarska dejavnost ⁽¹²⁸⁾.
- (209) Komisija poudarja tudi, da so gospodarske zbornice v skladu s členom R712-2 in naslednjimi členi trgovskega zakonika pod nadzorom predstavnikov države. S tem pooblastilom ima organ, ki izvaja nadzor, dostop do vseh generalnih skupščin gospodarske zbornice in lahko na dnevni red dodaja točke. Zlasti odločitve glede prvotnega, spremenjenega ali izvedenega proračuna so zavezujoče, če jih je, čeprav tiho, odobril organ, ki izvaja nadzor. V zadevnem primeru so ti proračuni vključevali prenose sredstev upravljavcem letališča, vključno z letališko službo zbornice ⁽¹²⁹⁾, kot je navedeno v uvodnih izjavah 28 in 29 tega sklepa ⁽¹³⁰⁾.
- (210) Komisija v skladu s tem meni, da je zbornica, vključno z letališko službo zbornice, del javne uprave ⁽¹³¹⁾ in da je treba ukrepe, ki jih je sprejela v korist upravljavcev letališča Angoulême, pripisati državi.

8.1.3 Selektivna prednost za upravljavce letališča

- (211) Pri presoji, ali državni ukrep pomeni pomoč podjetju, je treba ugotoviti, ali ima zadevna družba gospodarsko prednost, zaradi katere se izogne stroškom, ki bi običajno morali bremeniti njena lastna finančna sredstva, oziroma ali ima prednost, ki je v običajnih tržnih razmerah ne bi mogla pridobiti ⁽¹³²⁾.
- (212) V zadevnem primeru francoski organi menijo, da se lahko letališče Angoulême zaradi njegove vloge pri prostorskem načrtovanju ter gospodarskem in socialnem razvoju regije v celoti uvršča med subjekte, ki opravljajo storitev splošnega gospodarskega pomena. Financiranje, ki mu je bilo dodeljeno, zato ne pomeni državne pomoči v smislu sodbe v zadevi Altmark, saj mu ne dodeljuje dejanske prednosti.
- (213) Francoski organi trdijo, da finančni prispevki upravljavcem letališča Angoulême ne dodeljujejo selektivne prednosti pod pogoji iz sodbe v zadevi Altmark, zato mora Komisija preučiti, ali so v tem primeru izpolnjena merila iz zadevne sodbe. V zvezi s tem je treba opozoriti, da je Sodišče v navedeni sodbi razsodilo, da nadomestila, dodeljena za izpolnjevanje obveznosti gospodarske javne službe, ne pomenijo pomoči v smislu člena 107(1) PDEU, če so izpolnjena vsa naslednja štiri merila:

- podjetje, ki prejema nadomestilo, mora dejansko izpolnjevati obveznosti javne službe, te obveznosti pa morajo biti jasno opredeljene (prvi pogoj),
- merila, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, morajo biti določena vnaprej ter objektivno in pregledno (drugi pogoj),

⁽¹²⁷⁾ Člen L 710-1 trgovskega zakonika določa: „Vsaka resorna zbornica ali organizacija, ki je del mreže gospodarskih zbornic, ima kot posredniški organ države nalogo, da pred javnimi organi ali tujimi organi zastopa interese industrije, trgovine in storitev. [...] Mreža in vsaka organizacija v tej mreži prispeva h gospodarskemu razvoju, privlačnosti in načrtovanju rabe zemljišč na ozemlju ter k podpori podjetij in njihovim združenjem z izpolnjevanjem vseh nalog upravljanja javnih storitev in vseh nalog v splošnem interesu, potrebnih za izpolnjevanje navedenih nalog, pod pogoji, določenimi z odlokom.“

⁽¹²⁸⁾ Člen L 710-1, naveden zgoraj: „V skladu s tem lahko vsaka resorna zbornica ali organizacija v mreži v skladu z morebitnimi veljavnimi sektorskimi načrti opravlja: [...] 5. nalogo ustanavljanja in upravljanja obratov, zlasti pristanišč in letališč.“

⁽¹²⁹⁾ Komisija poudarja, da za namene uporabe pravil o državni pomoči ni treba razlikovati med zbornico in posebnim oddelkom za upravljanje letališča, tj. letališko službo zbornice, saj oddelek za upravljanje letališča nima ločene pravne osebnosti, ki bi bila drugačna od pravne osebnosti zbornice, in je le del njene notranje organizacijske strukture brez kakršne koli avtonomije za sprejemanje odločitev, razen v zvezi s sprotnim upravljanjem letališča. Poleg tega Francija ali tretje strani niso trdile, da bi bilo treba ukrepe, glede katerih se izvaja formalni postopek preiskave, pripisati le temu oddelku.

⁽¹³⁰⁾ Glej na primer sodbo Sodišča v združenih zadevah 67, 68 in 70/85, Van der Kooy proti Komisiji, Recueil 1988, str. 219, točka 37.

⁽¹³¹⁾ Glej odločbo Komisije v zadevi v zvezi z državno pomočjo N-563/05, Pomoč, ki jo je Francija dodelila družbi Ryanair (storitev na povezavi Toulon-London) (UL C 204, 26.8.2006, str. 4).

⁽¹³²⁾ Glej na primer sodbo Sodišča v zadevi C-301/87, Francija proti Komisiji, Recueil 1990, str. I-307, točka 41.

- nadomestilo ne sme preseči zneska, ki je potreben za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali z izpolnjevanjem obveznosti javne službe ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti (tretji pogoj), in
 - če podjetje, ki se mu naloži izpolnjevanje obveznosti javne službe, ni bilo izbrano v postopku oddaje javnega naročila, se mora višina potrebnega nadomestila določiti na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vođeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi, zato da lahko zadosti zahtevam javne službe, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti (četrti pogoj).
- (214) Komisija je v Sporočilu o uporabi pravil o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena ⁽¹³³⁾ (v nadaljnjem besedilu: sporočilo o storitvah splošnega gospodarskega pomena), navedla usmeritve za razjasnitev zahtev glede nadomestila za storitve splošnega gospodarskega pomena. Sporočilo obravnava različne pogoje iz sodbe v zadevi Altmark, in sicer pojem storitev splošnega gospodarskega pomena v smislu člena 106 PDEU, potrebo po aktu o pooblastitvi, obveznost določitve meril za nadomestila, načela glede izogibanja prekomernim nadomestilom in načela glede izbire izvajalca.
- (215) Pogoji iz sodbe v zadevi Altmark so kumulativni; če kateri od pogojev ni izpolnjen, se ukrep opredeli za državno pomoč v smislu prava EU. Komisija zato in ob upoštevanju zadevnih ukrepov, ki jih proučuje, meni, da je primerno in ustrezno proučiti prvi in četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark za vsa obravnavana obdobja.

8.1.3.1 Opredelitev storitve splošnega gospodarskega pomena (prvi pogoj)

(a) Okvir za presojo

- (216) Prvo merilo iz sodbe v zadevi Altmark se nanaša na opredelitev naloge izvajanja storitve splošnega gospodarskega pomena. Ta zahteva sovpada z zahtevo iz člena 106(2) PDEU ⁽¹³⁴⁾, iz katerega izhaja, da so podjetja, pooblašena za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena, podjetja, ki jim je zaupana „posebna naloga“ ⁽¹³⁵⁾. Pooblastitev podjetja za opravljanje „posebne naloge opravljanja javnih storitev“ pomeni zagotavljanje storitev, ki jih podjetje, če bi upoštevalo le lasten poslovni interes, ne bi opravljal ali jih ne bi opravljal v istem obsegu ali pod istimi pogoji ⁽¹³⁶⁾. Države članice ali Unija lahko na podlagi merila splošnega pomena za opravljanje teh storitev določijo posebne obveznosti.
- (217) Vendar Komisija meni, da ni ustrezno s posebnimi zahtevami opravljanja javne storitve pogojevati dejavnosti, ki jo podjetja, ki poslujejo pod običajnimi tržnimi pogoji, že opravljajo oziroma bi jo lahko opravljal zadovoljivo in pod pogoji, kot so cena, objektivne kakovostne lastnosti, kontinuiteta in dostop do storitve, ki so skladni z javnim interesom, kakor ga opredeli država članica. Kar zadeva vprašanje, ali lahko trg omogoča opravljanje storitve, je treba upoštevati, da je pristojnost Komisije glede uvrstitve storitve splošnega gospodarskega pomena omejena na preverjanje, ali je država članica pri uvrstitvi storitve med storitve splošnega gospodarskega pomena naredila očitno napako ⁽¹³⁷⁾.
- (218) Če obstajajo specifična pravila Unije, mora država članica pri izvajanju diskrecijske pravice upoštevati tudi ta pravila, kar pa ne vpliva na dolžnost Komisije, da opravi oceno, ali je bila storitev splošnega gospodarskega pomena za namene nadzora državne pomoči pravilno uvrščena ⁽¹³⁸⁾.
- (219) Komisija na splošno ne izključuje možnosti, da se splošno upravljanje letališča opredeli za storitev splošnega gospodarskega pomena. V zvezi s tem je v novih smernicah navedeno, da je takšna opredelitev mogoča v upravičenih primerih ⁽¹³⁹⁾, kot je na primer ta, da bi bila regija brez letališča izolirana od ostalega območja Unije v tolikšni meri, da bi to poseglo v njen družbeni in gospodarski razvoj. Pri oceni, ali dejansko obstaja potreba po javni službi, bi bilo treba upoštevati druge načine prevoza, kot so železniške storitve za visoke hitrosti ali pomorske

⁽¹³³⁾ 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).

⁽¹³⁴⁾ Sodba Splošnega sodišča v zadevi T-289/03, BUPA proti Komisiji, ZOdl. 2008, str. II-81, točki 171 in 224.

⁽¹³⁵⁾ Glej zlasti sodbo Sodišča v zadevi 127/73, BRT proti SABAM, Recueil 1974, str. 313.

⁽¹³⁶⁾ Glej točki 46 in 47 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena, navedenega zgoraj.

⁽¹³⁷⁾ Glej točko 47 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena, navedenega zgoraj.

⁽¹³⁸⁾ Glej točko 46 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena, navedenega zgoraj.

⁽¹³⁹⁾ Glej točke 69 do 73 novih smernic.

povezave s trajekti. V takih primerih lahko javni organi letališču naložijo obveznost javne službe, da zagotovijo, da letališče ostane odprto za komercialni promet.

- (220) Komisija v zvezi s tem poudarja tudi, da se lahko dejavnost kot storitev splošnega gospodarskega pomena obravnava le, če cilj v splošnem interesu, za katerega si prizadevajo javni organi, presega cilj razvoja nekaterih gospodarskih dejavnosti ali gospodarskih območij iz člena 107(3) (c) PDEU. Sodišče je menilo, da je storitev splošnega gospodarskega pomena storitev, ki ima v primerjavi z drugimi gospodarskimi dejavnostmi posebne značilnosti⁽¹⁴⁰⁾, in da so podjetja, pooblaščenca za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena, podjetja, ki jim je zaupana „posebna naloga“⁽¹⁴¹⁾. Komisija na splošno meni, da je opredelitev nalog, ki jih opravlja upravljavec letališča, za storitev splošnega gospodarskega pomena upravičena le, če bi bila celotna regija, v katerem deluje letališče, ali njen del brez letališča izoliran od ostalega območja Unije v tolikšni meri, da bi to poseglo v njegov družbeni in gospodarski razvoj.
- (221) Komisija je v sklepu o začetku postopka menila, da bi se naloge upravljanja letališča, ki vključujejo posebne obveznosti javne službe, kot so tiste, povezane z ohranjanjem delovanja letališča ali z dostopnostjo infrastrukture, lahko štete za storitev splošnega gospodarskega pomena, razvoja letališča za komercialne lete, ki ni povezan z obstojem rut, zajetih v obveznosti javne službe, pa se ne bi moglo opredeliti za storitev splošnega pomena.
- (222) V zvezi s tem Komisija najprej poudarja, da so letališča z rednimi prevozi, ki so najbližja letališču Angoulême, od njega oddaljena za več kot uro in pol vožnje⁽¹⁴²⁾. Drugič, čeprav je letališče Angoulême v središču zahodnega dela francoske celine, ni povezano z avtocestnim omrežjem ali železniškimi povezavami visoke hitrosti, ki so na voljo na vzhodu države. Glede tega je treba opozoriti, da so bile obveznosti javne službe uvedene v delu obravnavanega obdobja za ruto med letališčema Angoulême in Lyon v skladu z veljavno zakonodajo EU⁽¹⁴³⁾. Zadevne obveznosti javne službe so bile namenjene zagotavljanju zadostnih rednih prevoznih storitev na letališče Angoulême in z njega⁽¹⁴⁴⁾.
- (223) Poleg tega Komisija poudarja, da se je povprečni promet na letališču Angoulême v obravnavanih obdobjih zmanjšal in je znašal bistveno manj kot 200 000 potnikov na leto⁽¹⁴⁵⁾ ter da je bil izkaz poslovnega izida strukturno v deficitu, kot je razvidno iz uvodne izjave 17.
- (224) Glede na te notranje značilnosti letališča Angoulême se lahko predpostavlja, da gospodarski subjekt, ki bi upošteval lastne poslovne interese, ne bi prevzel upravljanja tega letališča, vsaj ne pod običajnimi poslovnimi pogoji.
- (225) Zato Komisija glede na geografsko lokacijo Angoulême ter ob upoštevanju njegovega prometnega omrežja, dejstva, da v bližini ni letališča, ki bi bilo ustrezna nadomestna možnost za potnike, zelo majhnega obsega prometa in dejstva, da je letališče ustvarjalo izgubo, ugotavlja, da Francija ni naredila očitne napake, ko je naloge upravljavec letališča Angoulême, povezane le z ohranjanjem delovanja letališča in dostopnostjo infrastrukture, opredelila za storitev splošnega gospodarskega pomena. Nasprotno pa komercialni razvoj letališča z uvajanjem novih zračnih rut ali širjenjem neletalskih dejavnosti kot tak v bistvu ne izpolnjuje merila glede splošnega interesa, da bi ga bilo mogoče opredeliti za storitev splošnega gospodarskega pomena. Komisija zlasti meni, da nadomestilo, ki so ga izplačali javni organi za kritje neto stroškov, nastalih pri zagotavljanju storitve splošnega gospodarskega pomena, ne bi smelo zmanjšati gospodarske spodbude za upravljavca letališča, da ima poslovne odnose z letalskimi prevozniki.
- (226) V skladu s tem mora Komisija za vsako zadevno obdobje upravljanja ugotoviti, katere dejavnosti upravljavec letališča Angoulême spadajo v obseg storitve splošnega gospodarskega pomena in katere ne.

⁽¹⁴⁰⁾ Sodbe Sodišča v zadevi C-179/90, *Merci Convenzionali Porto di Genova*, Recueil 1991, str. I-5889, točka 27, v zadevi C-242/95, *GT-Link*, Recueil 1997, str. I-4449, točka 53, in v zadevi C-266/96, *Corsica Ferries*, Recueil 1998, str. I-3949, točka 45.

⁽¹⁴¹⁾ Glej na primer sodbo Sodišča v zadevi BRT proti SABAM, navedena zgoraj.

⁽¹⁴²⁾ Glej uvodno izjavo 14 tega sklepa, preglednica 1.

⁽¹⁴³⁾ 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), ki jo je zamenjala 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).

⁽¹⁴⁴⁾ Člen 4(1) (a) Uredbe (EGS) št. 2408/92, navedene zgoraj.

⁽¹⁴⁵⁾ Glej preglednico 2.

(b) Obseg storitve splošnega gospodarskega pomena

- (227) Za obdobje 2002–2006, ko je z letališčem upravljala letališka služba zbornice, je bil pripravljen sporazum iz leta 2002, da bi se zagotovilo opravljanje nalog javne službe, povezanih z omejitvami pri načrtovanju rabe zemljišč okrog letališča, in kontinuiteta javne službe⁽¹⁴⁶⁾. Namen sporazuma je bil tudi, da se omogoči razvoj letališča. V preambuli sporazuma je v zvezi s tem navedeno, da so se podpisniki odločili za „skupno prizadevanje pri opredelitvi in financiranju razvojne, načrtovalne in operativne politike“ za letališče Angoulême.
- (228) Komisija ob upoštevanju trditev iz uvodnih izjav 221 do 226 ugotavlja, da se naloge upravljanja, opisane v koncesijski pogodbi in povezani specifikaciji, ki so povezane z ohranjanjem delovanja letališča in dostopnostjo infrastrukture, lahko štejejo za naloge splošnega interesa in da opredelitev teh nalog kot storitev splošnega gospodarskega pomena ni napačna zaradi morebitne očitne napake pri presoji.
- (229) Nasprotno pa cilj komercialnega razvoja letališča z uvajanjem novih zračnih rut ali širjenjem neletalskih dejavnosti kot tak ne izpolnjuje merila glede splošnega interesa, da bi ga bilo mogoče opredeliti za storitev splošnega gospodarskega pomena. Ni ga mogoče upravičiti z regionalnim razvojnim ciljem, ki ga navajajo francoski organi.
- (230) Vendar edino nadomestilo, ki je bilo dejansko izplačano, ni izhajalo iz stroškov uvedbe novih rut, sklenitve pogodb z novimi letalskimi prevozniki ali širjenja neletalskih dejavnosti na letališču Angoulême, ampak je bilo povezano le z dejavnostmi, ki jih je mogoče uvrstiti med storitve splošnega gospodarskega pomena.
- (231) Glede obdobja 2007–2011, ko sta sindikat SMAC in letališka služba zbornice skupaj upravljala letališče, je treba najprej poudariti, da je sindikat SMAC v skladu s svojim statutom z dne 21. decembra 2006 pooblaščen za opremljanje, oskrbovanje, vzdrževanje in upravljanje letališča Angoulême. Drugič, s podizvajalsko pogodbo za upravljanje z dne 22. februarja 2009 med sindikatom SMAC in letališko službo zbornice se je odgovornost za naložbe, povezane z upravljanjem letališča, z letališke službe zbornice prenesla na sindikat SMAC. V skladu s pogoji iz podizvajalske pogodbe za upravljanje je bila za druge naloge, povezane z upravljanjem letališča, odgovorna letališka služba zbornice.
- (232) Poleg tega je v skladu z navedenim statutom cilj sindikata SMAC „zagotavljanje razvoja komercialnih potniških ali tovornih zračnih prevozov, poslovnih, počitniških ali turističnih letov, usposabljanj in vseh povezanih dejavnosti v ta namen“ na letališčih Angoulême in Cognac.
- (233) Kot je navedeno v uvodni izjavi 225, se lahko naloge upravljanja, ki so povezane le z ohranjanjem delovanja letališča in dostopnostjo infrastrukture, štejejo za naloge splošnega interesa; le te naloge je mogoče opredeliti za storitev splošnega gospodarskega pomena brez očitne napake.
- (234) Nasprotno razvoja komercialnih letov, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 225, ni mogoče opredeliti za storitev splošnega gospodarskega pomena, tudi če je cilj spodbujanje regionalnega razvoja. Vendar so stroški, ki sta jih nosila sindikat SMAC in letališka služba zbornice ter ki so bili posebej povezani z razvojem novih prevoznih storitev, nastali šele na podlagi poslovnega odnosa z družbo Ryanair. Za sindikat SMAC in letališko službo zbornice je treba šteti, da sta skupaj opravljala gospodarsko dejavnost upravljanja letališča, ko se je pridružila družba Ryanair, zato je treba nadomestilo, ki ga je sindikat SMAC prejel za dodatne stroške, ki so nastali v povezavi s sporazumoma iz leta 2008, proučiti kot del ocene morebitnih elementov pomoči iz navedenih sporazumov.
- (235) V skladu z odločitvijo, ki jo je 23. junija 2001 sprejel sindikat SMAC, naj bi slednji nepogodbene obveznosti za komercialni razvoj letališča neposredno plačal letalskim prevoznikom. Finančnih ukrepov za razvoj novih prevoznih storitev zato ni mogoče šteti za storitev splošnega gospodarskega pomena in se bodo proučili v okviru ocene pomoči, izplačane družbi Ryanair⁽¹⁴⁷⁾.

⁽¹⁴⁶⁾ Te obveznosti so navedene v členih 20 in 21 specifikacije za koncesijo iz leta 2002.

⁽¹⁴⁷⁾ Glej oddelek 9 tega sklepa.

- (236) V specifikaciji in tehničnih določbah za obdobje od 1. januarja 2012, tj. obdobje, v katerem letališče skupaj upravljata sindikat SMAC in skupina SNC-Lavalin, niso navedene le naloge, povezane z ohranjanjem delovanja letališča in dostopnostjo infrastrukture, temveč tudi naloga promoviranja letališča in razvoja njegove dejavnosti. V členu 9 specifikacije in tehničnih določb je zato navedeno, da mora „upravljavec [...] v interesu lokalnega gospodarstva in lokalnega turizma poiskati vse možnosti za razvoj letališke dejavnosti in turizma“. Nadalje je navedeno, da mora upravljavec „v ta namen promovirati letališče pri sedanjih in morebitnih uporabnikih in subjektih, dejavnih na področjih komercialnega in poslovnega letalstva, turizma, zračnega prevoza tovora, usposabljanja in vzdrževanja letal, oziroma pri subjektih, ki opravljajo dejavnosti, ki dopolnjujejo dejavnost letališča ali so z njo povezane“.
- (237) V zvezi s tem je v poročilu sindikata SMAC razpisnemu odboru navedeno, da je bil razvojni načrt, ki ga je predložila skupina SNC-Lavalin v okviru proaktivnega scenarija, odločilen za izbiro njene ponudbe. Poleg tega je iz odločitve o dodelitvi in višine nadomestila iz ponudbe razvidno, da je bil takratni namen upravljavca ponovno uvesti ruto nizkocenovnega prevoznika za prevoz potnikov iz Velike Britanije in z Irske. V skladu z načrtovanim programom bi se v obdobju šestih let vsaki dve leti druga za drugo uvedle tri rute.
- (238) Kot je navedeno v uvodni izjavi 225, se lahko naloge upravljanja, ki so povezane le z ohranjanjem delovanja letališča in dostopnostjo infrastrukture, štejejo za naloge splošnega interesa in opredelijo za storitev splošnega gospodarskega pomena brez očitne napake.
- (239) Nasprotno razvoja komercialnih letov, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 225, ni mogoče opredeliti za storitev splošnega gospodarskega pomena, tudi če je cilj spodbujanje regionalnega razvoja. Za finančne ukrepe, ki ustrezajo tem dejavnostim, zato ni mogoče trditi, da so se uvedli zaradi financiranja storitve splošnega gospodarskega pomena.
- (240) Vendar edino nadomestilo, ki se je upravljavcu letališča dejansko izplačalo po januarju 2012, ni bilo povezano s stroški, ki so nastali pri razvoju komercialnih letov. Francoski organi so se zavezali, da bodo Komisiji priglasili vsako podporo, ki jo bo sindikat SMAC ali kateri od njegovih sestavnih organov v prihodnosti dodelil letalskim prevoznikom za namene upravljanja rut z letališča Angoulême.
- (c) Obstoje pooblastila
- (241) Komisija mora le za naloge, ki jih lahko francoski organi upravičeno opredelijo za storitev splošnega gospodarskega pomena, ugotoviti, ali je bil/so bili upravljavec(-ci) letališča Angoulême v posameznem obravnavanem obdobju za izvajanje obveznosti javne službe pooblaščen(-i) z aktom o pooblastitvi. V zvezi s tem je treba upoštevati, da je treba nalogo upravljanja javnih storitev dodeliti z aktom, ki ima lahko glede na zakonodajo posamezne države članice obliko zakona ali podzakonskega akta ali pogodbe. Pristop Komisije, kodificiran v sporočilu o storitvah splošnega gospodarskega pomena, je zahtevali, da akt ali vrsta aktov določa vsaj⁽¹⁴⁸⁾:
- vsebino in trajanje obveznosti javnih storitev,
 - zadevno podjetje in, če je primerno, ozemlje,
 - vrsto vseh izključnih ali posebnih pravic, ki jih podjetju dodeli zadevni organ,
 - merila za izračun, nadzor in pregled nadomestila ter
 - ureditve za preprečitev kakršnega koli prekomernega nadomestila in za njegovo izterjavo.
- (i) Obdobje 2002–2006
- (242) Koncesija za gradnjo, vzdrževanje in upravljanje letališča je bila za obdobje 2002–2006 z ministrskim odlokom dodeljena zbornici. Pogoji, ki urejajo koncesijo, so se določili v petletni koncesijski pogodbi, ki sta jo podpisala minister, pristojen za civilno letalstvo, in letališka služba zbornice. Poleg tega so se na podlagi sporazuma iz leta 2002 dodelile nekatere subvencije, ki jih je plačala gospodarska zbornica, in prispevki, ki so jih lokalne občine

⁽¹⁴⁸⁾ Glej točko 52 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena, navedenega zgoraj.

plačale letališki službi zbornice⁽¹⁴⁹⁾. S postopkom za sprejetje proračuna za letališče, ki je določen v okrožnici št. 111 z dne 30. marca 1992 o določitvi proračunskih, računovodskih in finančnih pravil, ki veljajo za zbornico, se je zagotovilo, da so zadevni zneski pomenili dejansko nadomestilo in da izplačano nadomestilo ni bilo prekomerno. Opozoriti je treba tudi, da je postopek obsegal tudi nadzorne mehanizme za zagotavljanje, da izplačano nadomestilo ni bilo prekomerno⁽¹⁵⁰⁾. Poleg tega so se do 31. decembra 2006 računovodski izkazi letališča in njegovi proračuni predložili tudi organu za civilno letalstvo, ki je moral organu, ki izvaja nadzor nad zbornico, pred odobritvijo računovodskih izkazov in proračunov predložiti mnenje, saj je bil organ, ki podeljuje koncesijo za letališče, država.

- (243) Komisija zato ugotavlja, da je bila zbornica za opravljanje naloge upravljanja letališča pooblaščen z aktom o pooblastitvi, ki je v skladu s pogoji iz sodbe v zadevi Altmark.

(ii) Obdobje 2007–2011

- (244) Upravljavci so bili v tem obdobju za opravljanje naloge javne službe pooblaščen z več akti. Sindikat SMAC je v skladu s svojim statutom z dne 21. decembra 2006 pooblaščen za opremljanje, oskrbovanje, vzdrževanje in upravljanje letališča Angoulême. V statutu je določeno tudi, da se stroški sindikata SMAC samodejno vključijo v proračun njegovih članov⁽¹⁵¹⁾. Drugič, s triletno podizvajalsko pogodbo za upravljanje z dne 22. februarja 2009 med sindikatom SMAC in zbornico se je odgovornost za naložbe, povezane z upravljanjem letališča, z letališke službe zbornice prenesla na sindikat SMAC. V skladu s pogoji iz podizvajalske pogodbe za upravljanje je bila za druge naloge, povezane z upravljanjem letališča, odgovorna letališka služba zbornice.

- (245) S postopkom za sprejetje proračuna za letališče, ki je določen v okrožnici št. 111 z dne 30. marca 1992 o določitvi proračunskih, računovodskih in finančnih pravil, ki veljajo za zbornico, se je zagotovilo, da so zadevni zneski pomenili dejansko nadomestilo in da izplačano nadomestilo ni bilo prekomerno. V postopek so se vključili tudi nadzorni mehanizmi⁽¹⁵²⁾. Poleg tega je gospodarska zbornica kot imetnik koncesije do 31. decembra 2008 in nato kot podizvajalec do 31. decembra 2011 sindikatu SMAC poslala prvotne, spremenjene ali izvedene proračune (izkaz poslovnega izida, nudenje in uporaba, zmožnost samofinanciranja), da jih slednji kot organ, ki podeljuje koncesije, odobri v skladu s svojim statutom.

- (246) Komisija zato ugotavlja, da sta bila sindikat SMAC in zbornica za opravljanje naloge upravljanja letališča pooblaščen z aktom o pooblastitvi, ki je v skladu s pogoji iz sodbe v zadevi Altmark.

(iii) Obdobje od 1. januarja 2012

- (247) Skupina SNC-Lavalin je bila s sprejetjem njene ponudbe z dne 8. avgusta 2011 ter na podlagi specifikacije in tehničnih določb za upravljanje letališča Angoulême pooblaščen za obdobje šestih let⁽¹⁵³⁾. Čeprav je za več obveznosti ostal odgovoren sindikat SMAC⁽¹⁵⁴⁾, ti akti določajo obveznosti strank v okviru naloge upravljanja letališča.

- (248) Odgovornosti, ki jih je imela skupina SNC-Lavalin v okviru naloge upravljanja letališča, so navedene in podrobno pojasnjene v specifikaciji in tehničnih določbah. Skupina SNC-Lavalin je v skladu s členom 8 specifikacije pooblaščen za naslednje naloge: opravljanje državnih nalog, izvajanje storitve AFIS, opravljanje nalog, ki zagotavljajo varno uporabo letališča, vzdrževanje letališča in omrežij ter zagotavljanje, da se na letališču lahko izvaja redni komercialni promet. V zadevnih aktih je opredeljena tudi metoda za izračun povračila, ki ga mora skupini SNC-Lavalin plačati sindikat SMAC. Najvišje nadomestilo, ki ga mora plačati sindikat SMAC, se določi na podlagi ponudbe skupine SNC-Lavalin. Glede rednih preverjanj zaradi izogibanja prekomernim nadomestilom so v določbah naslova III specifikacij razpisa določene ureditve glede spremljanja, ki ga izvaja sindikat SMAC, da se zagotovi, da

⁽¹⁴⁹⁾ Glej uvodno izjavo 18 tega sklepa.

⁽¹⁵⁰⁾ Postopek je naslednji: zbornica letno določi proračunske smernice, vsak oddelek pa v skladu z njimi pripravi osnutek proračuna. Vsako jesen splošna letališka služba predloži osnutek proračuna za leta n, n+1 in n+2. Izvoljeni člani urada zbornice proučijo osnutke proračunov in jih po potrebi spremenijo. Po potrditvi urada se proračun za letališče skupaj s proračuni drugih oddelkov na skupščini predloži izvoljenim članom zbornice, ki nato o njem glasujejo. Če glasujejo za proračun, se začne njegovo izvajanje. Poleg tega se izvaja redno poročanje, da se preveri, ali se sprejeti proračun ustrezno izvaja. Med letom n+1 se proračun za leto n predloži na skupščini s pripombami o morebitnih razhajanjih. Skupščina delničarjev ponovno glasuje za sprejetje izvedenih proračunov.

⁽¹⁵¹⁾ Člen 17 statuta sindikata SMAC.

⁽¹⁵²⁾ Glej opombo 150.

⁽¹⁵³⁾ Razpisna dokumentacija skupine SNC-Lavalin z dne 19. julija 2011, ki jo je sindikat SMAC po odločitvi z dne 23. junija 2011 sprejel 8. avgusta 2011.

⁽¹⁵⁴⁾ Glej uvodno izjavo 23 tega sklepa.

prispevek sindikata SMAC ne vključuje prekomernega nadomestila glede na stroške opravljanja nalog splošnega gospodarskega interesa, za katere je pooblaščen skupina SNC-Lavalin.

- (249) Za nalogo upravljanja letališča je zato treba šteti, da je bila za njeno opravljanje pooblaščen skupina SNC-Lavalin z aktom o pooblastitvi, ki je v skladu s pogoji iz sodbe v zadevi Altmark.
- (250) Komisija zato ugotavlja, da je bil/so bili v vsakem obravnavanem obdobju upravljanja letališča Angoulême upravljavec(-ci) z aktom za pooblastitev pooblaščen(-i) za obveznosti javne službe, ki je obsegala ohranjanje delovanja letališča in dostopnosti infrastrukture. Prvi pogoj iz sodbe v zadevi Altmark v zvezi z navedenimi nalogami je zato izpolnjen.

8.1.3.2 Izbira ponudnika storitev (četrti pogoj)

- (251) Komisija meni, da bi bilo treba v zvezi z vsemi zadevnimi obdobji proučiti tudi četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark.
- (252) V skladu s tem pogojem je treba ponujeno nadomestilo dodeliti na podlagi postopka oddaje javnega naročila, ki omogoča izbiro ponudnika, ki lahko te storitve zagotavlja po najnižjih stroških za skupnost (prvi podpogoj), ali na podlagi primerjave s povprečnim dobro vodenim podjetjem, ki razpolaga z ustreznimi viri (drugi podpogoj).

(a) Prvi podpogoj

(i) Obdobji 2002–2006 in 2007–2011

- (253) Koncesija za upravljanje letališča je bila za obdobje 2002–2006 dodeljena zbornici z ministrskim odlokom⁽¹⁵⁵⁾ z dne 20. septembra 2002, ki je bil 5. oktobra 2002 objavljen v Uradnem listu Francoske republike. Za obdobje 2007–2011 je bil sindikat SMAC s prefekturnim odlokom z dne 21. decembra 2006 določen in s podizvajalsko pogodbo iz leta 2009 pooblaščen za opravljanje naloge opremljanja, oskrbovanja, vzdrževanja in neposrednega ali posrednega upravljanja letališča Angoulême.
- (254) Ti enostranski in pogodbeni upravni akti očitno niso bili sprejeti na podlagi odprtega, preglednega in nediskriminatornega postopka oddaje javnega naročila, pri katerem bi se lahko primerjale morebitne ponudbe, nadomestilo pa bi se določilo tako, da bi se izključila prisotnost državne pomoči.
- (255) Komisija zato za navedeni obdobji ugotavlja, da pogoji uporabljenega postopka niso zagotovili učinkovite konkurence za nalogo upravljanja letališča Angoulême. Postopek za izbiro upravljavcev letališča Angoulême zato ne izpolnjuje prvega dela četrtega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark, saj ni omogočil izbire ponudnika, ki bi lahko zadevne storitve zagotovil po najnižjih stroških za skupnost.

(ii) Obdobje od 1. januarja 2012

- (256) Skupina SNC-Lavalin je bila za upravljanje letališča pooblaščen po postopku oddaje javnega naročila v skladu s členom 21 Direktive 2004/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁽¹⁵⁶⁾. Poleg tega so francoski organi pred izvedbo tega postopka obvestilo o javnem razpisu objavili v *Uradnem listu Evropske unije*.
- (257) Vendar francoskim organom ni bilo treba uporabiti običajnega postopka za oddajo javnega naročila, zato so imeli pri izbiri pogodbenika široko polje proste presoje⁽¹⁵⁷⁾. Pri postopku, pri katerem ima naročnik tako široko polje presoje, se lahko omeji udeležba zainteresiranih upravljavcev.

⁽¹⁵⁵⁾ Odlok, s katerim se je koncesija za letališče Angoulême-Brie-Champniers dodelila gospodarski zbornici (*Arrêté portant concession de l'aéroport d'Angoulême-Brie-Champniers à la Chambre de commerce et d'industrie d'Angoulême*).

⁽¹⁵⁶⁾ Direktiva 2004/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil gradenj, blaga in storitev (UL L 134, 30.4.2004, str. 114).

⁽¹⁵⁷⁾ Merila za dodelitve so vključevala naslednje: „gospodarsko najugodnejša ponudba glede na merila, navedena v specifikacijah, povabilu k oddaji ponudb ali na začetek pogajanj ali v opisni dokumentaciji“.

- (258) Komisija zato ugotavlja, da postopek, ki se je v tem primeru uporabil, kot tak ne zadošča za izpolnjevanje četrtega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark ⁽¹⁵⁸⁾.
- (259) Komisija mora zato oceniti, ali je postopek oddaje javnega naročila, ki se je v tem primeru uporabil, omogočal izbiro ponudnika, ki bi lahko zadevne storitve zagotovil po najnižjih stroških za skupnost.
- (260) Ključne pogodbene značilnosti so: (i) šestletno trajanje, (ii) pogodbeni zaveza ponudnika storitve k zgornji meji prispevka sindikata SMAC za uravnoteženje računovodskih izkazov letališča, (iii) pavšalno nadomestilo za zagotovljeno storitev in (iv) določba o spodbudi za učinkovitost. Morebitni ponudniki so bili pozvani, naj pripravijo osnovno ponudbo (brez komercialnega prometa) in ponudbo za proaktivni scenarij (s komercialnim prometom). V poročilu o oddaji javnega naročila, predloženemu razpisnemu odboru, je bilo poudarjeno, da sta bili prejeti dve ponudbi. Poleg skupine SNC-Lavalin je osnovni in proaktivni scenarij predložila tudi družba APCO ⁽¹⁵⁹⁾. Za tehnično vrednost, enakovredni tisti iz ponudbe skupine SNC-Lavalin za proaktivni scenarij, ki je bil izbran, so cene iz obeh ponudb za celotno obdobje znašale:

(v tisoč EUR)

	Izravnalni prispevek	Nadomestilo	Skupni stroški sindikata SMAC
SNC-Lavalin	2 359	1 074	3 433
APCO	5 463	480	5 943

- (261) Poleg tega je iz poročila o oddaji javnega naročila, predloženega razpisnemu odboru, razvidno, da sta oba ponudnika predložila osnovni in proaktivni scenarij ⁽¹⁶⁰⁾. Proaktivni scenarij, ki ga je izbral organ, ki prenese pooblastila, ustreza strateškemu načrtu za komercialni razvoj letališča Angoulême. V poročilu razpisnemu odboru je navedeno, da je znesek nadomestila za skupino SNC-Lavalin, ki je bila uspešna na razpisu, enak v obeh scenarijih. Vendar je iz zgornje meje izravnalnega prispevka, ki ga nosi sindikat SMAC, kakor ga je skupina predlagala v svoji ponudbi, razvidna sprememba zagotovljene zgornje meje izravnalnega prispevka. Kot je navedeno v poročilu, povprečni dodatni znesek, ki ga je treba kriti, v proaktivnem scenariju znaša 30 000 EUR, čeprav ta dodatni znesek v obdobju izvajanja pogodbe ni enakomerno razporejen. Razlika med osnovnim in proaktivnim scenarijem je naslednja (v tisoč EUR):

(v tisoč EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Osnovni scenarij	405	364	374	357	350	342
Proaktivni scenarij	465	425	448	384	341	296
Razlika	+ 60	+ 61	+ 74	+ 27	-9	-46

- (262) Komisija zato ugotavlja, da organ, ki prenese pooblastila, ni izbral ponudbe, ki bi lahko zadevno storitev zagotovila po najnižjih stroških za skupnost. Osnovni scenarij, ki ga je predložila skupina SNC-Lavalin, je bil ugodnejši od osnovnega scenarija, ki ga je predložila družba APCO, zagotavljal pa je dostopnost in ohranjanje operativnih pogojev na letališču Angoulême. Proaktivni scenarij je bil zasnovan tako, da je zagotavljal komercialni razvoj letališča. Ta storitev ni bila bistvena za zagotavljanje dostopnosti in ohranjanja operativnih pogojev ter je nikakor ni bilo mogoče šteti za storitev splošnega gospodarskega interesa. Zato izbira ponudnika storitev ni temeljila na najugodnejši ponudbi, ki bi lahko javno službo zagotovila po najnižjih stroških za skupnost.

⁽¹⁵⁸⁾ Glej točko 66 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena, navedenega zgoraj.

⁽¹⁵⁹⁾ Družba APCO, ki je bila ustanovljena januarja 2011, je v stoddotni lasti gospodarskih zbornice v Limoges in Haute-Vienne. Njena dejavnost je svetovanje o upravljanju letališča, usposabljanje letališkega osebja, upravljanje in razvoj letališč, zemeljska oskrba in varovanje letališča.

⁽¹⁶⁰⁾ Glej uvodno izjavo 20 tega sklepa.

- (263) Pomisleki Komisije iz sklepa o začetku postopka glede nepogodbenih plačil za komercialni razvoj letališča, za katera Komisija meni, da ne sodijo upravičeno v obseg storitve splošnega gospodarskega pomena ⁽¹⁶¹⁾, so bili odpravljeni. Sindikat SMAC mora v skladu z odločitvijo z dne 23. junija 2001 te ukrepe plačati neposredno letalskim prevoznikom. Zato se bodo ocenili ob upoštevanju pravil o državni pomoči v okviru ocene ukrepov, dodeljenih družbama Ryanair in AMS ⁽¹⁶²⁾.
- (264) Komisija zato ugotavlja, da pogoji postopka, uporabljenega pri dodelitvi pogodbe skupini SNC-Lavalin, niso omogočali izbire ponudnika, ki bi lahko zadevne storitve zagotovil po najnižjih stroških za skupnost, zato prvi podpogoj četrtega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark ni bil izpolnjen.
- (b) Drugi podpogoj
- (265) Za obdobji 2002–2006 in 2007–2011 so morali francoski organi dokazati, da je bilo nadomestilo določeno na podlagi primerjave s povprečnim dobro vodenim podjetjem, ki razpolaga z ustreznimi viri.
- (266) Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da Francija ni predložila ustreznih informacij. Komisija ugotavlja tudi, da se nadomestilo ni določilo ob upoštevanju vnaprej določene stroškovne osnove ali s primerjavo s stroškovno strukturo drugih primerljivih upravljavcev letališč. Komisija zato za zadevni obdobji nima potrebnih primerljivih podatkov za oceno, ali je bilo merilo v zvezi z izbiro ponudnika storitve izpolnjeno.
- (267) Komisija zato ugotavlja, da četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark za obdobji 2002–2006 in 2007–2011 ni izpolnjen.
- (268) To velja tudi za obdobje od 1. julija 2012, saj Komisija nima potrebnih primerljivih podatkov za oceno, ali je bilo merilo v zvezi z izbiro ponudnika storitve izpolnjeno. Zato ugotavlja, da tudi za to obdobje četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark ni izpolnjen.
- (269) Četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark ni izpolnjen, zato Komisija meni, da so zadevni ukrepi zaporednim upravljavcem letališča Angoulême dodelili prednost, ki je v običajnih tržnih pogojih ne bi prejeli.

8.1.4 Vpliv na trgovino znotraj EU in konkurenco

- (270) Če finančna pomoč države članice okrepi položaj podjetja v razmerju do drugih konkurenčnih podjetij v trgovini znotraj Skupnosti, je treba šteti, da je pomoč vplivala na konkurenco. Da bi v skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča ⁽¹⁶³⁾ ukrep izkrivljal konkurenco, zadostuje, da prejemnik pomoči konkurira drugim podjetjem na trgih, odprtih za konkurenco.
- (271) Splošneje, kot je družba Ryanair potrdila v svojih pripombah, upravljavci letališč v EU medsebojno konkurirajo pri privabljanju letalskih prevoznikov. Letalski prevozniki se glede uvajanja rut in pogostosti letov odločajo na podlagi več meril. Ta merila ne vključujejo le morebitnih strank, ki jih lahko pričakujejo na zadevnih rutah, ampak tudi značilnosti letališč v odhodnem in namembnem kraju.
- (272) Letalski prevozniki upoštevajo merila, kot so vrsta zagotovljenih letalskih storitev, prebivalstvo ali gospodarska dejavnost okrog letališča, prezasedenost, možnost dostopa po kopnem ter višina pristojbin za uporabo letališke infrastrukture in storitev. Višina pristojbin je ključni dejavnik, ker bi se lahko javno financiranje, dodeljeno letališču, uporabilo za umetno ohranjanje letalskih pristojbin na nizki stopnji zaradi privabljanja letalskih prevoznikov, s čimer bi lahko znatno izkrivljalo konkurenco ⁽¹⁶⁴⁾.

⁽¹⁶¹⁾ Glej uvodno izjavo 225 tega sklepa.

⁽¹⁶²⁾ Glej oddelek 9 tega sklepa.

⁽¹⁶³⁾ Sodba Splošnega sodišča v zadevi T-214/95, Het Vlaamse Gewest proti Komisiji, Recueil 1998, str. II-717.

⁽¹⁶⁴⁾ Glej točko 43 novih smernic.

- (273) Letalski prevozniki zato svoja sredstva, zlasti zrakoplove in osebe, razporedijo na različne rute, pri čemer upoštevajo zlasti storitve, ki jih zagotavljajo upravljavci letališč, in cene, ki jih ti zaračunajo za svoje storitve.
- (274) Ker je trg letalskih storitev odprt za konkurenco znotraj EU, bi lahko prednosti, dodeljene zaporednim upravljavcem letališča Angoulême, v primerjavi z običajnimi tržnimi pogoji vplivale na trgovino med državami članicami z umetnim povečanjem obsega letalskih storitev, ki jih zagotavljajo. Komisija zato ugotavlja, da bi zadevni ukrepi lahko izkrivljali konkurenco in vplivali na trgovino znotraj EU.

8.1.5 Sklepna ugotovitev o obstoju pomoči

- (275) Komisija ob upoštevanju vseh navedenih premislekov ugotavlja:
- Francija glede na posebne značilnosti letališča Angoulême pri opredelitvi nalog upravljanja, povezanih le z ohranjanjem delovanja letališča in zagotavljanjem dostopnosti njegove infrastrukture za storitev splošnega gospodarskega pomena za vsa obdobja, obravnavana v tem sklepu, ni naredila očitne napake pri presoji.
 - Nasprotno pa gospodarskega razvoja letališča v komercialne namene ni mogoče opredeliti za storitev splošnega gospodarskega pomena za nobeno zadevno obdobje.
 - Javno nadomestilo, dodeljeno za financiranje nalog javne službe, ki sodijo v obseg storitev splošnega gospodarskega pomena, ne izpolnjuje četrtega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark za nobeno obdobje iz tega sklepa. Ti ukrepi torej pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

8.2 Združljivost ukrepov v korist upravljavcev letališča z notranjim trgovom

- (276) S predhodno pripombo bi bilo treba opozoriti, da je treba za združljivost z notranjim trgovom oceniti le javno nadomestilo, izplačano zaporednim upravljavcem letališča Angoulême za izvajanje storitev splošnega gospodarskega pomena. Kot je navedeno v uvodni izjavi 225, dejavnosti, povezanih z razvojem komercialne dejavnosti letališča, vključno z dejavnostmi za spodbujanje regionalnega razvoja, ni mogoče opredeliti za storitev splošnega gospodarskega pomena. V tem primeru na podlagi teh dejavnosti zaporednim upravljavcem letališča Angoulême v obdobjih, zajetih v tem sklepu, ni bilo izplačano nadomestilo.

8.2.1 Združljivost pomoči, dodeljene upravljavcem letališča

- (277) Komisija meni, da sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 velja za pomoč, dodeljeno v vseh obdobjih, zajetih v tem sklepu. V členu 10(b) sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 je navedeno: „vsaka pomoč, ki je začela učinkovati pred [31. januarjem 2012] in ni bila združljiva z notranjim trgovom niti ne izvzeta iz obveznosti priglasitve v skladu z Odločbo 2005/842/ES, vendar izpolnjuje pogoje iz tega sklepa, je združljiva z notranjim trgovom ter izvzeta iz obveznosti predhodne priglasitve“.
- (278) Vendar člena 4(f) sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, ki določa, da mora biti v aktu o pooblastitvi izrecno naveden zadevni sklep, v tem primeru ni mogoče uporabiti. Zadevna pomoč je bila dodeljena pred začetkom veljavnosti sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011, zato ni mogoče zahtevati, da zadevni akti o pooblastitvi navajajo navedeni sklep, ne da bi pri tem člen 10(b) izgubil vsak učinek. Poleg tega Komisija zaradi postopkovne učinkovitosti meni, da lahko uporabo sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 za pomoč, dodeljeno pred 31. januarjem 2012, prouči, ne da bi najprej proučila združljivost te pomoči z Odločbo 2005/842/ES. Namen člena 10(b) sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 je razširiti področje uporabe sklepa na nezdružljivo pomoč, dodeljeno pred njegovim začetkom veljavnosti, ne da bi se pri tem izključila pomoč, ki bi lahko bila združljiva v skladu z Odločbo 2005/842/ES.

8.2.1.1 Pogoj glede področja uporabe

- (279) V skladu s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 se lahko nadomestilo za zagotavljanje javnih storitev, dodeljeno podjetjem, pooblaščenim za izvajanje storitve splošnega gospodarskega pomena, šteje za združljivo z notranjim trgovom, če se dodeli letališču s povprečnim letnim prometom največ 200 000 potnikov v dveh poslovnih letih pred letom, v katerem je bila storitev splošnega gospodarskega pomena dodeljena. Letni promet na letališču Angoulême med letoma 2000 in 2012 nikoli ni presegel 200 000 potnikov.

- (280) Zadevni ukrepi zato sodijo na področje uporabe sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 in jih je treba oceniti ob upoštevanju pogojev, ki so v njem določeni.

8.2.1.2 Pogoj glede pooblastila (člen 4 sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011)

- (281) Iz ocene skladnosti s prvim in drugim pogojem iz sodbe v zadevi Altmark, ki jo je predložila Komisija, sledi, da so bili upravljavci letališča Angoulême pooblaščenici za izvajanje dejanske storitve splošnega gospodarskega pomena in da so bili pogoji, povezani z obstojem akta o pooblastitvi, izpolnjeni. Za storitve splošnega gospodarskega pomena se lahko opredelijo zgolj naloge upravljanja letališča, ki so povezane le z ohranjanjem delovanja letališča in dostopnostjo infrastrukture.

8.2.1.3 Pogoj glede nadomestila (člena 5 in 6 sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011)

(a) Obdobji 2002–2006 in 2007–2011

- (282) V skladu s členom 5(1) sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 znesek nadomestila ne sme presegati zneska, ki je nujen za pokrivanje neto stroškov, nastalih pri izpolnjevanju obveznosti javnih storitev, vključno z zmernim dobičkom. V zadevnem primeru je nadomestilo na nujne stroške izpolnjevanja obveznosti javnih storitev omejeno s postopkom za določanje proračuna, dodeljenega letališču. V točki 2.6 okrožnice, v kateri je ta postopek opisan, se od zbornice zahteva, naj za namene priprave proračuna ugotovi: (i) stanje transakcij v zvezi s poslovanjem; (ii) stanje zmožnosti samofinanciranja in (iii) stanje kapitalskih transakcij. Poleg tega je treba predlogu proračuna v odobritev priložiti več dokumentov (razpored opravljanja storitev in prispevkov med službami, razpored zaposlenih in mase plač itd.). Sklop nadzornih ukrepov, vzpostavljenih pred pripravo proračuna, vnaprej zagotavlja, da je ta ob upoštevanju nalog zbornice omejen na nujno potrebnega in upravičen. Iz informacij, ki so jih predložili francoski organi, je razvidno, da je bila dodeljena pomoč namenjena le izplačilu nadomestila za primanjkljaj iz poslovanja, povezan z upravljanjem letališča Angoulême. Poleg tega se je z ureditvami iz statuta sindikata SMAC za naknadno spremljanje izvedenega proračuna zagotovilo, da se ni izplačalo prekomerno nadomestilo. Zato znesek nadomestila ni presegel zneska, nujnega za kritje stroškov, nastalih pri izpolnjevanju obveznosti javnih storitev.

- (283) Poleg tega se je zaradi vodenja ločenih računovodskih izkazov dejavnost upravljanja letališča Angoulême z računovodskega vidika lahko vodila ločeno. V računovodskih izkazih zbornice je bila za dejavnosti letališča navedena ločena postavka. Zato se je lahko zagotovilo, da ni prišlo do navzkrižnega subvencioniranja v korist drugim dejavnostim. Poleg tega so se računovodski izkazi letališča in njegovi proračuni predložili tudi organu za civilno letalstvo, ki je moral organu, ki izvaja nadzor nad zbornico, pred odobritvijo računovodskih izkazov in proračunov podati mnenje, saj je bil organ, ki podeljuje koncesijo za letališče, država. Nadomestilo se je zato dejansko uporabljalo za zagotavljanje zadevne storitve, javni organi pa so vzpostavili postopek za zagotavljanje, da se ni izplačalo prekomerno nadomestilo. Komisija kljub temu poudarja, da ta ocena ne velja za stroške, ki so nastali v zvezi z dejavnostjo družbe Ryanair, ki je bila del naloge komercialnega razvoja⁽¹⁶⁵⁾.

- (284) Nazadnje Komisija poudarja, da informacije, ki so jih predložili francoski organi, dokazujejo, da je bila zadevna pomoč namenjena le izplačilu nadomestila za primanjkljaj iz poslovanja v zadevnem obdobju in da upravljavec letališča na podlagi te pomoči ni imel nobenega dobička.

(b) Obdobje od 1. januarja 2012

- (285) V povabilu k oddaji ponudb je bilo jasno navedeno, da mora ponudnik določiti višino nadomestila za zagotavljanje storitve za nekomercialne dejavnosti (osnovni scenarij) in komercialne dejavnosti (proaktivni scenarij). Ponudnik je moral v obeh scenarijih določiti tudi najvišje jamstvo, kar je zaradi uravnovešenja svojega izkaza poslovnega izida zahteval sindikat SMAC. Sindikat SMAC je v povabilu k oddaji ponudb vključil tudi določbo o spodbudi za učinkovitost (50%/50%), če bi bil prispevek sindikata SMAC nižji od zgornje meje, določene v ponudbi; ta določba je vključena v specifikacijo. Poleg tega je bil, kot je navedeno v uvodni izjavi 262, osnovni scenarij, ki ga je predložila skupina SNC-Lavalin, ugodnejši od osnovnega scenarija, ki ga je predložila družba APCO, zagotavljal pa je dostopnost in ohranjanje operativnih pogojev na letališču Angoulême.
- (286) Nadomestilo se izračuna zlasti ob upoštevanju primanjkljaja, do katerega je dejansko prišlo v okviru ločenega računovodskega izkaza za letališče⁽¹⁶⁶⁾. Upravljavec mora ta ločen računovodski izkaz potrditi pri revizorju in svoje letne računovodske izkaze predložiti sindikatu SMAC.

⁽¹⁶⁵⁾ Glej uvodno izjavo 225 tega sklepa.

⁽¹⁶⁶⁾ Člen 14-1 specifikacije in tehničnih določb.

- (287) Velja tudi določba o znižanju javnega izravnalnega prispevka, ki se plača skupini SNC-Lavalin, če je znesek, potreben za uravnoteženje računovodskih izkazov letališča, nižji od zgornje meje, določene v sprejeti ponudbi. S tem dogovorom o vračanju se naknadno zmanjša tveganje glede izplačila prekomernega nadomestila.
- (288) Glede rednih preverjanj zaradi izogibanja prekomernim nadomestilom so v določbah naslova III specifikacij razpisa določene ureditve glede spremljanja, ki ga izvaja sindikat SMAC, da se zagotovi, da prispevek sindikata SMAC ne vključuje prekomernega nadomestila glede na stroške opravljanja nalog splošnega gospodarskega interesa, za katere je pooblaščen skupina SNC-Lavalin.
- (289) Glede zneska nadomestila Komisija kljub temu poudarja, da pogodbeno uravnoteženje pogodbe, sklenjene med sindikatom SMAC in skupino SNC-Lavalin, ne temelji na predhodni določitvi razumnega dobička, ampak na pavšalnem nadomestilu. Komisija upošteva tudi zelo majhen promet letališča do danes, mehanizme, vzpostavljene za izračun in spremljanje nadomestila, vključitev določbe o spodbudi za učinkovitost, navedene zgoraj, in dejstvo, da je bila s finančnega vidika ponudba skupine SNC-Lavalin najnižja. Komisija ob upoštevanju teh dejavnikov ugotavlja, da se nadomestilo, dodeljeno na podlagi pogodbe med sindikatom SMAC in skupino SNC-Lavalin, lahko razglasi za združljivo z notranjim trgom pod pogojem, da francoski organi zagotovijo, da skupni znesek nadomestila, izplačanega skupini SNC-Lavalin v času trajanja pogodbe, ne preseže nujno potrebnega zneska za kritje neto stroškov, nastalih le pri izpolnjevanju obveznosti javnih storitev, kar ne vključuje stroškov komercialnega razvoja letališča, vključuje pa razumno stopnjo donosa na vloženi kapital.
- (290) V zvezi s tem morajo francoski organi Komisiji v štirih mesecih od prenehanja pogodbe med sindikatom SMAC in skupino SNC-Lavalin predložiti poročilo, ki dokazuje, da je bil znesek nadomestila, ki se je skupini dodelilo, vključno z razumno stopnjo donosa na vloženi kapital, ves čas trajanja pogodbe v skladu s členom 5 sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

8.2.2 Sklepna ugotovitev o združljivosti pomoči med letoma 2002 in 2017

- (291) Komisija ob upoštevanju navedenega ugotavlja, da je pomoč, ki se je od leta 2002 že dodelila za upravljanje letališča Angoulême, ne glede na to, kdo so bili njegovi upravljavci, združljiva z notranjim trgom v skladu s členom 106(2) PDEU in sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011⁽¹⁶⁷⁾.
- (292) Vendar Komisija v zvezi s skupino SNC-Lavalin ugotavlja, da se nadomestilo, dodeljeno na podlagi pogodbe med sindikatom SMAC in skupino SNC-Lavalin, lahko razglasi za združljivo z notranjim trgom pod pogojem, da francoski organi Komisiji dokažejo, da skupni znesek nadomestila, izplačanega skupini SNC-Lavalin v celotnem času trajanja pogodbe, ni presegel nujno potrebnega zneska za kritje neto stroškov, nastalih le pri izpolnjevanju obveznosti javnih storitev, kar ne vključuje stroškov komercialnega razvoja letališča, vključuje pa razumno stopnjo donosa na vloženi kapital.
- (293) V zvezi s tem morajo francoski organi Komisiji v štirih mesecih od prenehanja pogodbe med sindikatom SMAC in skupino SNC-Lavalin predložiti poročilo, ki dokazuje, da je bil znesek nadomestila, ki se je skupini dodelilo, vključno z razumno stopnjo donosa na vloženi kapital, ves čas trajanja pogodbe v skladu s členom 5 sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

9. OCENA UKREPOV POMOČI V KORIST DRUŽB RYANAIR IN AMS

9.1 Obstoje pomoči v smislu člena 107(1) PDEU

- (294) Čeprav sta bila sporazuma iz leta 2008 sklenjena med sindikatom SMAC in družbama Ryanair in AMS, Komisija meni, da bi bilo treba za presojo ukrepov pomoči, dodeljenih družbama Ryanair in AMS, ravnanje sindikata SMAC in letališke službe zbornice oceniti skupaj. Kot je bilo navedeno v uvodni izjavi 178, Komisija meni, da sta med letoma 2007 in 2011 letališče Angoulême sindikat SMAC in letališka služba zbornice upravljala skupaj.

⁽¹⁶⁷⁾ Po mnenju Komisije je treba poudariti, da bi bili ukrepi pomoči, ki spadajo na področje uporabe odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005, na podlagi navedene odločbe in iz istih razlogov prav tako združljivi z notranjim trgom. Za namene ocene v tem primeru se pogoji glede združljivosti na podlagi odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 ne razlikujejo bistveno od pogojev iz sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

9.1.1 Pojem podjetja in gospodarske dejavnosti

- (295) Da bi se ugotovilo, ali ukrepi iz sporazumov iz leta 2008 pomenijo državno pomoč, je treba ugotoviti, ali sta upravičenki, tj. družbi Ryanair in AMS, podjetji v smislu člena 107(1) PDEU. Ni mogoče nasprotovati dejstvu, da sta ti družbi subjekta, ki zagotavljata storitve zračnega prevoza in oglaševanja. Kot takšni izvajata gospodarske dejavnosti.

9.1.2 Državna sredstva in pripisljivost državi

9.1.2.1 Prisotnost državnih sredstev

- (296) Sporazuma iz leta 2008 sta bila sklenjena neposredno s sindikatom SMAC. Komisija ob upoštevanju dokazov iz uvodnih izjav 203 do 205 tega sklepa meni, da so sredstva sindikata SMAC državna sredstva.

9.1.2.2 Pripis ukrepov državi

- (297) Odločitev sindikata SMAC o odobritvi podpisa sporazumov iz leta 2008 so soglasno podprli javni organi, ki so člani sindikata SMAC, ki ga neposredno ali posredno sestavljajo javni organi in gospodarske zbornice. Komisija meni, da iz značilnosti navedenih organov sledi, da je odločitev sindikata SMAC v zvezi z letališkimi dejavnostmi mogoče pripisati državi ⁽¹⁶⁸⁾.
- (298) Komisija zato meni, da se je s sklenitvijo sporazumov zagotovila uporaba državnih sredstev v smislu člena 107(1) PDEU in da je odločitev o sklenitvi sporazumov mogoče pripisati državi.

9.1.3 Selektivna prednost

- (299) Da bi se ugotovilo, ali državni ukrep pomeni pomoč, je treba ugotoviti, ali upravičeno podjetje pridobi selektivno gospodarsko prednost, ki je v običajnih tržnih pogojih ne bi prejelo ⁽¹⁶⁹⁾.
- (300) Komisija v zvezi s tem najprej ugotavlja, da so zadevni ukrepi selektivni, saj se nanašajo izključno na družbo Ryanair. Sporazuma iz leta 2008 sta bila sklenjena pred objavo odločitev o javni tarifi, v katerih je bil naveden podoben ukrep in ki so veljale od 1. marca 2009 za vse družbe, ki so želele z letališča Angoulême opravljati lete. Poleg tega je iz odločbe sodišča London Court of International Arbitration z dne 18. junija 2012 o odpovedi sporazumov iz leta 2008 s strani družbe Ryanair razvidno, da so med predstavniki družbe Ryanair in zbornico potekala dvostranska pogajanja o pogojih glede dejavnosti družbe Ryanair na letališču Angoulême. Pogajanja so potekala septembra 2009, ko so predstavniki družbe Ryanair predstavnike letališke službe zbornice obvestili o finančnih težavah, ki jih je imel letalski prevoznik na ruti London Stansted–Angoulême. Iz razprav je razvidno, da sta upravljavec letališča in družba Ryanair njun odnos obravnavala kot ekskluziven, saj je upravljavec letališča izključil možnost podpisa pogodbe z drugim letalskim prevoznikom.
- (301) Da bi se ugotovilo, ali se je s sklenitvijo sporazumov družbi Ryanair dodelila gospodarska prednost, mora Komisija ceniti, ali bi hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki bi deloval namesto sindikata SMAC in letališke službe zbornice ter se ravna po možnostih donosa, sklenil podobna sporazuma.
- (302) Da bi se lahko to načelo uporabilo ob upoštevanju dejstev v tem primeru, Komisija meni, da je treba najprej odgovoriti na naslednja vprašanja:
- Ali bi bilo treba sporazum o tržnih storitvah in sporazum o letaliških storitvah, ki sta bila podpisana hkrati, proučiti ločeno ali skupaj?
 - Kakšne koristi bi lahko hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki bi deloval namesto letališke službe zbornice, pričakoval na podlagi sporazuma o tržnih storitvah?

⁽¹⁶⁸⁾ Glej oddelek 8.1.2.2 tega sklepa.

⁽¹⁶⁹⁾ Glej zlasti sodbo Sodišča v zadevi C-342/96, Španija proti Komisiji, Recueil 1999, str. I-2459, točka 41.

— Kako pomembna je primerjava pogojev iz sporazuma o letaliških storitvah, navedenih v formalnem postopku preiskave, in letaliških pristojbin, ki so se zaračunavale na drugih letališčih, za namene uporabe načela udeleženca v tržnem gospodarstvu?

- (303) Komisija mora najprej odgovoriti na ta vprašanja, nato pa lahko za zadevne ukrepe uporabi načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu.

9.1.3.1 Skupna analiza sporazuma o tržnih storitvah in sporazuma o letaliških storitvah

- (304) Komisija je v svojem sklepu o začetku postopka predhodno menila, da bi bilo treba sporazum o letaliških storitvah in sporazum o tržnih storitvah, sklenjena med sindikatom SMAC ter družbama Ryanair in AMS, za namene uporabe preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu proučiti skupaj. V zvezi s tem je treba spomniti, da je treba v skladu s Splošnim sodiščem⁽¹⁷⁰⁾ gospodarski posel presojeti kot celoto, da bi preverili, ali je javni subjekt ravnal kot razumen udeleženec v tržnem gospodarstvu. Komisija mora zato pri oceni zadevnih ukrepov proučiti vse zadevne značilnosti ukrepov in njihov okvir.
- (305) Francija je v svojih pripombah podprla pristop Komisije v sklepu o začetku postopka, ki je obsegal skupno analizo sporazuma o letaliških storitvah in sporazuma o tržnih storitvah, ki sta bila sklenjena hkrati. Vendar so nekatere zainteresirane strani, kot je družba Ryanair, nasprotovale temu pristopu in trdile, da je treba sporazum o tržnih storitvah analizirati ločeno.
- (306) Vendar Komisija meni, da analiza vseh elementov primera potrjuje pravilnost pristopa, sprejetega v sklepu o začetku postopka (glej uvodne izjave 215 do 220 sklepa o začetku postopka). V zvezi s tem je treba opozoriti, da se zaradi nobene informacije, predložene med formalnim postopkom preiskave, niso pojavili pomisleki glede predhodne analize, ki jo je izvedla Komisija.
- (307) Prvič, sporazum o tržnih storitvah je bil sklenjen istega dne kot sporazum o letaliških storitvah, oba sporazuma pa sta sklenili isti stranki. Družba AMS je odvisna družba v 100-odstotni lasti družbe Ryanair, njeni direktorji pa so vodstveni delavci družbe Ryanair. Družbi Ryanair in AMS sta torej en sam gospodarski subjekt, saj družba AMS ravna v skladu z interesi družbe Ryanair in pod njenim nadzorom, dobiček, ki ga ustvari, pa je namenjen družbi Ryanair v obliki dividend ali povečanja vrednosti družbe. Poleg tega, kot bo podrobneje pojasnjeno v nadaljevanju, je sporazum o tržnih storitvah povezan z opravljanjem letov družbe Ryanair na ruti z letališča Angoulême. V sporazumu o tržnih storitvah je navedeno, da temelji na zavezi družbe Ryanair o obratovanju te rute, sklenjen pa je bil hkrati s sporazumom o letaliških storitvah, ki sta ga sindikat SMAC in družba Ryanair sklenila glede rute. Zato na podlagi dejstva, da je sindikat SMAC sporazum o tržnih storitvah sklenil z družbo AMS in ne z družbo Ryanair, za sporazum o tržnih storitvah in sporazum o letaliških storitvah, ki sta bila sklenjena hkrati, ni mogoče šteti, da nista en sam posel.
- (308) Poleg tega Komisija poudarja, da je sporazum o tržnih storitvah povezan z uvedbo zračne povezave družbe Ryanair z letališča Angoulême. Komisija meni, da se lahko poslovni odnos med sindikatom SMAC in družbo Ryanair ter med sindikatom SMAC in družbo AMS presodi le v edinstvenem kontekstu uvedbe rute Angoulême–London Stansted, ki jo je uvedla družba Ryanair. V zvezi s tem je treba opozoriti, da je v reviziji, izvedeni v imenu lokalnih organov departmaja Charente⁽¹⁷¹⁾, družba Ryanair predstavljena kot neposredni prejemnik „pomoči za trženje“, ki jo letalski prevoznik zahteva za uvedbo morebitne nizkocenovne storitve. Francoski organi zato poudarjajo, da sta sporazuma iz leta 2008 skladen in celovit pogodbeni dogovor, ki ga ni mogoče ločiti. Zdi se, da so z vidika sindikata SMAC sporazum za tržne storitve in zračne povezave, ki jih je družba Ryanair uvedla na letališču Angoulême, neločljivo povezani.
- (309) Ta ocena je podkrepljena z določbami sporazuma o tržnih storitvah, iz katerih je razvidno, da sporazum temelji na zavezi družbe Ryanair o opravljanju navedene storitve, ki je obenem tudi predmet sporazuma o letaliških storitvah. V členu 1 sporazuma o tržnih storitvah, ki je povezan s ciljem sporazuma, je navedeno, da „ta sporazum temelji na zavezi družbe Ryanair o opravljanju zračnega prevoza med letališčem Angoulême in Londonom. Redni leti se bodo najprej v spomladanskem/poletnem obdobju izvajali trikrat tedensko, razen če to zaradi višje sile ne bo mogoče“. Komisija ugotavlja tudi, da je v nekaterih določbah sporazuma o tržnih storitvah neposredno navedena družba Ryanair, zato bi se lahko štela tudi za pogodbenico sporazuma, čeprav sta dogovor sklenila sindikat SMAC in družba AMS. V členu 7 sporazuma o tržnih storitvah je na primer določeno, da „družba Ryanair, če prekine sporazum kadar koli pred koncem tretjega leta sporazuma, sindikatu SMAC plača kazen v višini 50 000 EUR za četrto leto in 25 000

⁽¹⁷⁰⁾ Sodba Splošnega sodišča v zadevi T-196/04, Ryanair proti Komisiji, ZOdl. 2008, str. II-3643.

⁽¹⁷¹⁾ Študija z dne 14. junija 2006, ki jo je zaveznitvo ELSA izvedlo glede obetov za letališči Angoulême Brie-Champnier in Cognac-Chanteaubernard po 1. januarju 2007.

EUR za peto leto, sorazmerno glede na posamezno leto in glede na vozni red letov". Poleg tega je v predstavitvenem poročilu, ki je bil poslan razpisnemu odboru, navedeno, da je skupina SNC-Lavalin predlagala uvedbo nove rute do Britanskega otočja leta 2013, na kateri bi lete opravljal nizkocenovni letalski prevoznik, če bi sindikat SMAC dodelil zahtevano pomoč za trženje, ki jo je določila na 30–35 EUR/odhod potnikov. Zato je s temi ureditvami vzpostavljena povezava med odločitvami, ki so se sprejele pri upravljanju letališča Angoulême, in sporazumom o tržnih storitvah.

- (310) Trditev družbe Ryanair, ki jo je navedla med tem postopkom, da namen sporazuma o tržnih storitvah, sklenjenega med letališčem in družbo AMS, ni bil povečati zasedenost letov družbe Ryanair na ruti Angoulême–London, ne more vplivati na navedeno ugotovitev. Namen sporazuma o tržnih storitvah je bil zagotoviti oglaševalski prostor na spletnem mestu družbe Ryanair za promocijo Angoulême kot namembnega kraja pri obiskovalcih spletnega mesta družbe Ryanair in s tem pri strankah letalskega prevoznika. Ob predpostavki, da trditev družbe Ryanair drži ter da sporazum o trženju verjetno ne bi povečal števila potnikov družbe Ryanair v Angoulême in iz njega, ni jasno, kaj naj bi letališče pridobilo s sklenitvijo takšnega sporazuma o trženju.
- (311) V skladu s tem je bilo po mnenju sindikata SMAC stroške, povezane s sporazumom o tržnih storitvah, mogoče pripisati uvedbi rute med letališčema Angoulême in London Stansted. Z vidika sindikata SMAC bi lahko koristi iz sporazuma izhajale le iz dodatnih prihodkov, povezanih s potniškim prometom na ruti Angoulême–London Stansted, ki je bila edina ruta družbe Ryanair do letališča Angoulême.
- (312) Sporazuma o tržnih storitvah zato ni mogoče ločiti od sporazuma o letaliških storitvah, ki sta bila sklenjena hkrati, in storitev zračnega prevoza, ki so predmet sporazuma. Iz navedenih dejstev je poleg tega razvidno, da sklenitev sporazuma o tržnih storitvah, če zadevne rute ne bi bile uvedene (in sporazum o letaliških storitvah, ki je z njimi povezan, ne bi bil sklenjen), za letališče Angoulême z gospodarskega vidika ne bi bila upravičena in zato sporazum ne bi bil sklenjen. Družba Ryanair je bila v tistem času edini veliki letalski prevoznik, ki je letel na zadevno letališče in bi lahko povečal promet. Če bi letališče želelo spodbujati promet na drugih rutah, ki so jih uporabljali konkurenti družbe Ryanair, se lahko razumno predvideva, da ne bi oglaševalo na spletnem mestu družbe Ryanair. Kot je bilo pojasnjeno, je v sporazumu o tržnih storitvah izrecno navedeno, da temelji na zavezi družbe Ryanair o opravljanju zračnega prevoza med letališčema Angoulême in London Stansted, poleg tega pa zagotavlja izvajanje storitev trženja, ki so v bistvu namenjene promociji navedene rute.
- (313) Komisija ob upoštevanju navedenega meni, da bi bilo treba sporazum o tržnih storitvah in sporazum o letaliških storitvah (v nadaljnjem besedilu: sporazuma iz leta 2008), ki sta del enega samega posla, analizirati skupaj, da se ugotovi, ali pomenita državno pomoč.

9.1.3.2 Koristi, ki bi jih udeleženec v tržnem gospodarstvu lahko pričakoval na podlagi sporazuma o tržnih storitvah in cena, ki bi jo bil za te storitve pripravljen plačati

- (314) Da bi se v tem primeru lahko uporabilo načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu, je treba ravnanje zbornice in sindikata SMAC kot podpisnika sporazumov iz leta 2008 primerjati z ravnanjem hipotetičnega udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki upravlja letališče Angoulême.
- (315) Pri analizi zadevnega posla bi bilo treba oceniti koristi, ki bi jih lahko ta hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki ga spodbuja možnost dobička, pridobil na podlagi tržnih storitev. Pri tej analizi se ne bi smela upoštevati splošni učinek takšnih storitev na turizem in gospodarska dejavnost regije. Šteje le učinek teh storitev na donosnost letališča, saj je to edino, kar bi zanimalo hipotetičnega udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (316) S tržnimi storitvami se verjetno poveča potniški promet na zračnih rutah, zajetih v sporazumih o tržnih storitvah in v ustreznih sporazumih o letaliških storitvah, saj so namenjeni promociji teh zračnih rut. Čeprav bo ta učinek v glavnem koristil le zadevnemu letalskemu prevozniku, lahko ima od njega korist tudi upravljavec letališča. Povečanje potniškega prometa lahko pripomore k povečanju prihodkov od nekaterih letaliških pristojbin upravljavca letališča, pa tudi k povečanju prihodkov od neletalskih storitev, zlasti parkirišč, restavracij in drugih poslov.

- (317) Zato ni nobenega dvoma, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki bi namesto letališke službe zbornice in sindikata SMAC upravljal letališče Angoulême, ta pozitiven učinek upošteval pri odločanju o sklenitvi sporazuma o tržnih storitvah in ustreznega sporazuma o letaliških storitvah. Udeleženec v tržnem gospodarstvu bi upošteval učinek zadevne zračne rute na prihodnje prihodke in stroške, in sicer bi v tem primeru ocenil število potnikov, ki uporabljajo te rute, kar bi pokazalo pozitiven učinek tržnih storitev. Poleg tega bi ta učinek ovrednotil za ves čas izvajanja zadevnih zračnih rut, kot je določen v sporazumu o letaliških storitvah in sporazumu o tržnih storitvah.
- (318) Ko upravljavci letališča sklenejo sporazum za promocijo nekaterih zračnih rut, lahko napovejo delež zasedenosti (ali koeficient zasedenosti) ⁽¹⁷²⁾ na zadevnih zračnih rutah in to upoštevajo pri ocenjevanju prihodnjih prihodkov. V zvezi s tem Komisija upošteva mnenje družbe Ryanair, da upravljavec letališča na podlagi sporazumov o tržnih storitvah nima le stroškov, ampak ima od njih lahko tudi koristi.
- (319) Ugotoviti je treba tudi, ali bi lahko hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki bi letališče upravljal namesto letališke službe zbornice in sindikata SMAC, razumno pričakoval in količinsko opredelil druge koristi, tj. koristi razen tistih, ki so povezane s pozitivnim učinkom na potniški promet na zračnih rutah, zajetih v sporazumu o tržnih storitvah v času izvajanja letov na teh rutah, kot je določeno v sporazumu o tržnih storitvah ali sporazumu o letaliških storitvah.
- (320) Nekatere zainteresirane strani podpirajo to trditev, tudi družba Ryanair v svoji študiji z dne 17. januarja 2014. Ta študija z dne 17. januarja 2014 temelji na predpostavki, da bodo tržne storitve, ki jih zagotovi upravljavec letališča, kot sta letališka služba zbornice in sindikat SMAC, pripomogle k izboljšanju podobe znamke letališča in ne bodo znatno povečale le števila potnikov na zračnih rutah, zajetih v sporazumu o tržnih storitvah in sporazumu o letaliških storitvah v času izvajanja letov, kot je določeno v teh sporazumih, temveč število potnikov, ki uporabljajo to letališče. Družba Ryanair je v svoji študiji zlasti menila, da bodo imele te tržne storitve trajen pozitiven učinek na potniški promet na letališču tudi po prenehanju sporazuma o tržnih storitvah.
- (321) Najprej je treba opozoriti, da nič ne kaže na to, da je upravljavec letališča pri sklenitvi sporazuma o tržnih storitvah, zajetega v formalnem postopku preiskave, razmišljal o dodatnih morebitnih pozitivnih učinkih sporazuma o tržnih storitvah na zračnih rutah, ki niso bile zajete v zadevnem sporazumu, ali o možnosti, da se bodo takšni učinki nadaljevali po prenehanju sporazuma, oziroma jih celo količinsko opredelil. Poleg tega Francija ni predlagala nobene metode za oceno morebitne vrednosti, ki bi jo lahko hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki upravlja letališče Angoulême namesto letališke službe zbornice in sindikata SMAC, določil za takšne učinke pri odločanju, ali naj sklene sporazuma iz leta 2008. Zato upravljavci letališča teh učinkov, tudi če so bili dokazani, pri podpisu sporazumov z družbama Ryanair in AMS v nobenem primeru niso upoštevali.
- (322) Poleg tega se na podlagi razpoložljivih informacij zdi, da je tudi trajnostna narava teh učinkov zelo negotova. Mogoče je, da je oglaševanje Angoulême in regije na spletnem mestu družbe Ryanair ljudi, ki so to mesto obiskali, spodbudilo k nakupu letalske karte družbe Ryanair do Angoulême, ko je bil oglas prvič objavljen ali kmalu zatem. Vendar ni verjetno, da je bil učinek tega oglasa na obiskovalce dolgotrajen ali je vplival na nakup letalskih kart več kot nekaj tednov po njegovi objavi na spletnem mestu družbe Ryanair. Oglaševanje bo bolj verjetno imelo trajnostni učinek, če promocijske dejavnosti obsegajo en oglaševalski medij ali več, ki so mu potrošniki redno izpostavljeni v določenem obdobju. Oglaševanje na komercialnih televizijskih in radijskih postajah, priljubljenih spletnih mestih in/ali različnih oglaševalskih plakatih na javnih mestih bi lahko na primer imelo trajnostni učinek, če so potrošniki tem medijem redno izpostavljeni. Vendar promocijske dejavnosti, omejene le na spletno mesto družbe Ryanair, zelo verjetno nimajo učinka, ki bi trajal precej dlje od same promocije. Poleg tega tudi imetniki znanih blagovnih znamk nenehno promovirajo svoje blagovne znamke s tržnimi akcijami, ki ne bi bile gospodarsko smiselne, če bi trditev družbe Ryanair držala.
- (323) Zelo verjetno je, da večina ljudi spletnega mesta družbe Ryanair ne obiskuje dovolj pogosto le zaradi oglasov, da bi se jim vtisnila v spomin promocija regije na navedenem mestu. To ugotovitev podpirata dva dejavnika. Prvič, v skladu s sporazumom o tržnih storitvah je promocija regije Angoulême na domači strani spletnega mesta družbe Ryanair obsegala pet odstavkov s skupno 150 besedami v delu „Top Five Things To Do“ (Pet stvari, ki jih morate narediti) za namembni kraj Angoulême-Cognac in prisotnost preproste povezave na domači strani www.ryanair.com na mesto, ki ga je določil sindikat SMAC, v omejenih ali celo zelo kratkih obdobjih (24, 17 in 12 dni letno v prvih treh letih).

⁽¹⁷²⁾ Delež zasedenosti ali koeficient zasedenosti je opredeljen kot delež sedežev, zapolnjenih na zrakoplovu, ki leti na zadevni zračni ruti.

Narava teh promocijskih dejavnosti (prisotnost preproste povezave omejene promocijske vrednosti) in njihovo kratko trajanje bi zelo omejila učinek teh dejavnosti po koncu promocije, zlasti ker so bile te dejavnosti omejene le na spletno mesto družbe Ryanair in jih niso posredovali nobeni drugi mediji. Drugič, druge tržne dejavnosti iz sporazuma, sklenjenega z družbo AMS, so bile povezane le s spletno stranjo za namembni kraj Angoulême. Zelo verjetno večina ljudi te strani ne obiskuje pogosto, če pa jo, je to zato, ker jih ta namembni kraj že morda zanima.

- (324) Tudi če bi tržne storitve v obdobju njihovega izvajanja spodbudile potniški promet na zračnih rutah, zajetih v sporazumu o tržnih storitvah, je zelo verjetno, da tega učinka po tem obdobju ni bilo ali pa je bil zanemarljiv in da je bil učinek na druge zračne rute podobno nepomemben.
- (325) Poleg tega je bilo v študijah družbe Ryanair z dne 17. in 31. januarja 2014 ugotovljeno, da je verjetnost, da se bodo te koristi razširile na zračne rute, ki niso zajete v teh sporazumih, ali da bodo trajale po prenehanju obratovanja teh rut, kot je določeno v sporazumih o tržnih in o letaliških storitvah, izredno majhna in je ni mogoče zanesljivo količinsko opredeliti v tolikšni meri, da bi to zadoščalo preudarnemu udeležencu v tržnem gospodarstvu.
- (326) V skladu s študijo z dne 17. januarja 2014 je na primer „[...] prihodnji dodatni dobiček po načrtovanem prenehanju sporazuma o letaliških storitvah po naravi negotov“. Poleg tega sta v študiji predlagani dve metodi predhodnega ocenjevanja pozitivnih učinkov sporazumov o tržnih storitvah: pristop na podlagi denarnega toka in pristop na podlagi kapitalizacije.
- (327) Pristop na podlagi denarnega toka obsega vrednotenje koristi sporazumov o tržnih in o letaliških storitvah z ocenjevanjem prihodnjih prihodkov, ki bi jih upravljavec letališča lahko ustvaril prek sporazumov o tržnih in o letaliških storitvah, brez ustreznih stroškov. Pristop na podlagi kapitalizacije obsega obravnavanje izboljšanja podobe znamke letališča prek tržnih storitev kot neopredmeteno dolgoročno sredstvo, pridobljeno za ceno, določeno v sporazumu o tržnih storitvah.
- (328) Vendar je v študiji poudarjen obseg težav, ki nastanejo pri pristopu na podlagi kapitalizacije, kar dokazuje nezanesljivost rezultatov, dobljenih s takšno metodo, v študiji sami pa se prednost daje pristopu na podlagi denarnega toka. Iz študije je razvidno zlasti: „Pri pristopu na podlagi kapitalizacije bi bilo treba upoštevati le delež stroškov trženja, ki ga je mogoče pripisati neopredmetenemu dolgoročnemu sredstvu letališča. Vendar morda ne bo mogoče zlahka opredeliti deleža izdatkov za trženje, ki naj bi ustvaril prihodnji prihodek za letališče (tj. naložbo v osnovna neopredmetena dolgoročna sredstva letališča), v nasprotju s tistim, ki ustvarja tekoč prihodek za letališče. V njej je poudarjeno tudi, da „je treba za izvajanje pristopa na podlagi kapitalizacije oceniti povprečno obdobje, v katerem lahko letališče zadrži stranke zaradi tržne akcije družbe AMS. Zaradi pomanjkanja ustreznih podatkov bi bilo v praksi zelo težko oceniti povprečno trajanje obdobja po tržni akciji družbe AMS, v katerem se zadržijo stranke“.
- (329) V študiji z dne 31. januarja 2014 je bila predlagana praktična uporaba pristopa na podlagi denarnega toka. V okviru tega pristopa so koristi na podlagi sporazumov o tržnih in o letaliških storitvah, ki trajajo celo po prenehanju sporazuma o tržnih storitvah, izražene kot „končna vrednost“, izračunana na datum prenehanja sporazuma. Ta končna vrednost temelji na dodatnih prihodkih, ki naj bi se ustvarili na podlagi sporazumov o letaliških in o tržnih storitvah v zadnjem letu veljavnosti sporazuma o letaliških storitvah. Ti prihodki se prenesejo v naslednje obdobje, ki traja toliko kot sporazum o letaliških storitvah, ter se prilagodijo za stopnjo rasti trga zračnih prevozov v Evropi in koeficient verjetnosti, ki je oblikovan tako, da izraža zmogljivost sporazuma o letaliških storitvah in sporazuma o tržnih storitvah, da po svojem prenehanju prispevata k dobičku letališča. V skladu s študijo z dne 31. januarja 2014 je zmogljivost ustvarjanja trajnih koristi odvisna od številnih dejavnikov, „vključno z boljšim ugledom in močnejšo znamko, skupaj z zunanjimi učinki omrežja in potniki, ki se vračajo“, čeprav ti niso podrobneje pojasnjeni. Poleg tega se pri tej metodi upošteva diskontna stopnja, ki izraža kapitalske stroške.
- (330) V študiji je predlagan 30-odstotni koeficient verjetnosti, ki naj bi bil preudaren. Vendar v tej zelo teoretični študiji niso predloženi nobeni resni kvalitativni ali kvantitativni dokazi za ta koeficient. Študija ne temelji na nobenem dejstvu, povezanim z dejavnostmi družbe Ryanair, trgom zračnih prevozov ali letališkimi storitvami, ki bi utemeljilo to 30-odstotno stopnjo. Vzpostavljena ni nobena povezava med to stopnjo in dejavniki, ki jih le mimogrede omeni (ugled, močna znamka, zunanji učinki omrežja in potniki, ki se vračajo) ter ki naj bi koristi sporazuma o letaliških storitvah in sporazuma o tržnih storitvah razširili na obdobje po njenem prenehanju. Pri analizi obsega, v katerem bi lahko tržne storitve vplivale na navedene dejavnike, na noben način ne temelji na posebni vsebini teh storitev iz več sporazumov z družbo AMS.

- (331) Poleg tega ne dokaže, da obstaja kakšna verjetnost, da se bodo prihodki, ki jih bo upravljavec letališča na podlagi sporazuma o tržnih storitvah in sporazuma o letaliških storitvah prejel v zadnjem letu veljavnosti, ob prenehanju obeh sporazumov še najprej ustvarjali. Podobno ne zagotavlja nobenih dokazov, da je stopnja rasti trga zračnih prevozov v Evropi uporaben kazalnik za merjenje učinka sporazuma o letaliških storitvah in sporazuma o tržnih storitvah za zadevno letališče.
- (332) „Končne vrednosti“, izračunane z metodo, ki jo je predlagala družba Ryanair, zato preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu zelo verjetno ne bi upošteval pri odločanju, ali naj sklene sporazum.
- (333) Iz študije z dne 31. januarja 2014 je torej razvidno, da bi bili rezultati pri metodi na podlagi denarnega toka tako kot pri metodi na podlagi kapitalizacije zelo nenatančni in nezanesljivi.
- (334) Poleg tega Francija ali katera od zainteresiranih strani ni predložila nobenih dokazov, da so upravljavci regionalnih letališč, primerljivih z letališčem Angoulême, uspešno izvedli metodo, ki jo je predlagala družba Ryanair v tej študiji, ali katero drugo metodo, s katero naj bi se količinsko opredelile koristi po prenehanju sporazumov o letaliških storitvah in sporazumov o tržnih storitvah. Francija ni predložila pripomb o študijah z dne 17. in 31. januarja 2014, torej med sedanjim postopkom ni odobrila ugotovitev iz študij.
- (335) Poleg tega, kot je bilo navedeno, so tržne storitve, proučene v formalnem postopku preiskave, očitno usmerjene v osebe, za katere je verjetno, da bodo uporabljale ruto, zajeto v sporazumu o tržnih storitvah. Če se ta ruta ob prenehanju sporazuma o letaliških storitvah ne obnovi, je zelo malo verjetno, da bodo imele tržne storitve po datumu prenehanja sporazuma še naprej pozitiven učinek na potniški promet na letališču. Upravljavec letališča zelo težko oceni, kakšna je verjetnost, da bo letalski prevoznik še naprej zagotavljal obratovanje na ruti po koncu obdobja, k čemur se je zavezal v sporazumu o letaliških storitvah. Zlasti nizkocenovni letalski prevozniki so pokazali, da uvajanje in ukinjanje rut upravljajo zelo dinamično. Zato se preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu ob sklenitvi posla, kot je ta, ki se proučuje v tem formalnem postopku preiskave, ne bi zanašal na to, da bo letalski prevoznik po prenehanju sporazuma podaljšal obratovanje na zadevni ruti.
- (336) Poleg tega in zaradi celovitosti je treba opozoriti, da je končna vrednost, izračunana v skladu z metodologijo, ki jo je predlagala družba Ryanair v študiji z dne 31. januarja 2014, pozitivna (torej ima pozitiven učinek na pričakovano donosnost sporazuma o letaliških storitvah in sporazuma o tržnih storitvah) le, če je dodatni dobiček, ki naj bi se ustvaril na podlagi takih sporazumov v zadnjem letu veljavnosti sporazuma o letaliških storitvah, pozitiven. Metodologija temelji na pričakovanem dodatnem dobičku za zadnje leto veljavnosti sporazuma o letaliških storitvah in prenosu tega dobička v prihodnost z uporabo dveh dejavnikov. Prvi dejavnik je skupna rast evropskega letalskega trga in izraža pričakovano rast prometa. Drugi je 30-odstotni dejavnik, ki predstavlja približno verjetnost, da se bodo zaradi izvedbe sporazumov, ki sta nedavno prenehala, v prihodnje sklenili podobni sporazumi, na podlagi katerih se bodo verjetno ustvarili podobni finančni tokovi. Če je torej pričakovani prihodnji dodatni dobiček za zadnje leto veljavnosti sporazuma o letaliških storitvah negativen, bo negativna tudi končna vrednost, kar kaže na dejstvo, da bi sporazumi, podobni sporazumoma, ki sta nedavno prenehala, kot ta sporazuma vsako leto negativno vplivali na donosnost letališča.
- (337) V študiji z dne 31. januarja 2014 je ta primer proučen zelo na kratko, pri čemer je omejen na navedbo v opombi ter ne vsebuje pripomb ali pojasnil: „[...] končne vrednosti ni mogoče izračunati, če je v zadnjem letu zadevnega obdobja dodatni dobiček minus plačila družbi AMS negativen“⁽¹⁷³⁾. Vendar, kot bo prikazano v nadaljevanju, napovedani dodatni denarni tokovi glede neto diskontirane vrednosti pri vseh zadevnih sporazumih v tem primeru niso negativni le na splošno, ampak vsako leto. Zato bi bila „končna vrednost“ pri teh sporazumih, izračunana v skladu z metodologijo, ki jo je predlagala družba Ryanair, nič ali celo negativna. Upoštevanje takšne končne vrednosti zato ne bi vplivalo na ugotovitev, da različni sporazumi vključujejo gospodarsko prednost.
- (338) Iz navedenega je jasno, da je edina korist, ki bi jo preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval na podlagi sporazuma o tržnih storitvah in bi jo pri odločanju, ali naj sklene tak sporazum, skupaj s sporazumom o letaliških storitvah, količinsko opredelil, ta, da bi tržne storitve v času obratovanja rut, kot je določeno v sporazumih, pozitivno vplivale na število potnikov, ki bi uporabljali rute, zajete v zadevnih sporazumih. Komisija meni, da bi bile druge koristi preveč negotove, da bi se lahko štele za količinsko opredeljene, in dejansko takih teoretičnih koristi upravljavci letališča Angoulême v času sklenitve zadevnih sporazumov niso upoštevali.

⁽¹⁷³⁾ Študija z dne 31. januarja 2014, opomba 17.

9.1.3.3 Primerljivost letališča Angoulême z drugimi evropskimi letališči

- (339) V skladu z novimi smernicami se glede uporabe načela udeleženca v tržnem gospodarstvu obstoj pomoči letalskemu prevozniku, ki uporablja določeno letališče, načeloma lahko izključi, če cena letaliških storitev ustreza tržni ceni ali če je s predhodno analizo, ki temelji na informacijah, na voljo v času, ko je pomoč dodeljena, in na predvidljivih razvojnih trendih, mogoče dokazati, da bo dogovor med letališčem in letalskim prevoznikom privedel do pozitivnega dodatnega prispevka k dobičku za letališče⁽¹⁷⁴⁾.
- (340) Poleg tega bo Komisija v skladu z novimi smernicami „[p]ri ocenjevanju dogovorov letališča/letalskih prevoznikov [...] 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“⁽¹⁷⁵⁾. Vendar na podlagi prvega pristopa (primerjava s „tržno ceno“) Komisija dvomi, da se lahko v sedanosti opredeli ustrezno referenčno merilo za vzpostavitev realne tržne cene za storitve, ki jih ponujajo letališča, in meni, da je najustreznejše merilo za oceno dogovorov, ki jih sklenejo letališča s posameznimi letalskimi prevozniki, predhodna analiza dodatne dobičkonosnosti⁽¹⁷⁶⁾.
- (341) Opozoriti je treba, da se lahko uporaba načela udeleženca v tržnem gospodarstvu na podlagi povprečne cene za druge podobne trge izkaže za koristno, če se lahko takšna cena razumno določi ali odbije od drugih tržnih kazalnikov. Vendar ta metoda ne more biti enako pomembna v primeru letaliških storitev. Razlog za to je, da se struktura stroškov in prihodkov med letališči zelo razlikuje. Stroški in prihodki so namreč odvisni od stopnje razvoja letališča, števila letalskih prevoznikov, ki uporabljajo letališče, njegove zmogljivosti glede potniškega prometa, stanja infrastrukture in povezanih naložb, regulativnega okvira, ki se lahko med državami članicami razlikuje, ter morebitnih dolgov in obveznosti, ki jih je letališče prevzelo v preteklosti⁽¹⁷⁷⁾.
- (342) Poleg tega liberalizacija trga zračnih prevozov oteži vsako analizo, ki je le primerjalna. Kot je razvidno v zadevnem primeru, poslovne prakse med letališči in letalskimi prevozniki ne temeljijo na seznamu javnih cen za posamezne storitve. Ti poslovni odnosi so zelo različni. Vključujejo delitev tveganja glede potniškega prometa in morebitne povezane komercialne in finančne odgovornosti, običajne sheme spodbud in spreminjanje razpršenosti tveganj v času trajanja sporazuma. Zato enega posla ni mogoče dejansko primerjati z drugim na podlagi cene za obračanje ali cene na potnika.
- (343) Družba Ryanair meni, da se lahko uporabi načelo poučenega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, pri katerem se za referenčno merilo uporabijo nekatera evropska letališča. V zvezi s tem meni, da so nekatera evropska letališča zaradi podobnosti zamenljiva z letališčem Angoulême⁽¹⁷⁸⁾. V študiji, ki je bila v zvezi s tem predložena Komisiji, so se pristojbine, ki jih je družba Ryanair plačevala letališču Angoulême, primerjale s pristojbinami, ki jih ta letalski prevoznik plačuje na letališčih, za katera meni, da so primerljiva. Družba Ryanair trdi, da so pristojbine, ki jih zaračunajo druga letališča, nižja od pristojbin na letališču Angoulême.
- (344) Vendar Komisija meni, da metodologija, ki se je uporabila pri navedeni študiji, ni učinkovita, saj je omejena na koristi in plačila na podlagi sporazuma o letaliških storitvah, ne da bi pri tem upoštevala sporazum o tržnih storitvah. Kot pa je že navedeno, Komisija meni, da je treba načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu uporabiti po skupni analizi obeh povezanih pogodbenih instrumentov. V skladu s tem meni, da ugotovitev iz primerjalne analize, ki jo je predložila družba Ryanair, ne more sprejeti.
- (345) Zato pristojbin, ki jih družba Ryanair plačuje za letališke storitve na drugih letališčih, ni mogoče uporabiti kot referenčno merilo za uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu.

⁽¹⁷⁴⁾ Točka 53 novih smernic.

⁽¹⁷⁵⁾ Točka 66 novih smernic.

⁽¹⁷⁶⁾ Glej točki 59 in 61 novih smernic.

⁽¹⁷⁷⁾ Glej uvodni izjavi 88 in 89 sklepa Komisije iz opombe 76.

⁽¹⁷⁸⁾ Analiza, ki jo je izvedla družba Ryanair, temelji na študiji družbe Oxera z dne 25. junija 2012.

- (346) Poleg tega Komisija ugotavlja, da je bila cena, ki jo je družba Ryanair dejansko plačala za uporabo letaliških storitev na letališču Angoulême, v letih 2008 in 2009 negativna. Sicer je lahko negativna cena, ki jo upravljavec letališča dodeli letalskemu prevozniku, kot letališka pristojbina, ki ne krije stroškov zadevnih storitev, skladna z razumnim izračunom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Vendar je to mogoče le, če se navedena negativna cena v določenem času izravna s pričakovanim zvišanjem prihodkov od dejavnosti letalskega prevoznika, ne glede na to, ali so ti prihodki iz letalskih ali neletalskih dejavnosti. V tem primeru prihodki iz neletalskih dejavnosti niso mogli zadostovati in ni bilo verjetno, da bi se v petletnem trajanju sporazuma o letaliških storitvah povečali v potrebnem in zadostnem obsegu.
- (347) Letališča, pri katerih bi lahko bila negativna cena upravičena, so redka in niso zajeta v izbranem vzorcu. Komisija v zvezi s tem meni, da so si letališča, ki sestavljajo vzorec, po značilnostih preveč različna, da bi lahko oblikovala ustrezno osnovo za analizo ⁽¹⁷⁹⁾.
- (348) Poleg tega družba Ryanair ni pokazala, kako so letališča iz študije ustrezno primerljiva glede obsega prometa in vrste prometa, vrste in ravni letaliških storitev, prisotnosti velikega mesta v bližini letališča, števila prebivalcev v zaledju letališča, blaginje okoliških območij in obstoja različnih geografskih območij, ki bi lahko privabila potnike ⁽¹⁸⁰⁾. Francija ali katera od zainteresiranih strani ni navedla letališč, ki bi bila glede teh meril ustrezno primerljiva z letališčem Angoulême.
- (349) Komisija zato meni, da v tem okviru in ob upoštevanju vseh informacij, ki so ji na voljo, ni razloga za odstopanje od pristopa, priporočenega v novih letaliških smernicah glede uporabe načela udeleženca v tržnem gospodarstvu za odnose med letališči in letalskimi prevozniki, tj. predhodne analize dodatne donosnosti. Ta pristop upravičuje dejstvo, da je sklenitev posla z letalskim prevoznikom v objektivnem interesu upravljavca letališča, če lahko v primerjavi s hipotetično situacijo, v kateri posel ni bil sklenjen, ne glede na morebitno primerjavo, razumno pričakuje, da bo ta posel povečal njegov dobiček (ali zmanjšal njegove izgube).

9.1.3.4 Sklepna ugotovitev o metodi, uporabljeni za uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu

- (350) Iz vsega navedenega sledi, da mora Komisija, da bi za sporazuma iz leta 2008 lahko uporabila načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu, skupaj analizirati sporazum o tržnih storitvah in sporazum o letaliških storitvah, ki sta bila sklenjena hkrati, in ugotoviti, ali bi hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki se ravna po možnostih donosa ter ki namesto letališke službe zbornice in sindikata SMAC upravlja letališče, sklenil takšna sporazuma. Zato je treba oceniti dodatno donosnost sporazumov iz leta 2008 v času trajanja njune uporabe, kot bi ob sklenitvi sporazumov storil udeleženec v tržnem gospodarstvu, in sicer z oceno:

- prihodnjega dodatnega prometa, ki naj bi se ustvaril na podlagi izvajanja sporazumov iz leta 2008, ob upoštevanju učinkov tržnih storitev na koeficient zasedenosti rut, zajetih v sporazumu,
- prihodnjih dodatnih prihodkov, ki naj bi se ustvarili na podlagi izvajanja sporazumov iz leta 2008, vključno s prihodki od pristojbin za letalske dejavnosti in storitev zemeljske oskrbe, ustvarjenih na rutah, zajetih v navedenih sporazumih, in prihodki iz neletalskih dejavnosti od dodatnega prometa na podlagi izvajanja teh sporazumov,
- pričakovanih prihodnjih dodatnih stroškov zaradi izvajanja sporazumov iz leta 2008, vključno s stroški poslovanja in vseh dodatnih stroškov naložb, ustvarjenih na rutah, zajetih v navedenih sporazumih, ter s stroški tržnih storitev.

- (351) Ti izračuni bi morali zagotoviti prihodnje letne tokove, ki ustrezajo razliki med dodatnimi prihodki in stroški, od katerih se po potrebi odšteje diskontna stopnja, ki izraža stroške kapitala za upravljavca letališča. Pozitivna neto diskontirana vrednost načeloma kaže, da zadevni sporazumi ne dodelijo gospodarske prednosti, negativna neto diskontirana vrednost pa kaže prisotnost takšne prednosti.

⁽¹⁷⁹⁾ Ena od izbranih primerjav temelji na razvrstitvi v kategorijo letališč z obsegom prometa, manjšim od milijon potnikov letno. Ker se letališke pristojbine, ki jih je zaračunalo letališče Angoulême, primerjajo s pristojbinami, ki so jih zaračunala letališča z več sto tisoč potniki letno, primerjalna analiza ni narejena na dovolj natančni osnovi in zato ni sprejemljiva.

⁽¹⁸⁰⁾ Glej točko 60 novih smernic.

- (352) Opozoriti bi bilo treba, da trditve družbe Ryanair, da je cena tržnih storitev, ki jih je pridobil sindikat SMAC, enaka ali nižja od cene, ki se lahko šteje za „tržno ceno“ za take storitve, pri takšni oceni niso pomembne. Dejansko upravljavec v tržnem gospodarstvu, ki se ravna po možnostih donosa, ne bi bil pripravljen pridobiti takšnih storitev tudi po ceni, nižji ali enaki „tržni ceni“, če bi predvidel, da bodo dodatni stroški, nastali na podlagi sporazumov, kljub pozitivnemu učinku navedenih storitev na zadevnih rutah preseglji dodatne prihodke v smislu diskontirane vrednosti. V takem primeru „tržne cene“ ne bi bil pripravljen plačati in bi se zato logično odločil, da se bo odrekel zadevnim koristim.
- (353) Iz enakih razlogov dejstvo, da so cene iz sporazuma o letaliških storitev boljše od cen, ki jih zaračunavajo upravljavci delno primerljivih letališč, ali v skladu z njimi, v okviru te analize ni pomembno, saj se od njih ne more pričakovati, da bodo prinesle dodatne prihodke, ki zadoščajo za kritje dodatnih stroškov.

9.1.3.5 Uporaba načela udeleženca v tržnem gospodarstvu

- (354) Za oceno sporazumov iz leta 2008 in ob upoštevanju navedenih premislekov bi bilo treba spomniti, da je treba obstoj in znesek pomoči oceniti ob upoštevanju razmer ob njeni dodelitvi⁽¹⁸¹⁾ ter, natančneje, ob upoštevanju informacij, na voljo v času, ko je pomoč dodeljena, in predvidljivih razvojnih trendov.
- (355) V informacijah, ki so jih predložili francoski organi, je poudarjeno, da je sindikat naročil študijo možnosti, ki jo je predložil 14. junija 2006⁽¹⁸²⁾. Ta študija se osredotoča na možnosti letališča Angoulême po 1. januarju 2007. Ne da bi se bilo treba poglobiti, so iz tega dokumenta razvidni glavni agregati, povezani z uvedbo rute, na kateri je družba Ryanair opravljala lete med Angoulêmom in Londonom. Pri ocenjenem morebitnem prometu 100 000 potnikov letno so ugotovitve iz študije naslednje:

	Leto 1	Leto 2	Leto 3
Negativna bilanca izkaza poslovnega izida	56 000	56 000	56 000
Pomoč za trženje	560 000	560 000	560 000
Letni odhodki, zaračunani sindikatu SMAC	616 000	616 000	616 000

- (356) Ta dokument ni enak poslovnemu načrtu, ob upoštevanju katerega bi lahko Komisija ocenila skladnost z merilom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Referenčni podatki, uporabljeni v teh napovedih, niso natančno navedeni in predpostavke niso dovolj podrobne. Poleg tega je ocena opravljena za triletno obdobje, pred sklenitvijo sporazumov iz leta 2008 pa je bilo ugotovljeno, da bi jo bilo treba izvesti za petletno obdobje. Ta študija je bila izvedena precej pred sklenitvijo sporazumov iz leta 2008. Ni bila namenjena ugotavljanju, ali sta ta sporazuma z družbama Ryanair in AMS, kot je bilo ugotovljeno pred njuno sklenitvijo, za upravljavca letališča dovolj donosna.
- (357) Komisija ugotavlja, da je iz teh ocen razvidno, da sindikat SMAC kot upravljavec letališča Angoulême ni ravnal v skladu z ravnanjem preudarnega udeleženca v tržnem gospodarstvu. Iz navedene študije možnosti iz leta 2006 je razvidno, da sindikat SMAC takrat ni mogel vedeti, da bo uvedba rute med Angoulêmom in Londonom, na kateri bo lete opravljal nizkocenovni letalski prevoznik, prinesla precejšnje izgube pri poslovanju in s tem visoke potrebe po financiranju.
- (358) Kljub informacijam, ki jih je imel sindikat SMAC na voljo ob sklenitvi sporazumov iz leta 2008, se mu ni zdelo potrebno, da naroči pripravo poslovnega načrta ali enakovredne predhodne gospodarske analize sporazumov, ki jih je nato sklenil z družbama Ryanair in AMS, da bi z gospodarskega vidika podprl svojo odločitev o sklenitvi navedenih zavez.

⁽¹⁸¹⁾ Glej na primer sodbo Splošnega sodišča v zadevi T-318/00, Freistaat Thüringen proti Komisiji, ZOdl. 2005, str. II-4179, točka 125.

⁽¹⁸²⁾ To študijo je pripravilo zaveznitvo ELSA.

- (359) Po trditvah družbe Ryanair odsotnosti poslovnega načrta v času sklenitve sporazumov, kot sta sporazuma, zajeta v formalnem postopku preiskave, ni mogoče uporabiti za dokaz neskladnosti z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (360) Odsotnost poslovnega načrta ali, splošneje, kakršne koli kvalitativne analize stroškov in koristi, izvedene pred sklenitvijo sporazuma, je resen pokazatelj neskladnosti z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. To še toliko bolj velja v tem primeru, saj je bil upravljavec letališča Angoulême pred sklenitvijo sporazumov iz leta 2008 seznanjen z informacijami, na podlagi katerih bi lahko podvomil v svojo ekonomsko sposobnost v primeru sklenitve sporazuma za uvedbo nizkocenovne storitve do Londona.
- (361) Po mnenju Komisije je v tem okviru treba poudariti, da Francija ni predložila nobenih dokazov o tem, da je upravljavec letališča izvedel analizo tveganja, sprejetega glede dobička, ki bi se lahko pričakoval na podlagi sporazumov iz leta 2008 v času njune sklenitve. Namesto tega Francija trdi, da je odločitev sindikata SMAC temeljila na želji, da se zagotovi nadaljnji obstoj letališča Angoulême in da je ta ravnal v skladu s ciljem regionalnega razvoja. Vendar ta trditev prav tako kaže na to, da sporazuma iz leta 2008 z družbama Ryanair in AMS v bistvu nista bila sprejeta zaradi možnosti donosa.
- (362) Komisija meni, da to ugotovitev potrjuje njena ocena, ki predstavlja analizo stroškov in koristi, ki bi jo preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu izvedel v zvezi s sklenitvijo sporazumov iz leta 2008.
- (363) Komisija je zato izvedla lastno analizo, ki je v skladu z novimi smernicami temeljila le na dodatnih stroških in prihodkih na podlagi sporazumov iz leta 2008, kot bi jih predhodno ocenil udeleženec v tržnem gospodarstvu. Predpostavke in rezultati analize so predstavljeni v nadaljevanju.
- (364) Po mnenju Komisije je v okviru te analize treba poudariti, da je po sprejetju novih smernic pozvala Francijo in zainteresirane strani k predložitvi pripomb o uporabi določb teh smernic v zadevnem primeru (glej uvodni izjavi 8 in 9). V tem primeru Francija ali zainteresirane strani niso nasprotovale obliki pristopa Komisije, v skladu s katerim je, ker ni mogoče določiti ustreznega referenčnega merila za določanje dejanske tržne cene za storitve, ki jih letališča zagotavljajo letalskim prevoznikom, najpomembnejše merilo za oceno dogovorov med dvema strankama predhodna analiza njihove dodatne donosnosti.
- (a) Časovni okvir
- (365) Udeleženec v tržnem gospodarstvu bi pri odločanju, ali naj sklene sporazum o letalskih storitvah in/ali sporazum o tržnih storitvah, za časovni okvir svoje ocene izbral trajanje zadevnih sporazumov ali trajanje, ki je posebej navedeno v vsakem sporazumu. Ocenil bi torej dodatne stroške in prihodke v času veljavnosti sporazumov.
- (366) Nič ne kaže na to, da bi bila izbira daljšega obdobja upravičena. Preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu se na datum sklenitve sporazumov ne bi zanašal na to, da se bosta sporazuma ob prenehanju obnovila pod enakimi ali novimi pogoji. To drži še toliko bolj, ker bi se običajno preudaren upravljavec dobro zavedal, da se nizkocenovni letalski prevozniki, kot je družba Ryanair, pri sklepanju poslov močno odzivajo na razmere na trgu, kar velja za uvajanje in ukinitve rut ter za povečanje in zmanjšanje števila letov.
- (367) Opozoriti bi bilo treba tudi, da se pri uporabi načela udeleženca v tržnem gospodarstvu dejstvo, da družba Ryanair na nekaterih rutah ni obratovala v celotnem obdobju, določenem v sporazumih iz leta 2008, ni upoštevalo, saj ta dejavnik v času sklenitve sporazumov ni bil znan in ga takrat ni bilo mogoče predvideti.
- (368) Komisija bo v nadaljevanju, preden predloži rezultate analize zadevnih sporazumov, proučila predpostavke, na podlagi katerih se je izvedla analiza sporazumov iz leta 2008, sklenjenih z družbama Ryanair in AMS, glede dodatnih prihodkov in stroškov ter prometa.
- (b) Dodatni promet in predvideno število obračanj
- (369) Analiza, ki jo je izvedla Komisija, temelji na dodatnem prometu (tj. številu dodatnih potnikov), kot bi ga udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki bi upravljal letališče Angoulême namesto sindikata SMAC, lahko ocenil ob sklenitvi sporazumov iz leta 2008. Namen je torej oceniti, kakšno število potnikov bi lahko upravljavec letališča Angoulême leta 2008 pričakoval na povezavi Angoulême–London, na kateri je v času trajanja sporazuma lete opravljala družba Ryanair.

- (370) Predviden dodatni promet se je izračunal na podlagi pogostosti letov na ruti Angoulême–London, kot je bila določena v sporazumih o letaliških in o tržnih storitvah ter s tem povezanih letnih obračanj.
- (371) Poleg tega je Komisija upoštevala zmogljivost zrakoplovov, ki jih uporablja družba Ryanair, tj. Boeing 737-800s, prilagojen s 189 sedeži.
- (372) Komisija predvideva 85-odstotni koeficient zasedenosti na let. Ta hipoteza je ugodna za družbo Ryanair, saj je 85-odstotna stopnja visoka. Poleg tega je ta stopnja nekoliko višja od povprečja za lete, ki jih družba Ryanair opravlja v svojem omrežju⁽¹⁸³⁾, in enaka oziroma višja od koeficienta zasedenosti, ki ga je Francija predlagala za več sporazumov v svoji obnovi analiz stroškov in koristi. Vendar Komisija meni, da se ta visoki koeficient zasedenosti, čeprav gre za ugodno predpostavko, lahko uporabi za izražanje morebitnega ugodnega učinka tržnih storitev na rute, zajete v različnih sporazumih, in ob odsotnosti drugih elementov, ki količinsko opredeljujejo predvidljiv učinek teh storitev na koeficient zasedenosti.

Kadar obdobje veljavnosti sporazuma ni sovpadalo s polnimi koledarskimi leti, je Komisija to upoštevala tako, da je izračunala predviden promet za vsako leto sporazuma na podlagi števila dni v letu, ko bi sporazum moral veljati.

(c) Dodatni prihodki

- (373) Komisija si je glede sporazumov iz leta 2008, za katera se izvaja analiza, prizadevala, da bi ugotovila dodatne prihodke, tj. prihodke, ustvarjene na podlagi posla, kot bi jih predvidel udeleženec v tržnem gospodarstvu.
- (374) Komisija meni, da bi bilo treba pri uporabi načela enojnega obračunavanja upoštevati prihodke iz letalskih in neletalskih dejavnosti.
- (375) Prihodki iz letalskih dejavnosti obsegajo prihodek od pristojbin, ki jih letalski prevoznik plača upravljavcu letališča, ki so:
- „pristojbina za pristajanje“, tj. znesek na obračanje,
 - „potniška pristojbina“, tj. znesek na potnika, in
 - pristojbina, ki se plača za storitve zemeljske oskrbe, ki je v obliki zneska na obračanje, določenega v sporazumu o letaliških storitvah.
- (376) Višina potniške pristojbine in pristojbine za pristajanje je v sporazumih iz leta 2008 določena neposredno. V skladu s členom 7.1 sporazuma o letaliških storitvah se je višina pristojbine na potnika izračunala na podlagi sprejetih stopenj na letališču Angoulême. Vendar so v členu 7.3 sporazuma o letaliških storitvah zagotovljeni promocijski popusti za prva tri leta. Popust za prvo leto znaša 57,25 %, kar je enako 1,18 EUR, za drugo leto znaša 48 %, kar je enako 1,44 EUR, za tretje leto pa 24 %, kar je enako 2,10 EUR. Poleg tega je v členu 7.2 istega sporazuma določena pristojbina za pristajanje v višini 252,29 EUR na pristajanje. Zneski iz sporazuma so se zato upoštevali pri analizi.
- (377) Poleg tega je v skladu s členom 7.4 sporazuma o letaliških storitvah pristojbina za zemeljsko oskrbo prvo leto znašala 195 EUR. Določeno je bilo tudi, da višina pristojbine od drugega leta naprej znaša 245 EUR. Komisija je ta znesek zato uporabila v svoji analizi.
- (378) Da bi Komisija izračunala prihodek od treh navedenih pristojbin za letalske dejavnosti, ki bi jih pričakoval udeleženec v tržnem gospodarstvu, je uporabila napovedi glede števila obračanj (za pristojbino za pristajanje in pristojbino za zemeljsko oskrbo) in dodatnega prometa (za potniško pristojbino), kot je bilo določeno v sporazumu, pomnožene z zneski na enoto pristojbin, kot so bili določeni.
- (379) Prihodki iz neletalskih dejavnosti so v bistvu okvirno sorazmerni s številom potnikov. Dejavnost parkirišč, restavracij in drugih trgovin na letališču se spreminja v skladu s številom potnikov. To velja tudi za prihodek, ki ga upravljavec letališča pobere v zvezi z navedenimi dejavnostmi. Vendar v tem primeru velik del prihodkov iz neletalskih dejavnosti izhaja iz potrošnje zaposlenih pri upravljavcu in pri drugih podjetjih, ko potniški promet na letališču Angoulême ni velik.

⁽¹⁸³⁾ Glej: <http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/>

(380) Komisija glede tega zneska dodatnih prihodkov iz neletalskih dejavnosti meni, da bi jih razumen udeleženec v tržnem gospodarstvu ob sklenitvi sporazumov izračunal na podlagi skupnih prihodkov iz neletalskih dejavnosti letališča takoj pred sklenitvijo zadevnega sporazuma. V tem primeru prihodke iz neletalskih dejavnosti, ko potniški promet ni velik, večinoma ustvarjajo zaposleni pri upravljavcu in podjetjih, ki opravljajo dejavnost na letališču. V skladu z informacijami, ki jih je predložila Francija, se lahko znesek dodatnega prihodka iz neletalskih dejavnosti, ustvarjenega le na podlagi komercialnega prometa, oceni na [...] EUR letno. Komisija meni, da je ta ocena razumna.

(d) Dodatni stroški

(381) Dodatni stroški, ki bi jih udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki upravlja letališče namesto upravljavcev letališča Angoulême, običajno lahko pričakoval pri vsakem poslu (po potrebi vključno s sporazumom o letaliških storitvah in sporazumom o tržnih storitvah), spadajo v naslednje tri kategorije:

— stroške nakupa tržnih storitev,

— dodatne stroške naložb zaradi naložb na podlagi posla,

— dodatne stroške poslovanja, tj. stroške poslovanja (osebje, razni nakupi), ki bi lahko nastali z izvedbo posla.

(382) Komisija je glede stroškov tržnih sporazumov upoštevala zneske, določene v sporazumu o tržnih storitvah. V členu 3.1 sporazuma o tržnih storitvah, sklenjenega z družbo Ryanair, so bile določene tržne storitve v vrednosti 400 000 EUR za prvo leto, 300 000 EUR za drugo leto in 225 000 EUR za tretje leto. Komisija je zato navedene zneske opredelila za stroške tržnih storitev.

(383) Tako kot pri napovedih glede prometa napovedana plačila za trženje ne predstavljajo nujno zneskov, ki so se dejansko plačali, ker bi lahko bili ti zneski zaradi nekaterih dogodkov, do katerih bi prišlo po sklenitvi sporazumov, drugačni od prvotno načrtovanih. Tako je na primer, če je sporazum predčasno prekinjen. Vendar se ti dogodki ne bi smeli upoštevati pri uporabi načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, saj nastanejo po sklenitvi sporazumov. Pri oceni donosnosti sporazumov iz leta 2008 bi vsak udeleženec v tržnem gospodarstvu uporabil zneske, določene ob podpisu sporazuma.

(384) Glede dodatnih stroškov naložb niso bili sprejeti nobeni stroški, saj v dokumentaciji nič ne kaže na to, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval, da bo moral izvesti nekatere naložbe, zlasti zaradi sporazumov, ki sta predmet formalnega postopka preiskave.

(385) Komisija se mora pri oceni dodatnih stroškov poslovanja, ki jih je bilo mogoče predvideti ob sklenitvi sporazumov iz leta 2008, zanašati na analizo upravljavca letališča, saj sama ni mogla oceniti, kako bi lahko zadevni sporazum vplival na različne stroškovne postavke letališča.

(386) Komisija ugotavlja, da sta letališka služba zbornice in sindikat SMAC oceno izvedla pred podpisom sporazumov iz leta 2008, zato je bila ta na voljo v času sklenitve zadevnih sporazumov.

(e) Predstavitev rezultatov v zvezi s sporazumoma, sklenjenima z družbama Ryanair in AMS

(387) Komisija je za sporazum določila vse dodatne prihodke in dodatne stroške, ki bi jih predvidel udeleženec v tržnem gospodarstvu, zato lahko za sporazuma iz leta 2008 in posamezno leto v času njunega trajanja ugotovi pričakovane dodatne tokove (prihodki minus stroški). Rezultati so navedeni v nadaljevanju.

Preglednica 12

Pričakovani dodatni tokovi na podlagi sporazumov iz leta 2008

	2008	2009	2010	2011	2012
Koeficient zasedenosti	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
Potniki na let	160,65	160,65	160,65	160,65	160,65

	2008	2009	2010	2011	2012
Potniki na obračanje	322	322	322	322	322
Obračanja od aprila do oktobra	93	93	93	93	93
Potniki skupaj	29 946	29 946	29 946	29 946	29 946

Pristojbine	2008	2009	2010	2011	2012
Pristojbina na obračanje	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76
Pristojbine za pristajanje na obračanje	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Pristojbina za oskrbo na obračanje	195	245	245	245	245

Dodatni prihodki	2008	2009	2010	2011	2012
Prihodek od potniške pristojbine	35 336,28	43 122,24	62 886,6	82 650,96	82 650,96
Prihodek od potniške pristojbine	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97
Prihodek od potniške pristojbine	18 135	22 785	22 785	22 785	22 785
Prihodki iz neletalskih dejavnosti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Skupaj	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Dodatni stroški	2008	2009	2010	2011	2012
Oskrba in sprejem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Od tega: zaposleni</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Od tega: drugo</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Trženje	400 000	300 000	225 000	0	0
Skupaj	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

	2008	2009	2010	2011	2012
Prihodki	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Odhodki	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rezultat	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (388) Komisija ugotavlja, da so kljub njenim predpostavkam, ki so ugodnejše za družbo Ryanair, zlasti glede dodatnega prometa in dodatnih stroškov, v sporazumih iz leta 2008 vsi letni dodatni tokovi negativni, kot je prikazano v preglednici 12. Komisija poleg tega ugotavlja, da bi ta ugotovitev držala tudi, če se dodatni stroški poslovanja v celoti izključijo in če so edini dodatni stroški, ki se uporabijo, stroški nakupa tržnih storitev.
- (389) Komisija zato meni, da sporazuma iz leta 2008, ki ju je sindikat SMAC sklenil z družbama Ryanair in AMS, tema družbama dodelujeta gospodarsko prednost. Ker ta prednost izhaja iz posebnih pogodbenih določb z zadevnim letalskim prevoznikom, je selektivna.

9.1.4 Vpliv na trgovino in konkurenco

- (390) Če finančna pomoč države članice okrepi položaj podjetij v razmerju do drugih podjetij, ki mu konkurirajo v okviru trgovine znotraj Skupnosti, se mora za navedeno pomoč šteti, da vpliva na navedeno trgovino. V skladu z ustaljeno sodno prakso⁽¹⁸⁴⁾, da bi ukrep izkrivljajal konkurenco, zadostuje, da prejemnik pomoči konkurira drugim podjetjem na trgih, odprtih za konkurenco.
- (391) Od začetka veljavnosti tretjega svežnja liberalizacije zračnega prometa dne 1. januarja 1993⁽¹⁸⁵⁾ lahko letalski prevozniki prosto opravljajo lete na rutah znotraj Skupnosti in imajo korist od neomejenega opravljanja kabotaže. Sodišče navaja, da „kadar podjetje opravlja dejavnost v sektorju, v katerem je prisotna učinkovita konkurenca proizvajalcev iz različnih držav članic, lahko vsaka pomoč, ki jo dodelijo javni organi, vpliva na trgovino med državami članicami in ovira konkurenco, če zaradi njegovega nadaljnega delovanja na trgu konkurenti ne morejo povečati svojega tržnega deleža in imajo manjše možnosti za povečanje svojega izvoza“⁽¹⁸⁶⁾.
- (392) V tem primeru je treba upoštevati, da bi zadevni ukrepi verjetno znižali stroške poslovanja letalskega prevoznika in spodbudili upravljavce k prenašanju rut z enega letalskega prevoznika k drugemu. Komisija zato meni, da zadevni ukrepi izkrivljajo konkurenco in vplivajo na trgovino v Evropski uniji.

9.1.5 Sklepna ugotovitev o obstoju pomoči

- (393) Komisija ob upoštevanju navedenega meni, da sta imeli družbi Ryanair in AMS korist od državne pomoči na podlagi sporazumov iz leta 2008.

9.2 Združljivost z notranjim trgovom

- (394) Zadevna pomoč pomeni pomoč za tekoče poslovanje. Takšna pomoč se lahko za združljivo razglasi le v izjemnih in ustrezno utemeljenih okoliščinah.
- (395) Iz sodne prakse Sodišča⁽¹⁸⁷⁾ je razvidno, da je morala Francija določiti pravno podlago, na kateri bi se lahko zadevna pomoč štela za združljivo z notranjim trgovom, in dokazati, da so bili pogoji za takšno združljivost izpolnjeni. Komisija je zato v svojem sklepu o začetku postopka od Francije zahtevala, naj navede morebitne pravne podlage za združljivost in dokaže, da so bili ustrezni pogoji za združljivost izpolnjeni, zlasti če bi se zadevna pomoč morala šteti za zagonsko pomoč za uvedbo novih rut. Vendar Francija ni nikdar trdila, da so ukrepi, ki se ocenjujejo, zagonska pomoč, ki je združljiva z notranjim trgovom, in ni predložila drugih razlogov za združljivost ali utemeljitve, na podlagi katerih bi lahko bila pomoč razglašena za združljivo. Poleg tega nobena zainteresirana stran ni predložila zadostnih dokazov o združljivosti teh ukrepov z notranjim trgovom.
- (396) Komisija kljub temu meni, da bi bilo primerno proučiti, ali bi se lahko takšna pomoč razglasila za združljivo na podlagi prispevka teh ukrepov k uvedbi novih rut.

⁽¹⁸⁴⁾ Sodba Splošnega sodišča v zadevi T-214/95, Vlaams Gewest proti Komisiji, Recueil 1998, str. II-717.

⁽¹⁸⁵⁾ 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).

⁽¹⁸⁶⁾ Glej zlasti sodbo Sodišča v zadevi C-305/89, Italija proti Komisiji, Recueil 1991, str. I-1603.

⁽¹⁸⁷⁾ Sodba Sodišča v zadevi C-364/90, Italija proti Komisiji, Recueil 1993, str. I-2097, točka 20.

- (397) V zvezi s tem je v novih smernicah navedeno: „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, 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“⁽¹⁸⁸⁾.
- (398) V smernicah iz leta 2005 je določeno, da bo „Komisija [...] združljivost vsake pomoči financiranja letaliških infrastruktur ali zagonske pomoči, ki je bila dodeljena brez njene odobritve in ki torej krši člen 88(3) Pogodbe, preverila na podlagi teh smernic, če je bila pomoč dodeljena po njihovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije*. Sicer bo preverjanje izvedla na podlagi pravil, veljavnih ob dodelitvi pomoči“⁽¹⁸⁹⁾.
- (399) Ker sta bila sporazuma iz leta 2008 sklenjena po začetku veljavnosti smernic iz leta 2005, so te smernice veljavna pravna podlaga.
- (400) V zvezi s tem je v točki 27 smernic iz leta 2005 navedeno, da se pomoči za tekoče poslovanje, dodeljene letališčem ali letalskim družbam (kot zagonske pomoči), štejejo za združljive samo izjemoma in pod strogimi pogoji, tj. v najbolj prikrajsanih regijah Evrope, kot so regije, upravičene do odstopanja iz člena 107(3)(a) PDEU, najbolj oddaljene regije in regije z nizko gostoto prebivalstva.
- (401) Letališče Angoulême se ne nahaja v takšni regiji, zato to odstopanje zanj ne velja.
- (402) Komisija ugotavlja, da Francija ali katera od zainteresiranih strani ni dokazala združljivosti teh ukrepov z notranjim trgov na podlagi smernic iz leta 2005 ali kateri drugi podlagi.
- (403) Merila iz točke 79 smernic iz leta 2005 za zagonsko pomoč so kumulativna, zato Komisija meni, da bi bilo treba proučiti merila iz točke 5.2 (i) in (k) smernic.
- (404) Glede merila (i) (poslovni načrt, iz katerega je razvidna donosnost in analiza vpliva nove rute na konkurenčne rute) je Komisija Francijo pozvala, naj pojasni, ali so bili takšni poslovni načrti pripravljene, in naj v tem primeru predloži njihove izvode. Francija ali katera od zainteresiranih strani ni poročala o obstoju takšnih poslovnih načrtov. Poleg tega je iz trditev družb Ryanair in AMS razvidno, da ni bil pripravljen poslovni načrt, iz katerega bi bila v daljšem obdobju razvidna donosnost rute po dodelitvi pomoči. Na podlagi informacij, ki jih je imel letalski prevoznik v času sklenitve sporazumov iz leta 2008, ni bila opravljena nobena predhodna analiza, s katero bi se ugotovila donosnost zračne povezave med letališčema Angoulême in London-Stansted. Zato merilo iz točke (i) ni izpolnjeno.
- (405) V merilu (k) (Pritožbe) je določeno, da je treba na ravni držav članic predvideti postopke za pritožbe, da bi odpravili vsakršno morebitno diskriminacijo pri dodeljevanju pomoči. Komisija ugotavlja, da v času sklenitve sporazumov iz leta 2008 ni bil zagotovljen noben postopek za pritožbe, da bi se odpravila diskriminacija pri dodeljevanju zagonske pomoči. Merilo iz točke (k) torej prav tako ni izpolnjeno.

9.3 Sklepna ugotovitev

- (406) Sporazuma iz leta 2008, ki ju je sindikat SMAC sklenil z družbama Ryanair in AMS ter sta predmet tega postopka, zato pomenita državno pomoč, ki ni združljiva z notranjim trgovom.

10. SPLOŠNA SKLEPNA UGOTOVITEV

- (407) Država članica mora v skladu s členom 108(3) PDEU priglasiti vse načrte za dodelitev ali spremembo pomoči. Zadevna država članica ne sme izvajati svojih predlaganih ukrepov, dokler v tem postopku ni sprejet dokončen sklep. Francoski organi v tem primeru niso priglasili nadomestila, izplačanega upravljavcem letališča Angoulême, in sporazumov iz leta 2008. Poleg tega je bila pomoč izplačana, preden je Komisija o njej sprejela dokončno odločitev.

⁽¹⁸⁸⁾ Točka 174 novih smernic.

⁽¹⁸⁹⁾ Točka 85 smernic iz leta 2005.

- (408) Komisija ob upoštevanju navedenega meni, da nadomestilo, izplačano letališču Angoulême, pomeni nezakonito državno pomoč, ki je kljub temu združljiva z notranjim trgovom na podlagi člena 106(2) PDEU.
- (409) Vendar zneski, izplačani na podlagi sporazumov iz leta 2008 v zvezi z dejavnostjo družb Ryanair in AMS, pomenijo nezakonito državno pomoč, ki ni združljiva z notranjim trgovom.

11. VRAČILO

- (410) V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča je Komisija, če ugotovi, da je pomoč nezdružljiva z notranjim trgovom, pristojna za odločanje, da mora zadevna država članica pomoč ukiniti ali spremeniti⁽¹⁹⁰⁾. V členu 14 Uredbe (ES) št. 659/1999⁽¹⁹¹⁾ je navedeno: „[č]e se v primerih nezakonite pomoči sprejmejo negativne odločbe, Komisija odloči, da mora zadevna država članica sprejeti vse potrebne ukrepe, da upravičenec vrne pomoč (v nadaljnjem besedilu ‚odločba o vračilu‘). Komisija ne zahteva vračila pomoči, če bi bilo to v nasprotju s splošnim načelom prava Skupnosti“.
- (411) Cilj Komisije pri zahtevi, da zadevna država članica vrne pomoč, nezdružljivo z notranjim trgovom, je ponovno vzpostaviti predhodno stanje⁽¹⁹²⁾. Sodišče je zato odločilo, da je ta cilj dosežen, če prejemnik vrne zneske, ki so bili dodeljeni z nezakonito pomočjo, in se tako odpove ugodnostim, ki jih je užival v primerjavi s konkurenti na trgu. Tako se vzpostavi stanje pred plačilom pomoči⁽¹⁹³⁾.
- (412) V tem primeru se zdi, da nobeno splošno pravilo prava EU ne nasprotuje vračilu pomoči, za katero se ugotovi, da je nezakonita. Francija in zainteresirane strani niso predložile nobenih trditvev v zvezi s tem.
- (413) Francija mora zato sprejeti vse potrebne ukrepe, da družbi Ryanair in AMS vrneta pomoč, ki je bila nezakonito dodeljena s sporazumoma iz leta 2008.
- (414) Zneski pomoči, ki jih je treba vrniti, se izračunajo, kot sledi. Za sporazuma iz leta 2008 je treba šteti, da je bil na njuni podlagi dodeljen znesek pomoči za vsako leto veljavnosti sporazumov. Vsak od teh zneskov se izračuna iz negativnega dela pričakovanih dodatnih tokov (prihodki minus stroški) v času sklenitve sporazumov iz leta 2008, kot je prikazano v preglednici 12. Ti zneski so enaki vsotam, ki bi jih bilo treba vsako leto odbiti od zneska za tržne storitve (ali prišteti letališkim pristojbinam in pristojbinam za zemeljsko oskrbo, ki jih plačajo letalski prevozniki), da se zagotovi pozitivna neto diskontirana vrednost sporazuma, tj. da je ta vrednost v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (415) Da bi se upoštevala dejanska prednost, ki sta jo družbi Ryanair in AMS prejeli na podlagi sporazumov iz leta 2008, se lahko zneski iz prejšnje uvodne izjave prilagodijo v skladu z dokazili, ki jih je predložila Francija, glede na (i) naknadno določeno razliko med dejanskimi plačili, ki jih je prejela družba Ryanair v zvezi s pristojbino za pristajanje, potniško pristojbino in storitvami zemeljske oskrbe na podlagi sporazuma o letaliških storitvah, in (predhodno) predvidenimi tokovi, ki so enaki tem prihodkovnim postavkam in navedeni v preglednici 12, ter (ii) naknadno določeno razliko med dejanskimi plačili za trženje, ki sta jih družbi Ryanair in AMS prejeli na podlagi sporazuma o tržnih storitvah, in ustreznimi (predhodno) predvidenimi stroški trženja, kot so navedeni v preglednici 12.
- (416) Komisija meni tudi, da je dejanska prednost, ki sta jo prejeli družbi Ryanair in AMS, omejena na dejansko trajanje izvajanja sporazumov iz leta 2008. Družbi Ryanair in AMS po prekinitvi teh sporazumov nista prejeli nobenih plačil v obliki plačil za trženje. Zato so zneski pomoči, izračunani, kot je navedeno v nadaljevanju, in povezani s sporazumoma iz leta 2008, zmanjšani na nič za leta, v katerih se sporazum ni več uporabljal (zlasti zaradi predčasne prekinitve, za katero sta se soglasno dogovorili obe pogodbenici).

⁽¹⁹⁰⁾ Glej sodbo Sodišča v zadevi C-70/72, Komisija proti Španiji, Recueil 1973, str. 813, točka 13.

⁽¹⁹¹⁾ Uredba Sveta (ES) št. 659/1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 83, 27.3.1999, str. 1).

⁽¹⁹²⁾ Glej sodbo Sodišča v združenih zadevah C-278/92, C-279/92 in C-280/92, Španija proti Komisiji, Recueil 1994, str. I-4103, točka 75.

⁽¹⁹³⁾ Sodba Sodišča v zadevi C-75/97, Belgija proti Komisiji, Recueil 1999, str. I-3671, točki 64 in 65.

- (417) V preglednici 13 so navedene bistvene informacije v zvezi z zneski, na podlagi katerih se izračunajo zneski, ki jih je treba vrniti. Te zneske sestavljajo napovedi glede dodatnega denarnega toka (prihodki minus stroški) na podlagi uporabe načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki so bile znižane za leta, v katerih datum prenehanja ni bil dosežen.

Preglednica 13

Informacije o zneskih, ki jih je treba vrniti zaradi sporazumov iz leta 2008

Okvirni znesek pomoči, prejet na podlagi sheme (v EUR) ⁽¹⁾					Okvirni znesek pomoči, ki jo je treba vrniti (v EUR) (Glavnica)
2008	2009	2010	2011	2012	
463 066	405 630	0	0	0	868 695

⁽¹⁾ Glede izračuna obresti se za pomoč šteje, da je bila dodeljena 31. decembra zadevnega leta.

- (418) Kot je bilo pojasnjeno, Komisija meni, da za namene uporabe pravil o državni pomoči družbi Ryanair in AMS sestavljata en sam gospodarski subjekt ter da je treba sporazum o tržnih storitvah in sporazum o letaliških storitvah, ki sta bila oba sklenjena 8. februarja 2008, šteti za en sam posel. Komisija zato meni, da sta družbi Ryanair in AMS skupaj odgovorni za vračilo celotne pomoči, ki sta jo prejeli na podlagi sporazumov iz leta 2008.
- (419) Znesek, ki je bil v letih 2008 in 2009 dejansko izplačan na podlagi sporazumov iz leta 2008, skupaj znaša približno 868 695 EUR.
- (420) Francoski organi morajo navedeni znesek izterjati v štirih mesecih od datuma priglasitve tega sklepa.
- (421) Francoski organi morajo znesku pomoči prišteti tudi obresti za vračilo, ki se izračunajo od datuma, od katerega je bila zadevna pomoč na voljo podjetjem, tj. dejanskega datuma vsakega plačila pomoči, dokler ni bilo dejansko vrnjeno ⁽¹⁹⁴⁾, v skladu s poglavjem V Uredbe Komisije (ES) št. 794/2004 ⁽¹⁹⁵⁾. Ker so v tem primeru tokovi, ki sestavljajo pomoč, zapleteni in se pojavljajo na več datumov med letom, pri nekaterih kategorijah prihodkov celo neprekinjeno, Komisija meni, da je za namene izračuna obresti za vračilo sprejemljivo, da se za čas plačila zadevne pomoči šteje konec leta, tj. 31. december vsakega leta.
- (422) Država članica, ki naleti na nepredvidljive težave ali okoliščine, ki jih je Komisija spregledala, lahko te težave predloži Komisiji v premislek skupaj s predlogi za primerne spremembe. V takem primeru morata Komisija in zadevna država članica sodelovati v dobri veri, da se težave premestijo ob polnem upoštevanju določb ⁽¹⁹⁶⁾ PDEU.
- (423) Komisija zato poziva Francijo, naj ji nemudoma predloži morebitne težave, ki jih je imela pri izvajanju tega sklepa –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

1. Plačila, ki so jih departma Charente, Communauté d'agglomération du grand Angoulême in Communauté des communes de Braconne Charente na podlagi sporazuma z dne 23. maja 2002 o pogojih financiranja za upravljanje in razvoj letališča Angoulême Brie Champniers ter Syndicat mixte des aéroports de Charente na podlagi podizvajalske

⁽¹⁹⁴⁾ Glej člen 14(2) Uredbe (ES) št. 659/1999 (navedena zgoraj).

⁽¹⁹⁵⁾ 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).

⁽¹⁹⁶⁾ Glej sodbo Sodišča v zadevi C-94/87, Komisija proti Nemčiji, Recueil 1989, str. 175, točka 9, in zadevi C-348/93, Komisija proti Italiji, Recueil 1995, str. 673, točka 17.

pogodbe za upravljanje z dne 22. januarja 2009 in razpisne dokumentacije z dne 8. avgusta 2011 izvedli v korist gospodarske zbornice v Angoulêmeu oziroma skupine SNC-Lavalin, pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, ki jo je nezakonito dodelila Francija, s čimer je kršila člen 108(3) PDEU.

2. Plačila, ki jih je Syndicat mixte des aéroports de Charente v skladu s sporazumom o letaliških storitvah in sporazumom o tržnih storitvah z dne 8. februarja 2008 izplačal družbama Ryanair in Airport Marketing Services, pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, ki jo je nezakonito dodelila Francija, s čimer je kršila člen 108(3) PDEU.

Člen 2

1. Plačila, ki so jih departma Charente, Communauté d'agglomération du grand Angoulême in Communauté des communes de Braconne Charente na podlagi sporazuma z dne 23. maja 2002 o pogojih financiranja za upravljanje in razvoj letališča Angoulême Brie Champniers ter Syndicat mixte des aéroports de Charente na podlagi podizvajalske pogodbe za upravljanje z dne 22. januarja 2009 izvedli v korist gospodarske zbornice v Angoulêmeu, pomenijo državno pomoč, ki je združljiva z notranjim trgovom na podlagi člena 106(2) PDEU.

2. Plačila, ki jih je Syndicat mixte des aéroports de Charente na podlagi razpisne dokumentacije z dne 8. avgusta 2011 izvedel v korist skupine SNC-Lavalin, so združljiva z notranjim trgovom na podlagi člena 106(2) PDEU, če Francija Komisiji dokaže, da skupni znesek, izplačan v celotnem času trajanja pogodbe, ni presegel nujno potrebnega zneska za kritje neto stroškov, nastalih le pri izpolnjevanju obveznosti javnih storitev, kar ne vključuje stroškov komercialnega razvoja letališča, vključuje pa razumno stopnjo donosa na vloženi kapital.

3. Francija v štirih mesecih po prenehanju pogodbe, ki sta jo leta 2011 sklenila Syndicat mixte des aéroports de Charente in skupina SNC-Lavalin, Komisiji predloži poročilo, ki dokazuje, da je bil v celotnem času trajanja pogodbe znesek nadomestila, dodeljenega skupini SNC-Lavalin, vključno z razumno stopnjo donosa na vloženi kapital, v skladu s členom 5 Sklepa 2012/21/EU.

4. Pomoč, ki jo je Syndicat mixte des aéroports de Charente dodelil družbama Ryanair in Airport Marketing Services na podlagi sporazuma o letaliških storitvah in sporazuma o tržnih storitvah, ki ju je 8. februarja 2008 sklenil z družbama Ryanair in Airport Marketing Services, ni združljiva z notranjim trgovom.

Člen 3

1. Upravičenci Franciji povrnejo pomoč iz člena 2(4). Družbi Ryanair in Airport Marketing Services sta skupaj odgovorni za vračilo pomoči.

2. Znesek vračila je povečan za obresti, ki se plačajo od datuma, ko je bil znesek dodeljen upravičencu do datuma vračila.

3. Obresti se v skladu s poglavjem V Uredbe (ES) št. 794/2004 in v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 271/2008⁽¹⁹⁷⁾ o spremembi Uredbe (ES) št. 794/2004 izračunajo z obrestno obrestnim računom.

4. Francija prekliče vsa neizvedena plačila pomoči iz člena 2(4) z začetkom veljavnosti na datum sprejetja tega sklepa.

Člen 4

1. Vračilo pomoči iz člena 2(4) se izvede takoj in učinkovito.

2. Francija zagotovi, da se ta sklep izvede v štirih mesecih po uradnem obvestilu o tem sklepu.

⁽¹⁹⁷⁾ Uredba Komisije (ES) št. 271/2008 z dne 30. januarja 2008 o spremembi Uredbe (ES) št. 794/2004 o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 82, 25.3.2008, str. 1).

Člen 5

1. Francija v dveh mesecih od datuma priglasitve tega sklepa Komisiji predloži naslednje informacije:

- (a) zneske pomoči, ki jih je treba vrniti v skladu s členom 3;
- (b) podroben opis že sprejetih in načrtovanih ukrepov za uskladitev s tem sklepom;
- (c) dokumente, iz katerih je razvidno, da so bili upravičenci pozvani k vračilu pomoči.

2. Francija Komisijo obvešča o napredku nacionalnih ukrepov, sprejetih za izvajanje tega sklepa, dokler ni pomoč iz člena 2(4) v celoti vrnjena. Na zahtevo Komisije takoj predloži vse informacije o že sprejetih in načrtovanih ukrepih za uskladitev s tem sklepom. Zagotovi tudi podrobne informacije o zneskih pomoči in obrestih, ki so jih upravičenci že povrnili.

Člen 6

1. Ta sklep je naslovljen na Francosko republiko.

V Bruslju, 23. julija 2014

Za Komisijo
Joaquín ALMUNIA
Podpredsednik

SKLEP KOMISIJE (EU) 2015/1227**z dne 23. julija 2014****o državni pomoči SA.22614 (C 53/07), ki jo je Francija odobrila Gospodarski zbornici Pau-Béarn ter družbam Ryanair, Airport Marketing Services in Transavia***(notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 5085)***(Besedilo v francoskem jeziku je edino verodostojno)****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe ⁽¹⁾,

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

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenimi določbami ⁽²⁾, in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

- (1) Francoski organi so z dopisom z dne 25. januarja 2007 Komisijo v skladu s členom 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU) obvestili o ukrepu v korist družbe Airport Marketing Services Limited (v nadaljnjem besedilu: družba AMS), ki je hčerinska družba v stoddstotni lasti družbe Ryanair Limited (v nadaljnjem besedilu: družba Ryanair), v obliki pogodbe o storitvah trženja, sklenjene s slednjo. Francoski organi so ukrep priglasili kot državno pomoč. Ker so ti ukrep že izvedli, ga je Komisija vpisala v register nezakonitih pomoči pod številko NN 12/07.
- (2) Na prošnjo francoskih organov sta bila 20. februarja 2007 in 16. julija 2007 organizirana sestanka s Komisijo.
- (3) Komisija je v dopisu z dne 26. februarja 2007 pozvala francoske organe, naj predložijo dodatne informacije. Ker ni prejela odgovora v predpisanem roku, je francoskim organom 15. junija 2007 poslala opomin. Francoski organi so z dopisom z dne 12. julija 2007 predložili zahtevane informacije.
- (4) Komisija je z dopisom z dne 28. novembra 2007 francoske organe obvestila o sklepu, da bo začela formalni postopek preiskave iz člena 108(2) PDEU.
- (5) Sklep Komisije o začetku postopka je bil 15. februarja 2008 objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽³⁾. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo pripombe o zadevnem ukrepu.
- (6) Francoski organi so 18. decembra 2007 in 29. januarja 2008 zaprosili za podaljšanje roka za predložitev pripomb glede sklepa o začetku postopka. Komisija je z dopisoma z dne 4. januarja in 1. februarja 2008 ta rok podaljšala do 28. februarja 2008.
- (7) Francoski organi so Komisiji svoje pripombe poslali 2. junija 2008.

⁽¹⁾ Člena 87 in 88 Pogodbe ES sta z učinkom od 1. decembra 2009 postala člen 107 oziroma člen 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU). Določbe novih členov so vsebinsko povsem enake prejšnjima členoma. V tem sklepu je treba sklicevanje na člena 107 in 108 PDEU razumeti kot sklicevanje na člen 87 oziroma člen 88 Pogodbe ES, kadar je to primerno. S PDEU so bile uvedene tudi nekatere spremembe terminologije, pri čemer je na primer besedo „Skupnost“ nadomestila beseda „Unija“, besedno zvezo „skupni trg“ besedna zveza „notranji trg“, besedno zvezo „Sodišče prve stopnje“ pa „Splošno sodišče“. V tem sklepu se uporablja terminologija iz PDEU.

⁽²⁾ UL C 41, 15.2.2008, str. 11, in UL C 96, 31.3.2012, str. 22.

⁽³⁾ UL C 41, 15.2.2008, str. 11.

- (8) Komisija je pripombe Gospodarske zbornice Pau-Béarn (v nadaljnjem besedilu: zbornica) prejela 25. februarja 2008 ⁽⁴⁾, pripombe družb AMS ⁽⁵⁾ in Ryanair ter Združenja evropskih letalskih prevoznikov (*Association of European Airlines*, v nadaljnjem besedilu: AEA) z dopisi z dne 14. marca 2008, pripombe letalskega prevoznika Air France pa 19. marca 2008 ⁽⁶⁾. Komisija je z dopisom z dne 11. junija 2008 pripombe posredovala Franciji in ji dala možnost odgovora.
- (9) Francoski organi so z dopisom z dne 7. julija 2008 Komisijo obvestili, da nimajo komentarja na pripombe tretjih strani.
- (10) Na prošnjo francoskih organov je bil 4. novembra 2008 organiziran sestanek med Komisijo in predstavniki zbornice. Komisija je na sestanku francoske organe obvestila, da je najela neodvisnega svetovalca, ki ji bo pomagal proučiti zadevne pogodbe (v nadaljnjem besedilu: svetovalec). Svetovalec je poročilo predložil 30. marca 2011.
- (11) Komisija je v dopisu z dne 17. marca 2011 pozvala francoske organe, naj predložijo dodatne informacije. Francoski organi so v dopisu z dne 13. aprila 2011 zaprosili za podaljšanje roka do 1. junija 2011. Komisija je z dopisom z dne 6. maja 2011 odobrila to podaljšanje. Francoski organi so dodatne informacije poslali 30. maja 2011.
- (12) Komisija je v dopisu z dne 11. aprila 2011 zaprosila družbo Ryanair za dodatne informacije, ki jih je družba poslala z dopisom z dne 31. avgusta 2011. Komisija je z dopisom z dne 11. oktobra 2011 te pripombe posredovala Franciji in ji dala možnost odgovora. Francoski organi so z dopisom z dne 21. novembra 2011 Komisijo obvestili, da nimajo komentarja na te pripombe.
- (13) Komisija je z dopisom z dne 25. januarja 2012 Francijo uradno obvestila o svojem sklepu, da razširi formalni postopek preiskave, ki ga je začela leta 2007, na različne ukrepe, dodeljene letalskim prevoznikom, ki delujejo na letališču Pau, in upravljavcu letališča. Ta sklep Komisije je bil 31. marca 2012 objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽⁷⁾. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo pripombe o zadevnih ukrepih.
- (14) Komisija je v dopisu z dne 22. februarja 2012 pozvala francoske organe, naj predložijo dodatne informacije. Francoski organi so 28. februarja 2012 zaprosili za podaljšanje roka za predložitev pripomb glede sklepa z dne 25. januarja 2012 in roka, določenega v dopisu Komisije z dne 22. februarja 2012. Komisija je roka podaljšala do 27. marca 2012. Francoski organi so z dopisom z dne 29. marca 2012 odgovorili na dopis Komisije z dne 22. februarja 2012 in predložili pripombe na sklep o razširitvi postopka.
- (15) Komisija je 30. aprila 2012 prejela pripombe zbornice ⁽⁸⁾, družbe AMS ⁽⁹⁾ in družbe Ryanair ⁽¹⁰⁾ v zvezi z razširitvijo postopka. Z dopisom z dne 31. maja 2012 je te pripombe posredovala Franciji in ji dala možnost odgovora. Francija je v dopisu z dne 13. junija 2012 navedla, da nima komentarja na pripombe.
- (16) Komisija je v dopisu z dne 26. aprila 2012 pozvala francoske organe, naj predložijo dodatne informacije. Francoski organi so dodatne informacije poslali 10. maja 2012.
- (17) Družba Ryanair je z dopisom z dne 10. aprila 2013 Komisiji posredovala dve sporočili, ki ju je pripravila družba Oxera, in analizo, ki jo je pripravil profesor Damien P. McLoughlin. Komisija je z dopisom z dne 3. maja 2013 te dokumente posredovala francoskim organom in jim dala možnost odgovora. Francija je v dopisu z dne 7. junija 2013 navedla, da nima komentarja v zvezi z dokumenti.

⁽⁴⁾ Komisija je 14. aprila 2008 prosila zbornico, da predloži nezaupno različico svojih pripomb. Zbornica je 16. aprila 2008 potrdila, da pripombe ne vsebujejo nobenih zaupnih informacij, ki se ne smejo posredovati francoskim organom.

⁽⁵⁾ Komisija je 10. aprila 2008 prosila družbo AMS, da predloži nezaupno različico svojih pripomb. Družba AMS je 19. maja 2008 Komisiji predložila nezaupno različico pripomb.

⁽⁶⁾ Družba Air France je z dopisom z dne 13. marca 2008 zaprosila za podaljšanje roka za predložitev pripomb glede sklepa z dne 28. novembra 2007. Komisija je 17. marca 2008 odobrila to podaljšanje.

⁽⁷⁾ UL C 96, 31.3.2012, str. 22.

⁽⁸⁾ Zbornica je 14. maja 2012 potrdila, da njene pripombe ne vsebujejo nobenih zaupnih informacij, ki se ne smejo posredovati francoskim organom.

⁽⁹⁾ Družba AMS je 1. maja 2012 Komisiji predložila nezaupno različico pripomb.

⁽¹⁰⁾ Družba Ryanair je potrdila, da njene pripombe ne vsebujejo nobenih zaupnih informacij.

- (18) Komisija je v dopisu z dne 14. novembra 2013 Francijo pozvala, naj predloži dodatne informacije.
- (19) Komisija je z dopisom z dne 16. decembra 2013 francoskim organom posredovala poročilo svetovalca in jim dala možnost odgovora. Francija ni odgovorila v predpisanem roku.
- (20) Francija je 19. decembra 2013 zaprosila za podaljšanje roka za odgovor na zahtevo po informacijah z dne 14. novembra 2013. Komisija je rok podaljšala do 23. januarja 2014. Ker v tem roku ni dobila odgovora, je Franciji z dopisom z dne 24. januarja 2014 poslala opomin in rok podaljšala za nadaljnjih 10 delovnih dni. Francija je z dopisom z dne 6. februarja 2014 predložila dodatne informacije.
- (21) Komisija je 20. decembra 2013, 17. januarja 2014 in 31. januarja 2014 prejela pripombe družbe Ryanair. Te dodatne pripombe je posredovala Franciji z dopisi z dne 9. januarja 2014, 23. januarja 2014 in 4. februarja 2014. Francija je z dopisi z dne 29. januarja 2014, 3. februarja 2014 in 21. maja 2014 Komisijo obvestila, da nima komentarja na pripombe.
- (22) Komisija je 24. februarja, 13. marca in 19. marca 2014, tj. po sprejetju Smernic o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom⁽¹¹⁾ (v nadaljnjem besedilu: nove smernice), pozvala Francijo in zainteresirane strani, naj predložijo pripombe glede uporabe novih smernic v tem primeru. Francija je pripombe predložila 19. marca 2014.
- (23) Poleg tega je bilo 15. aprila 2014 v *Uradnem listu Evropske unije*⁽¹²⁾ objavljeno obvestilo, s katerim so bile države članice in zainteresirane strani pozvane, naj predložijo svoje pripombe, tudi glede obravnavanega primera, ob upoštevanju začetka veljavnosti novih smernic. Družba Air France, nevladna organizacija Transport & Environment in zbornica so pripombe predložile v predpisanem roku. Komisija je z dopisom z dne 28. maja 2014 te pripombe posredovala francoskim organom. Francija je z dopisom z dne 6. junija 2014 Komisijo obvestila, da nima komentarja na pripombe.
- (24) Komisija je v dopisu z dne 27. februarja 2014 Francijo pozvala, naj predloži dodatne informacije. Francija je 17. marca 2014 zaprosila za podaljšanje roka za odgovor na zahtevo po informacijah z dne 27. februarja 2014. Komisija je rok podaljšala do 27. aprila 2014. Francija je z dopisom z dne 25. aprila 2014⁽¹³⁾ predložila dodatne informacije.
- (25) Komisija je v dopisu z dne 16. maja 2014 zaprosila Francijo za dodatne informacije, ki jih je ta poslala z dopisom z dne 6. junija 2014.

2. SPLOŠNE INFORMACIJE O LETALIŠČU

- (26) Kot je navedeno v sklepu o začetku formalnega postopka preiskave, se letališče Pau-Pyrénées (v nadaljnjem besedilu: letališče Pau) nahaja v departmaju Pyrénées-Atlantiques v Akvitaniji.
- (27) Letališče je bilo na začetku v lasti države, ki je zbornico pooblastila za njegovo upravljanje prek javne koncesije za opremo, odobrene za obdobje do 31. decembra 2015 z medministrskim odlokom z dne 12. marca 1965 (v nadaljnjem besedilu: odlok iz leta 1965), ki so mu priloženi pogoji, ki določajo predvsem obveznosti države in zbornice v zvezi s tem. Medministrski odlok in pogoji za koncesijo so bili štirikrat spremenjeni.
- (28) Zbornica je članica mreže gospodarskih zbornic. V Franciji so gospodarske zbornice organi javne uprave. Gospodarska zbornica v bistvu zastopa splošne interese na področju trgovine, industrije in storitev na svojem območju. Naloge in pooblastila gospodarskih zbornic so določeni z zakonom. Država upravno in finančno nadzoruje te zbornice prek ministra za finance in infrastrukturo ter ministra za načrtovanje in lokalno upravo, ki delujeta v okviru svojih odgovornosti. Člen R.712-2 trgovinskega zakonika določa, da „regionalne in lokalne gospodarske zbornice nadzoruje prefekt regije ob pomoči regionalnega uradnika, pristojnega za javne finance“. Nadzorni organ je torej treba obvestiti o nekaterih pomembnih odločitvah, določenih v predpisih (na primer v zvezi s proračunom, najemom posojil, odobritvijo jamstev tretjim osebam, prenosu, pridobitvami ali povečanji finančnih deležev v civilnih ali gospodarskih družbah itd.). Taki ukrepi se lahko izvedejo šele po uradnem sporočilu nadzornemu organu, ki jim lahko nasprotuje. Gospodarsko zbornico upravlja izvoljena skupščina predstavnikov podjetij na njenem območju.

⁽¹¹⁾ UL C 99, 4.4.2014, str. 3.

⁽¹²⁾ UL C 113, 15.4.2014, str. 30.

⁽¹³⁾ S tem dopisom je Francija predložila tudi sporočilo zbornice, vendar je navedla, da se francoski organi ne strinjajo z oceno, navedeno v sporočilu. V vsakem primeru to sporočilo v bistvu ponavlja pripombe, ki jih je zbornica prej poslala neposredno Komisiji.

- (29) Gospodarska zbornica Pau-Béarn vodi posebne račune za letališče Pau, ki so ločeni od njenih splošnih računov.
- (30) Država je 1. januarja 2007 v skladu s členom 28 zakona št. 2004-809 z dne 13. avgusta 2004 o lokalnih svoboščinah in odgovornostih prenesla lastništvo letališča na skupino lokalnih organov, znano kot *syndicat mixte de l'aéroport Pau-Pyrénées* (mešani sindikat letališča Pau-Pyrénées, v nadaljnjem besedilu: mešani sindikat). Člani tega mešanega sindikata so regionalni svet Akvitanije (*Conseil régional d'Aquitaine*), generalni svet departmaja Pyrénées-Atlantiques (*Conseil général des Pyrénées-Atlantiques*), mestna skupnost Pau Porte des Pyrénées in 14 občinskih skupin. Država in mešani sindikat sta podpisala pogodbo o prenosu lastništva, ki je začela veljati 1. marca 2007. Pogodba je bila 12. avgusta 2009 spremenjena.
- (31) Ko je mešani sindikat postal lastnik letališča, je nadomestil državo kot koncedent. V skladu s členom 28-VI-2° navedenega zakona z dne 13. avgusta 2004 je prevzel predhodno sklenjene pogodbe, zlasti koncesijsko pogodbo, sklenjeno z zbornico. Zbornica je torej postala upravljavec letališča pred prenosom lastništva na mešani sindikat in letališče upravlja še danes.
- (32) Na letališču se opravljajo leti s civilnimi in vojaškimi zrakoplovi. Naslednja preglednica prikazuje skupno število potnikov na letih na letališče in z njega v obdobju 2000–2013.

Preglednica 1

Promet na letališču Pau (število potnikov) v obdobju 2000–2013

Leto	Skupaj
2000	613 333
2001	600 084
2002	585 410
2003	682 428
2004	720 588
2005	729 409
2006	763 942
2007	763 018
2008	817 511
2009	691 037
2010	673 697
2011	641 496
2012	609 535
2013	645 577

Vir: Informacije so bile pridobljene od Francije in s spletne strani zbornice.

- (33) Družba Ryanair je aprila 2003 začela delovati na letališču Pau. V obravnavanem obdobju (2003–2011) je družba Ryanair opravljala lete v London, Charleroi, Bristol in Beauvais.
- (34) Z družbo Ryanair je leta 2010 potovalo približno 16 % vseh potnikov, ki so uporabili letališče. Družba Ryanair je prenehala opravljati lete na letališče Pau, ko so 1. aprila 2011 prenehale veljati njene pogodbene obveznosti do letališča.

- (35) Poleg družbe Ryanair je Air France glavni letalski prevoznik, ki uporablja letališče Pau. Opravlja večino letov z letališča Pau, ki predstavljajo večinski delež prometa na tem letališču (približno 80 % potnikov).
- (36) V obravnavanem obdobju so letališče uporabljali tudi drugi letalski prevozniki, zlasti Transavia CV (v nadaljnjem besedilu: Transavia), ki je hčerinska družba skupine Air France KLM.

3. UKREPI, ZAJETI V SKLEPU O ZAČETKU FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE IN POROČILU SVETOVALCA

- (37) Ukrepi, zajeti v sklepu o začetku formalnega postopka preiskave, so povezani zlasti z opravljanjem letov na ruti med letališčema Pau in London Stansted. Prvi ukrep je bil pogodba o storitvah trženja, ki jo je zbornica leta 2005 sklenila z družbo AMS, drugi ukrep pa pogodba o letaliških storitvah, ki jo je zbornica sklenila z družbo Ryanair na isti dan. Ti pogodbi (v nadaljnjem besedilu: pogodbi iz leta 2005) sta bili sklenjeni 30. junija 2005 za obdobje pet let z možnostjo podaljšanja za nadaljnjih pet let.

3.1 POGODBI Z DRUŽBAMA AMS IN RYANAIR IZ LETA 2005

3.1.1 POGODBA O STORITVAH TRŽENJA, SKLENJENA Z DRUŽBO AMS ZA RUTO PAU–LONDON STANSTED

- (38) AMS je hčerinska družba družbe Ryanair, ki ima izključno dovoljenje za ponujanje storitev trženja na spletnem mestu družbe Ryanair www.ryanair.com. V pogodbi o storitvah spletnega trženja, sklenjeni z družbo AMS (v nadaljnjem besedilu: pogodba o storitvah trženja iz leta 2005), ki jo je priglasila Francija, je navedeno, da „Pogodba temelji na obvezi družbe Ryanair, da bo vsak dan opravljala lete na ruti med letališčema Pau in London Stansted“ (člen 1). Namen pogodbe o storitvah trženja je „določiti pogoje, pod katerimi bo družba Airport Marketing Services zbornici zagotavljala določene storitve trženja za promocijo različnih turističnih in poslovnih zanimivosti v regiji Pau/Béarn“. Pogodba določa, da je „glavno orodje za zagotavljanje storitev trženja na podlagi te pogodbe spletno mesto www.ryanair.com, ki omogoča neposredno nagovarjanje potencialnih potnikov nizkocenovnega letalskega prevoznika Ryanair“ (člen 1.1).
- (39) Pogodba o storitvah trženja iz leta 2005 določa, kako naj družba AMS zagotavlja določene storitve oglaševanja na spletnem mestu družbe Ryanair⁽¹⁴⁾. Ta sklop storitev vključuje:
- „ustrezen prostor na strani, posvečeni destinaciji Pau, na spletnem mestu www.ryanair.com za 5 (pet) odstavkov po 150 besed v oddelku *Top Five Things To Do* (Pet najboljših izletov) družbe Airport Marketing Services (cena enega odstavka za eno leto glede na cenik: 20 000 EUR)“,
 - „ustrezen prostor v desni menijski vrstici na strani, posvečeni destinaciji Pau, na spletnem mestu www.ryanair.com za 1 (eno) povezavo na spletno mesto, ki ga določi zbornica (cena za eno povezavo za eno leto glede na cenik: 15 000 EUR)“,
 - „ustrezen prostor pod oddelkom *Top Five Things To Do* na strani, posvečeni destinaciji Pau, na spletnem mestu www.ryanair.com za 7 (sedem) povezav na spletna mesta, ki jih določi zbornica (cena za eno povezavo za eno leto glede na cenik: 10 000 EUR)“, in
 - „prisotnost povezave na spletno mesto, ki ga določi zbornica, na angleški domači strani www.ryanair.com 45 (petinštirideset) dni na leto (cena za en dan glede na cenik: 6 000 EUR)“ (člen 3).
- (40) Na podlagi te pogodbe se je zbornica zavezala, da bo družbi AMS v času trajanja pogodbe plačevala 437 000 EUR na leto.

3.1.2 POGODBA O LETALIŠKIH STORITVAH, SKLENJENA Z DRUŽBO RYANAIR ZA RUTO PAU–LONDON STANSTED

- (41) Pogodba o letaliških storitvah (v nadaljnjem besedilu: pogodba o letaliških storitvah iz leta 2005), sklenjena z družbo Ryanair, določa pogoje v zvezi z dajanjem infrastrukture letališča Pau na voljo letalskemu prevozniku, zlasti v zvezi s storitvami zemeljske oskrbe in zagotavljanjem zasebnih prostorov. Ta pogodba se nanaša na ruto London Stansted–Pau, uvedeno aprila 2003. Nadomešča prvotno pogodbo, ki je bila podpisana 28. januarja 2003 in jo je upravno sodišče v Pauju razveljavilo 3. maja 2005.
- (42) Namen te pogodbe je „določiti operativne in finančne pogoje, pod katerimi bo družba Ryanair uvedla in opravljala mednarodne komercialne lete na letališče in z njega. Poleg tega ta pogodba določa pogoje v zvezi s pristajanjem, storitvami zemeljske oskrbe in drugimi storitvami, ki jih letališče zagotavlja družbi Ryanair“ (člena 1.1 in 1.2).

⁽¹⁴⁾ <http://www.ryanair.com>

- (43) Člen 4 pogodbe o letaliških storitvah iz leta 2005 določa, da bo družba Ryanair opravljala vsakodnevne redne lete na ruti London–Pau in letališču plačevala pristojbine, določene v členih 7.1 (regularne letališke pristojbine) in 7.2 (neregulirane letališke pristojbine).

3.2 POROČILO SVETOVALCA

- (44) Svetovalec je v svojem poročilu zlasti proučil naravo storitev trženja in podrobnosti o letaliških storitvah, zajetih v pogodbah, ki jih je zbornica sklenila z letalskimi prevozniki, ter zlasti pogodbi iz leta 2005, ki jih je zbornica sklenila z družbama Ryanair in AMS⁽¹⁵⁾.

3.2.1 POGODBE O STORITVAH TRŽENJA, SKLENJENE Z DRUŽBAMA RYANAIR IN AMS

- (45) Svetovalec je povzel vse pogodbe o storitvah trženja za letališče Pau, ki jih je zbornica sklenila z družbama Ryanair in AMS v obdobju 2003–2008. Od teh pogodb sta bili v sklepu o začetku postopka zajeti samo pogodbi iz leta 2005.

- (46) Svetovalec je opravil zlasti naslednje naloge:

— preveril je, v kolikšni meri se tarife, določene v pogodbah o storitvah trženja, ujemajo s tarifami, objavljenimi na spletnem mestu družbe AMS (<http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf>). Po navedbah svetovalca so tarife, navedene na spletnem mestu družbe AMS, v skladu s tarifami, določenimi v pogodbi o storitvah trženja iz leta 2005,

— proučil je povezavo med zneski, ki jih je zaračunala družba AMS, in obsegom dejavnosti družbe Ryanair na letališču Pau. Po mnenju svetovalca se zdi, da se stroški za storitve trženja razvijajo v skladu s številom opravljenih letov,

— primerjal je storitve, ki jih je družba AMS zagotavljala zbornici, z drugimi storitvami spletnega trženja, ki se običajno nudijo na podobne načine.

- (47) Svetovalec je zaradi naslednjih razlogov dvomil, da je bila sklenitev pogodbe za nakup takih storitev trženja v interesu zbornice. Spletno mesto družbe Ryanair je v bistvu namenjeno prodaji vozovnic in ne prodaji splošnih potovalnih storitev. Po mnenju svetovalca se spletno mesto družbe Ryanair zato zdi primerljivo predvsem s spletnimi mesti drugih letalskih prevoznikov, ki na splošno ponujajo le omejene možnosti plačanega oglaševanja, oglaševalci, ki oglašujejo na takih mestih, pa ne vključujejo letališč. Poleg tega svetovalec ugotavlja, da letališča niso primerljiva z drugimi potencialnimi oglaševalci na spletnih mestih letalskih prevoznikov, kot je Ryanair, saj so storitve, ki jih letališče ponuja potnikom družbe Ryanair, za razliko od pomožnih storitev, kot sta nastanitev in najem avtomobila, po naravi neločljivo povezane s storitvami družbe Ryanair. Nazadnje svetovalec na splošno dvomi, da letališče ravna razumno, če plačuje letalskim prevoznikom, da bi privabilo stranke na letih na letališče ali z njega, saj ti dodatni potniki prinašajo neposredne koristi navedenim letalskim prevoznikom.

- (48) Zato svetovalec ugotavlja, da ima letališče le omejen poslovni interes za oglaševanje na spletnem mestu družbe Ryanair.

- (49) Poleg tega svetovalec meni, da ob predpostavki, da tak interes obstaja, letališče in družba Ryanair tega interesa ne moreta izmeriti. Svetovalec ugotavlja tudi, da so tržne informacije na spletnem mestu družbe Ryanair precej kratke in preproste, ter trdi, da bi se izvedle naložbe za izboljšanje kakovosti in videza teh informacij, če bi letališče ali družba Ryanair oglaševanje štela za učinkovito. Zato svetovalec ugotavlja, da poslovna vrednost storitev trženja za pogodbenici ni bistvenega pomena.

- (50) Nasprotno bi po mnenju svetovalca regija kot destinacija lahko imela več koristi od storitev oglaševanja, ki bi stranke družbe Ryanair spodbujale, da v regiji ostanejo dlje časa ali v njej porabijo več denarja. Ker pa sta pogodbo sklenili zbornica in družba Ryanair ali njena hčerinska družba, svetovalec meni, da je treba vse koristi za regijo izključiti iz proučitve pogodbe.

- (51) Svetovalec meni, da neskladje med zelo spremenljivo naravo trga spletnega trženja in fiksnimi cenami družbe AMS vzbuja tudi dvom glede resničnega namena te družbe. Po navedbah družbe Ryanair pogodba z družbo AMS ni obvezna in je upravljavci letališč ne bi podpisali, če ne bi imela poslovne vrednosti. Vendar se svetovalec sprašuje o pritisku, ki ga je družba Ryanair morda izvajala med pogajanjem z letališčem v zvezi z opravljanjem letov na rutah, zlasti ker več bližnjih letališč (na primer Tarbes in Biarritz v primeru letališča Pau) tekmuje, da bi privabila družbo Ryanair.

⁽¹⁵⁾ Svetovalec je v svojem poročilu proučil različne pogodbe o storitvah trženja, ki jih je zbornica sklenila z družbama Ryanair in AMS, pogodbo, sklenjeno z družbo Transavia za obdobje 2002–2008, pogodbe o letaliških storitvah, sklenjene v obdobju 2002–2005, finančne rezultate letališča v obdobju 2002–2007 ter vpliv rute Pau–London Stansted, na kateri je družba Ryanair opravljala lete, na računovodske izkaze letališča v obdobju 2003–2008. To poročilo torej zajema več ukrepov kot sklep o začetku postopka.

- (52) Svetovalec meni, da vsi ti dejavniki kažejo, da je bil cilj družbe Ryanair, zaradi katerega so bile sklenjene pogodbe o storitvah trženja, pridobiti subvencijo od letališča in tako ohraniti nizke cene.

3.2.2 POGODBE O STORITVAH TRŽENJA, SKLENJENE Z DRUŽBO TRANSAVIA

- (53) Svetovalec je proučil tudi pogodbo o storitvah trženja, ki jo je zbornica leta 2006 sklenila z letalskim prevoznikom Transavia. Ta pogodba ni zajeta v sklepu o začetku postopka.

3.2.3 POGODBE O LETALIŠKIH STORITVAH

- (54) Svetovalec je proučil več pogodb o letaliških storitvah, ki jih je zbornica sklenila z različnimi letalskimi prevozniki (tj. Ryanair, Air France in Transavia) v obdobju 2003–2005.
- (55) Po navedbah svetovalca se cene letaliških storitev določajo, kot sledi: regulirane pristojbine (pristojbina za razsvetljavo, pristajalna pristojbina, pristojbina za parkiranje in potniška pristojbina) so določene v ceniku, ki velja za vse letalske prevoznike. Veljavne pristojbine se vsako leto posodobijo na podlagi tarife, ki je odvisna od pogajanj v ekonomskem svetovalnem odboru letališča. Po navedbah svetovalca se regulirane pristojbine, zaračunane različnim letalskim prevoznikom, zato ne morejo razlikovati.
- (56) Svetovalec navaja, da se neregulirane pristojbine (za storitve zemeljske oskrbe) med letalskimi prevozniki razlikujejo in so odvisne od dvostranskih poslovnih pogajanj.
- (57) Svetovalec je neregulirane storitve, zaračunane družbi Ryanair, primerjal z enakimi storitvami, zaračunanimi drugima letalskima prevoznikoma (Air France in Transavia). Ta primerjava temelji na naravi storitev in uporabljenih cenah.
- (58) Svetovalec je ugotovil, da so se storitve zemeljske oskrbe, zajete v pogodbah teh dveh letalskih prevoznikov, očitno ustrezno zagotavljale in da se narava storitev, zagotovljenih različnim letalskim prevoznikom, dejansko razlikuje. Sklop storitev, ki jih prejema družba Air France, je obsežnejši. Družba Ryanair plačuje nižje pavšalne pristojbine (vendar za več storitev) kot Transavia.
- (59) Vendar je svetovalec, ki je pavšalne pristojbine, zaračunane družbama Ryanair in Transavia, ter pristojbino, zaračunano družbi Air France za primerljive storitve, primerjal s primerljivo skupno storitvijo, ugotovil, da družba Ryanair plačuje nižjo pristojbino ([...] (*) EUR) kot družbi Air France ([...] EUR) in Transavia ([...] EUR). Zdi se, da je zaračunana cena enaka približno [...] % cene, ki jo plačujejo drugi letalski prevozniki.
- (60) Francija trdi, da primerjava letaliških (nereguliranih) storitev, ki jo je opravil svetovalec, ne povzema pravilno rezultatov različnih pogajanj, ki jih je opravila zbornica. Navaja več primerov, ki utemeljujejo take pristojbine, zlasti kjer družba Ryanair ne prejema določenih storitev, ki jih prejema Air France.

4. UKREPI, ZAJETI V SKLEPU O RAZŠIRITVI POSTOPKA

- (61) Komisija je menila, da je treba formalni postopek preiskave razširiti in proučiti vse pogodbe, ki jih je zbornica sklenila z družbama AMS in Ryanair, v celotnem obdobju, ko je družba Ryanair delovala na letališču Pau (obdobje 2003–2011), da se ugotovi, ali so bile navedene pogodbe državna pomoč.
- (62) Komisija se je odločila tudi za razširitev formalnega postopka preiskave na pogodbo, ki jo je zbornica 23. januarja 2006 sklenila z letalskim prevoznikom Transavia, in na različne finančne prispevke, ki jih je letališče v obravnavanem obdobju prejelo od javnih subjektov in katerih seznam je Francija poslala Komisiji z dopisom z dne 30. maja 2011.
- (63) Ti ukrepi so opisani v oddelkih 4.1 do 4.3.

(*) Zaupne informacije.

4.1 POGODBE, KI JIH JE ZBORNICA SKLENILA Z DRUŽBAMA AMS IN RYANAIR

- (64) Sklep o razširitvi postopka zajema različne pogodbe, ki jih je zbornica sklenila z družbama AMS in Ryanair v obdobju 2003–2011.

4.1.1 POGODBA Z DNE 28. JANUARJA 2003

- (65) Zbornica je pogodbo, podpisano 28. januarja 2003, sklenila neposredno z družbo Ryanair (in ne z družbo AMS). Ta pogodba vsebuje določbe o letaliških storitvah in storitvah trženja.
- (66) Člen 2 pogodbe določa obveznosti družbe Ryanair do zbornice in letališke pristojbine. Člen 3 pogodbe določa obveznosti zbornice in navaja zlasti, da mora zbornica na svoje stroške opraviti naslednje naloge:
- (a) „izvajati ali oddati v izvajanje letališke storitve v zvezi s terminali/infrastrukturo za lete, kot je podrobneje določeno v Prilogi A k tej pogodbi;
 - (b) opravljati naloge na področjih odnosov z javnostmi in trženja, ki so podrobneje določene v Prilogi B k tej pogodbi;
 - (c) družbi Ryanair plačati enkratni znesek v višini osemdeset tisoč eurov (80 000,00 EUR) za uvedbo te nove rute po podpisu pogodbe;
 - (d) za trženje mesta Pau prek internetnih povezav, objavljenih za zbornico na spletnem mestu družbe Ryanair, oglaševanja ugodnih vozovnic za lete v Pau in iz njega v tiskanih medijih ter drugih sredstev po izbiri družbe Ryanair, kot so oglaševanje na radiu, na prostem in na televiziji, zbornica družbi Ryanair plača enajst eurov (11,00 EUR) na potnika, ki z njo leti z letališča Pau, pri čemer se skupni znesek plača mesečno za nazaj in/ali se odšteje od plačil, ki jih mora družba Ryanair plačati zbornici v skladu s klavzulo 2(b), skupna letna vsota teh plačil pa je omejena na štiristo tisoč eurov (400 000,00 EUR) na leto za vsakodnevne povratne lete.
 - (e) Ta pogodba velja samo za ruto Pau–London za najmanj en let na dan, 364 dni na leto. Če se ruta Pau–London razvije v tolikšni meri, da se na njej opravlja več letov na dan, zbornica ne plača nobenega dodatka. Če pogodbenici v medsebojnem soglasju uvedeta druge rute v Nemčijo, Belgijo, Irsko ali Italijo, se sklene nova različica te pogodbe z enakim plačilom za uvedbo rute v višini osemdeset tisoč eurov (80 000,00 EUR) in plačilom največ štiristo tisoč eurov (400 000,00 EUR) na leto, izračunanim na podlagi tarife v višini enajst eurov (11,00 EUR) na potnika, ki leti z letališča. Za vsako novo ruto se sklene nova pogodba ali sprememba te pogodbe“.
- (67) V Prilogi A k pogodbi so navedene storitve zemeljske oskrbe in povezane storitve, ki se izvajajo za lete družbe Ryanair. Priloga B vsebuje določbe o nalogah letališča na področjih odnosov z javnostmi, prodaje in trženja. V delu, ki se nanaša na prodajo in trženje, je navedeno zlasti naslednje:

„Letališče družbi Ryanair zagotovi podporo in pomoč pri prodaji med občasnimi prodajnimi dejavnostmi v ciljnem območju letališča, vključno z zagotovitvijo brezplačne uporabe pisarne ter telefonske in faks linije za osebje družbe Ryanair. Zaposleni letališča spremljajo vse možnosti za ugodno oglaševanje (na prostem, v časopisih, na televiziji, na radiu in drugo), ki se jim zdijo dobra priložnost za družbo Ryanair v njihovi regiji“.

- (68) Upravno sodišče v Pauju je 3. maja 2005 ⁽¹⁶⁾ razveljavilo to pogodbo zaradi naslednjih razlogov:

Ob upoštevanju nejasnosti obveznosti družbe Ryanair Limited v smislu promocije mesta Pau v tujini kot turistične destinacije in dejstva, da ni določb o polnem ali delnem vračilu plačanih zneskov v primeru, da zastavljeni cilji niso doseženi, neravnovesje [...], ugotovljeno med vzajemnimi obveznostmi pogodbenic, pomeni, da se sporna odločitev šteje za finančno pomoč v korist družbe Ryanair Limited.

Sporna odločitev, s katero je bila odobrena pogodba, na podlagi katere je bila družbi Ryanair Limited dodeljena finančna pomoč, je nezakonita in jo je treba razveljaviti, saj ni bila predhodno priglašena Komisiji Evropskih skupnosti.

⁽¹⁶⁾ Upravno sodišče v Pauju, 3. maj 2005, Air Méditerranée. Sodba upravnega sodišča v Pauju je bila izrečena v tožbi, ki jo je septembra 2003 vložil letalski prevoznik Air Méditerranée, ki opravlja čarterske lete na letališču v Tarbesu, ki je blizu letališča Pau. Letalski prevoznik Air Méditerranée je menil, da je bil oškodovan zaradi konkurence, ki je bila po njegovem mnenju nelojalna, z njegovimi rutami med Londonom in jugozahodno Francijo.

- (69) Upravno sodišče v Pauju je v svoji sodbi z dne 3. maja 2005 ugotovilo, da se je zbornica, ki upravlja letališče Pau, zavezala, da bo družbi Ryanair plačala 80 000 EUR za uvedbo rute London Stansted–Pau leta 2003, ne da bi v zameno dobila kakršno koli nadomestilo. Zbornica se je poleg tega zavezala, da bo družbi Ryanair plačala 11 EUR na potnika kot plačilo za dejavnosti za promocijo mesta Pau, vsota teh plačil pa je bila omejena na največ 400 000 EUR na leto. Sodišče je zato sklenilo, da pogodba pomeni finančno pomoč družbi Ryanair.
- (70) To pogodbo iz leta 2003 sta zato nadomestili pogodbi iz leta 2005, ki sta zajeti v sklepu o začetku formalnega postopka preiskave.

4.1.2 POGODBI IZ LETA 2005 ⁽¹⁷⁾

- (71) Regionalna računovodska zbornica Akvitanije (*Chambre Régionale des Comptes d'Aquitaine*, v nadaljnjem besedilu: CRC) je proučila pogodbi iz leta 2005.
- (72) Končno poročilo CRC o zbornici, ki se je nanašalo na obdobje od poslovnega leta 2001 naprej, je bilo obravnavano 19. oktobra 2006. Del tega poročila se nanaša na pomoč, dodeljeno nizkocenovnemu letalskemu prevozniku (poglavje 3 poročila). Pred pripravo tega poročila je CRC proučila pogodbo o storitvah trženja. V svojem končnem poročilu je navedla predvsem naslednje pripombe:

„Da bi se gospodarska zbornica izognila učinkom sklepa upravnega sodišča, [v katerem je sodišče sklenilo, da pogodba z družbo Ryanair iz leta 2003 pomeni nezakonito državno pomoč] je uporabila nov pravni okvir.“

„Družba AMS je preprosto veja družbe Ryanair, ki jo vodita dva vodstvena delavca družbe Ryanair.“

„Ob upoštevanju obrazložitve upravnih sodišč (Upravno sodišče v Strasbourgu, 24. julij 2003, Brit Air proti Gospodarski zbornici Strasbourga in departmaja Bas-Rhin; Prizivno upravno sodišče v Strasbourgu, 18. december 2003, Gospodarska zbornica Strasbourga in departmaja Bas-Rhin proti družbi Brit Air) je neravnovesje med obveznostmi pogodbenic jasno. Oglaševanje na spletnem mestu koristi tudi družbi Ryanair in ne more biti neposredno nadomestilo za finančne obveznosti zbornice.“

- (73) Glede na poročilo CRC je bilo ugotovljeno neravnovesje med vzajemnimi obveznostmi pogodbenic.
- (74) V poročilu je navedeno, da CRC kljub trditvam družb AMS in Ryanair vztraja pri svojem stališču. Zaključek poročila se glasi:

„Na podlagi presoje pristojnega sodišča meni, da ta pogodba o storitvah dejansko pomeni finančno pomoč družbi Ryanair in je nezakonita, saj ta pomoč ni bila predhodno priglašena Komisiji.“

- (75) V poročilu sta obravnavani tudi učinkovitost pomoči (poglavje 3.2) in njena uspešnost (poglavje 3.3). V njem je navedeno, da ruta Pau–London Stansted nedvomno vpliva na gospodarstvo v regiji Béarn:

Cilj 50 000 potnikov na letih iz Londona, ki je bil zastavljen leta 2003, je bil skoraj dosežen v drugem letu delovanja. Glede na študijo, ki jo je gospodarska zbornica izvedla leta 2005, gospodarski vpliv rute očitno znaša skoraj 8 milijonov EUR na leto. Za opredelitev tega vpliva je bil vzpostavljen forum, na katerem so bile zastopane gospodarske dejavnosti, povezane s turizmom. Približno 700 strokovnjakov iz Béarna je bilo vprašanih o prispevku britanskih strank k njihovim prihodkom. Prispevek rute k povečanju skupnega števila britanskih turistov, ki obišejo Béarn, je bil ocenjen na podlagi raziskave o potnikih in podatkov odbora departmaja za turizem.

- (76) V zvezi z učinkovitostjo pomoči je v poročilu navedeno, da so skupni stroški rute za gospodarsko zbornico za leto 2004 ob upoštevanju prihodkov, ustvarjenih prek te dejavnosti, ocenjeni na približno 360 000 EUR.
- (77) CRC se sprašuje, ali bi lahko zbornica dosegla enake rezultate v smislu gospodarskega razvoja regije Béarn, če bi družbi Ryanair dodelila manj finančne pomoči. V zvezi s tem se poročilo sklicuje na pravila o združljivosti iz Smernic Skupnosti iz leta 2005 o financiranju letališč in zagoni državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč ⁽¹⁸⁾ (v nadaljnjem besedilu: smernice iz leta 2005). Zaključek poročila v zvezi s tem je, da se ta pravila niso upoštevala.

⁽¹⁷⁾ Ti pogodbi sta bili že zajeti v sklepu o začetku postopka (glej oddelek 3.1).

⁽¹⁸⁾ UL C 312, 9.12.2005, str. 1.

4.1.3 POGODBE, KI JIH JE LETALIŠČE SKLENILO Z DRUŽBAMA AMS IN RYANAIR PO LETU 2005

- (78) Francoski organi so navedli naslednje pogodbe in spremembe pogodb iz leta 2005, ki jih je zbornica sklenila z družbama AMS in Ryanair po letu 2005:
- pogodba o storitvah trženja, sklenjena 25. septembra 2007 za začetno obdobje petih let od datuma podpisa, v zvezi s katero sta se pogodbenici dogovorili, da se bosta „sestali in se pogovorili o možnosti nadaljnega sodelovanja med zbornico in družbo AMS [...] vsaj šest mesecev pred iztekom začetnega obdobja“. Ta promocija je povezana z delovanjem na ruti Pau–Charleroi, na kateri naj bi se opravljali trije leti na teden za vsako polno leto delovanja. Zbornica družbi AMS plača [...] EUR na leto za povezavo na spletno mesto po izbiri zbornice na belgijski in nizozemski domači strani spletnega mesta družbe Ryanair (www.ryanair.com). Ruta je bila uvedena 30. oktobra 2007. Ta pogodba je bila 16. junija 2009 spremenjena z izmenjavo pisem, s katerimi je bilo plačilo za promocijo zvišano na [...] EUR z učinkom od 1. januarja 2009 brez spremembe storitev,
 - sprememba pogodbe o letaliških storitvah iz leta 2005 je bila uvedena v obliki pisma zbornice z dne 25. septembra 2007, s katerim je zbornica sprejela uporabo pogojev, določenih v pogodbi o letaliških storitvah iz leta 2005, za ruto Pau–Charleroi za obdobje petih let,
 - sprememba pogodbe o letaliških storitvah iz leta 2005 je bila uvedena v obliki pisma zbornice z dne 17. marca 2008, s katerim je zbornica sprejela uporabo pogojev, določenih v pogodbi o letaliških storitvah iz leta 2005, za ruto Pau–Bristol za obdobje enega leta,
 - pogodba o storitvah trženja, sklenjena 31. marca 2008 za obdobje od 16. maja 2008 do 13. septembra 2008, v zvezi s katero sta se pogodbenici dogovorili, da se bosta „sestali in se pogovorili o možnosti nadaljnega sodelovanja med zbornico in družbo AMS [...] vsaj tri mesece pred iztekom začetnega obdobja“. Promocijske dejavnosti, zajete v tej pogodbi, so povezane z zavezo družbe Ryanair, da bo na ruti Pau–Bristol v istem obdobju opravljala tri leta na teden. Zbornica družbi AMS plača [...] EUR za osem dni prisotnosti povezave na spletno mesto po izbiri zbornice na angleški domači strani spletnega mesta www.ryanair.com,
 - po razpravah 15. junija 2009 je zbornica pooblastila svojega predsednika, da znesek iz pogodbe o storitvah trženja iz leta 2005 omeji na [...] EUR za leto 2009, ta omejitev pa je bila povezana z zmanjšanjem števila letov, ki jih je družba Ryanair načrtovala za ruto Pau–London, na 211,
 - sprememba pogodbe o letaliških storitvah iz leta 2005 je bila uvedena s pismom zbornice z dne 16. junija 2009, s katerim je zbornica sprejela uporabo pogojev, določenih v pogodbi o letaliških storitvah iz leta 2005, za ruto Pau–Bristol za poletno sezono leta 2009,
 - pogodba o storitvah trženja, ki je bila sklenjena 16. junija 2009 za obdobje od 1. aprila 2009 do 24. oktobra 2009 in se lahko podaljša s soglasjem pogodbenic tri mesece pred njenim iztekom. Promocijske dejavnosti, zajete v tej pogodbi, so povezane z opravljanjem dveh letov na teden na ruti Pau–Bristol, kar pomeni 60 predvidenih letov v navedenem obdobju. Zbornica družbi AMS plača [...] EUR za devet dni prisotnosti povezave na spletno mesto po izbiri zbornice na angleški domači strani spletnega mesta www.ryanair.com. Ruta je bila ukinjena oktobra 2009,
 - pogodba o storitvah trženja, sklenjena 28. januarja 2010 „za začetno obdobje, ki se začne na dan podpisa pogodbe in se konča eno leto po začetku izvajanja prve storitve“ ter se lahko „podaljša za eno leto“. Promocijske dejavnosti, zajete v tej pogodbi, so povezane z ruto Pau–London Stansted, na kateri naj bi se od 30. marca 2010 opravljali trije leti na teden ali skupno najmanj 220 letov, ruto Pau–Charleroi, na kateri naj bi se od istega datuma opravljali trije leti na teden ali skupno najmanj 100 letov, in ruto Pau–Beauvais, na kateri naj bi se od aprila 2010 opravljali trije leti na teden ali skupno vsaj 100 letov. Zbornica družbi AMS plača [...] EUR za 25 ali 45 dni prisotnosti povezave na spletno mesto po izbiri zbornice na angleški, belgijski, nizozemski in francoski domači strani spletnega mesta www.ryanair.com.
- (79) Storitve, ki jih ponuja družba AMS, in finančni pogoji zanje so določeni v členu 3 različnih pogodb o storitvah trženja. Francoski organi trdijo, da se zneski, plačani družbi AMS, razlikujejo zaradi podpisa novih pogodb, povezanih z novimi rutami (Charleroi, Bristol), in sprememb predvidenih vozniških redov, zlasti za ruto Pau–London Stansted. Po izteku podaljšanih pogodb z dne 30. junija 2005 in 25. septembra 2007 je bila podpisana nova pogodba, ki se je nanašala na vse rute, na katerih so se leti opravljali od 30. marca 2010.

- (80) Po navedbah francoskih organov po aprilu 2010, ko se je iztekla pogodba o letaliških storitvah iz leta 2005, ni bila podpisana nobena nova pogodba o letaliških storitvah. Pristojbine, zaračunane družbi Ryanair od aprila 2010 do aprila 2011, so bile torej regulirane pristojbine, ki jih je sprejel ekonomski svetovalni odbor, in pristojbine, določene v pogodbi iz leta 2005 za storitve zemeljske oskrbe, saj so bila pogajanja o novi pogodbi neuspešna. Francoski organi so navedli, da je bila sklenjena samo nova pogodba o storitvah trženja.
- (81) Po navedbah Francije sta bili ruti Pau–London in Pau–Charleroi, ki sta zajeti v pogodbi o letaliških storitvah, uvedeni 30. marca 2010, ruta Pau–Beauvais, zajeta v isti pogodbi, pa aprila 2010. Začetno obdobje se je torej ujemalo z zimskim voznim redom 2010/2011. Zbornica je v pismu z dne 14. februarja 2011 opozorila, da pogodba ni bila podaljšana za eno leto v določenem roku, in družbo AMS prosila, da upošteva samodejni iztek pogodbe 1. aprila 2011.
- (82) Francija je z dopisoma z dne 30. maja 2011 in 10. maja 2012 predložila povzetek plačil, ki jih je družba AMS (ali Ryanair za pogodbo z dne 28. januarja 2003) prejela od zbornice in drugih javnih subjektov v obdobju 2003–2011. Skupni znesek teh plačil, ki sta jih družbi prejeli v obdobju 2003–2011 na podlagi pogodb iz uvodnih izjav 64 do 81, je [4–6] milijonov EUR. Točni zneski, ki so jih zbornica in drugi javni subjekti plačali družbi AMS (ali družbi Ryanair), so navedeni v preglednici 2.

Preglednica 2

Subvencije, ki jih je prejela družba AMS ali Ryanair za posamezno ruto, na kateri so se opravljali leti

(v tisoč EUR)

Subvencija, ki jo je prejela družba AMS ali Ryanair za posamezno ruto, na kateri so se opravljali leti	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Skupaj
Pau—London	[...]	[...]	[...]	437	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pau—Charleroi					[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pau—Bristol						[...]	[...]			[...]
Pau—Beauvais								[...]	[...]	[...]
Skupni znesek plačil družbi AMS ali Ryanair	[...]	[...]	[...]	437	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[4 000 – 6 000]

Vir: Dopisa Francije z dne 30. maja 2011 in 10. maja 2012⁽¹⁾.⁽¹⁾ Ker za leto 2011 ni natančne razčlenitve po rutah, je Komisija skupni znesek razdelila med različne rute v skladu z deleži, ugotovljenimi za leto 2010.

4.2 POGODBA, KI JO JE ZBORNICA SKLENILA Z DRUŽBO TRANSAVIA

- (83) Zbornica je 23. januarja 2006 sklenila pogodbo z letalskim prevoznikom Transavia. Ta pogodba je bila sklenjena za obdobje treh let od datuma uvedbe rute Pau–Amsterdam, tj. 26. aprila 2006, z možnostjo podaljšanja za nadaljnji dve leti. Pogodbenici sta jo aprila 2009 tiho podaljšali, oktobra 2009 pa sta jo prekinili zaradi odločitve družbe Transavia, da preneha opravljati svoje storitve.
- (84) Ta pogodba določa plačila za storitve trženja v višini 250 000 EUR za prvi dve leti in 156 odhodnih letov na leto. Če je število letov manjše od 156 na leto, je treba plačilo sorazmerno prilagoditi. Za tretje leto pogodba določa plačilo [...] EUR na potnika, ki leti z letališča (pri čemer je letna vsota omejena na [...] EUR).
- (85) Pogodba določa tudi možnost podaljšanja za nadaljnji dve leti, pri čemer plačilo za četrto leto znaša [...] EUR na potnika, ki leti z letališča, plačilo za peto leto pa [...] EUR na potnika, ki leti z letališča.
- (86) Skupni znesek, ki ga je zbornica na podlagi pogodbe plačala družbi Transavia za storitve trženja, ki jih je družba zagotavljala od 26. aprila 2006 do 29. oktobra 2009, znaša [700 000–900 000] EUR.

4.3 FINANČNI PRISPEVKI, KI JIH JE LETALIŠČE PAU PREJELO OD RAZLIČNIH JAVNIH SUBJEKTOV

- (87) Francija je z dopisom z dne 30. maja 2011 Komisiji predložila povzetek podatkov o vseh subvencijah, ki so bile letališču dodeljene iz javnih sredstev. Ukrepi, zajeti v razširjenem postopku, so opisani v uvodnih izjavah 88 do 107. Po navedbah Francije letališče ne prejema nobenih državnih sredstev ali državne pomoči za uravnoteženje poslovnih računov letališča.
- (88) Da bi se ti prispevki ocenili na podlagi veljavnih določb o državni pomoči, je treba razlikovati med subvencijami za „opremo“, ki so jih izplačali različni javni subjekti, in subvencijami, ki jih je dodelila država za pokritje stroškov, ki po navedbah francoskih organov izhajajo iz državnih nalog.

Preglednica 3

Letališče Pau-Pyrénées – finančni prispevki, ki jih je letališče prejelo od različnih javnih subjektov v obdobju 2000–2010

Vrsta subvencije	(v tisoč EUR)											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Skupaj
Državna subvencija iz sklada FIATA (državne naloge)			396		11		400	300				1 107
Državna subvencija za opremo (državna pomoč za naložbe)	166 (prostori SSLIA (1))		1 782 (2 napravi za rač. tomo- rač. grafijo in vozilo) SSLIA	466 (vozilo za SSLIA)								2 414
Skupni znesek subvencij za opremo za državne naloge	166		2 178	466	11		400	300				3 521
Generalni svet departmaja Pyrénées-Atlantiques (pomoč za opremo)	1 326 (tovorni terminal)		91 (oprema za vzletno-pri- stajalno ste- zo)					478 (delo na vozni stezi)				1 895
Regionalni svet Akvitanije	1 413 (tovorni terminal)	2 164 (potniški terminal)	232 (terminali)					479 (delo na vozni stezi)				4 288
Skupina občin in mestna skupnost Pau	1 479 (tovorni in potniški terminali)	1 683 (po- tniški ter- minal)	643 (potniški terminal)	5 (terminali)								3 810
ESRR		1 559 (po- tniški ter- minal)	1 184 (ter- minali)	291 (potniški terminal)				653 (delo na vozni stezi)				3 687

Vrsta subvencije	(v tisoč EUR)											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Skupaj
Gaz de France				38 (kogenera- cijska elek- trarna)								38
Syndicat Mixte de l'Aéroport de Pau-Pyrénées										4 030 (po- pravila vzletno-pri- stajalne ste- ze in razsvetlja- ve)	100 (po- pravila vzletno-pri- staj. steze in razsvetlja- ve)	4 130
Skupni znesek subvencij za opremo (razen za državne naloge)	4 218	5 406	2 150	334		1 610				4 030	100	17 848
Generalni svet departmaja Pyrénées-Atlantiques (odplačilo glav- nice posojila)	97	272	113	122	98	77						779
Izvedene naložbe	3 470	8 656	5 781	1 352	272	2 744	260	315	416	5 419	167	28 852

(¹) Letalska gasilska in varnostna služba (Service de Sécurité et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs).

4.3.1 SUBVENCIJE ZA OPREMO

- (89) Letališče je v obdobju 2000–2010 od mešanega sindikata, države, različnih lokalnih upravnih organov, Evropskega sklada za regionalni razvoj (v nadaljnjem besedilu: ESRR) in družbe Gaz de France prejelo plačila (v nadaljnjem besedilu: subvencije za opremo) za financiranje različnih naložb (potniški terminal, popravila vzletno-pristajalne steze in razsvetljave, tovorni terminal, kogeneracijska elektrarna itd.) v skupni vrednosti približno 17,8 milijona EUR (glej preglednico 3).
- (90) Generalni svet departmaja Pyrénées-Atlantiques je letališču dodelil „pomoč za opremo“ v višini 1,895 milijona EUR za financiranje tovornega terminala, opreme za vzletno-pristajalno stezo in dela na vozni stezi. Francija je navedla tudi, da je generalni svet departmaja Pyrénées-Atlantiques v obdobju 2000–2005 plačal 779 000 EUR za odplačilo glavnice posojila. Francija navaja, da ta ukrep izhaja iz pogodbe o finančnem načrtu letališča Pau, ki so jo 5. novembra 1990 sklenili lokalni upravni organi in zbornica. Ta načrt, ki vključuje finančna sredstva v skupni vrednosti največ 5,680 milijona EUR, je zajemal delo za posodobitev nekaterih območij in razsvetljave ter razširitev terminala. Glede na pogodbo so lahko lokalni upravni organi financiranje zagotovili v obliki pomoči za opremo ali odplačila posojil, ki jih je najel upravljavec za financiranje naložb, ali kombinacije pomoči in odplačila. Navedeni znesek v višini 779 000 EUR se je uporabil za odplačilo glavnice posojila, v zvezi s katerim se je generalni svet departmaja Pyrénées-Atlantiques v pogodbi iz leta 1990, ki se je iztekla leta 2005, zavezal, da ga bo odplačal.
- (91) Letališče je od regionalnega sveta Akvitanije prejelo štiri subvencije v skupnem znesku 4,288 milijonov EUR za financiranje del na tovornem in potniškem terminalu ter vozni stezi.
- (92) Skupina občin in mestna skupnost Pau sta letališču dodelili 3,810 milijona EUR za financiranje tovornega in potniškega terminala.
- (93) ESRR je zagotovil subvencije v skupnem znesku 3,687 milijona EUR za razvoj potniškega terminala in delo na vozni stezi.
- (94) Poleg tega je družba Gaz de France letališču Pau leta 2003 dodelila 38 000 EUR za financiranje kogeneracijske opreme. V času dodelitve teh sredstev je bila družba Gaz de France javni industrijski in trgovinski subjekt.
- (95) Nazadnje je mešani sindikat zagotovil sredstva v višini 4,130 milijona EUR za financiranje programa naložb, ki je vključeval popravila vzletno-pristajalne steze in razsvetljave ter razširitev parkirišča.
- (96) Preglednica 4 prikazuje pregled različnih ukrepov oziroma različnih pravnih aktov, na podlagi katerih so bile dodeljene zgoraj navedene subvencije za opremo. Za te različne ukrepe so navedeni datumi dodelitve subvencij za opremo, narava financiranih naložb, skupni stroški naložb, skupni zneski subvencij za opremo, prejeti na podlagi različnih ukrepov, in obdobja, v katerih so bili ti zneski izplačani.

Preglednica 4

Pregled ukrepov, na podlagi katerih so bile dodeljene subvencije za opremo

Datum dodelitve subvencije	Javni subjekti, ki so dodelili subvencijo	Narava naložb	Skupni stroški naložb (v milijonih EUR)	Skupni znesek subvencije (v milijonih EUR)	Plačilno obdobje
1999–2000	Generalni svet departmaja Regionalni svet Skupina občin in mestna skupnost Pau Gaz de France	tovorni in potniški terminal, oprema za vzletno-pristajalno stezo, kogeneracijska elektrarna	15,3	11,9	2000–2003

Datum dodelitve subvencije	Javni subjekti, ki so dodelili subvencijo	Narava naložb	Skupni stroški naložb (v milijonih EUR)	Skupni znesek subvencije (v milijonih EUR)	Plačilno obdobje
2004	Generalni svet departmaja Regionalni svet Evropska unija (ESRR)	delo na vozni stezi	2,6	1,6	2005
2009	Mešani sindikat	obnova vzletno-pristajalne steze in razsvetljave, razširitev parkirišča	5,1 ⁽¹⁾	4,1	2009–2010

Vir: Dokumenti, ki jih je predložila Francija.

⁽¹⁾ 450 000 EUR od tega zneska je bilo porabljenih za razširitev parkirišča.

4.3.2 DRŽAVNE SUBVENCije, KI SO BILE PO NAVEDBAH FRANCije NAMENJENE FINANCIRANJU DRŽAVNIH NALOG – SISTEM FINANCIRANJA DRŽAVNIH NALOG NA FRANCOSKIH LETALIŠČIH

(97) V preglednici 3 so navedene tudi državne subvencije, ki so bile po navedbah Francije namenjene financiranju državnih nalog. Te vključujejo (glej vrstici 1 in 2 preglednice, obdobje 2000–2010):

— subvencije iz sklada za pomoč za letališča in letalski prevoz (*fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien*, v nadaljnjem besedilu: sklad FIATA) v skupnem znesku 1,107 milijona EUR ter

— subvencije za opremo v skupnem znesku 2,414 milijona EUR.

(98) Letališče Pau je v obdobju 2000–2010 prejelo subvencije iz tega naslova v skupnem znesku 3,521 milijona EUR.

(99) Po navedbah Francije se s temi subvencijami krijejo stroški državnih nalog, ki jih morajo v skladu s francosko zakonodajo opravljati upravljavci letališč in financirati država. Zadevne naloge se financirajo s prihodki od letališkega davka in iz dopolnilne sheme. Zgodovina in ureditev teh shem in vrste nalog, ki se z njimi financirajo, so opisane v uvodnih izjavah 100 do 108.

(100) Državni svet je v sodbi SCARA ⁽¹⁹⁾ leta 1998 razsodil, da so naloge v zvezi z varnostjo in zaščito na letališčih državne naloge, za katere je odgovorna država in jih zato ne smejo financirati uporabniki letališč s plačevanjem dajatev. Po tej sodbi je bil z zakonom št. 98-1171 z dne 18. decembra 1998 o organizaciji nekaterih storitev zračnega prevoza in členom 136 zakona št. 98-1266 z dne 30. decembra 1998 (v nadaljnjem besedilu: zakon o financah iz leta 1999) ⁽²⁰⁾ uveden letališki davek z učinkom od 1. julija 1999. To je poseben davek, saj se lahko z njim povezani prihodki uporabljajo samo za financiranje določenih izdatkov, v tem primeru stroškov nalog na letališčih, ki jih Francija šteje za državne naloge. Navedene določbe so uvedle tudi dopolnilno shemo za financiranje teh nalog, ki je opisana v uvodnih izjavah 105 do 107.

(101) Ta zakonodaja, razvita na podlagi predpisov, natančno opredeljuje naloge, ki izpolnjujejo pogoje za financiranje z letališkim davkom. Te naloge so gašenje požarov in reševanje iz letal, preprečevanje nevarnosti v zvezi s prostoživečimi živalmi ⁽²¹⁾, varnostni pregledi oddane prtljage, potnikov in ročne prtljage, nadzor dostopa do območja omejenega gibanja ⁽²²⁾, okoljski ukrepi ⁽²³⁾ ter avtomatiziran mejni nadzor z biometrično identifikacijo. Pojem avtomatiziran mejni nadzor z biometrično identifikacijo je bil v zakonodajo uveden leta 2008. Sicer pa so

⁽¹⁹⁾ Sodba Državnega sveta z dne 20. maja 1998, *Syndicat des Compagnies aériennes autonomes* (SCARA).

⁽²⁰⁾ Zdaj kodificiran v členu 1609w splošnega davčnega zakonika.

⁽²¹⁾ Nevarnosti v zvezi s prostoživečimi živalmi vključujejo zlasti nevarnosti zaradi ptic, kot so trki letal s pticami, ki lahko ogrozijo varnost ljudi in blaga na letalu.

⁽²²⁾ Ta naloga lahko vključuje na primer postavitev in vzdrževanje ograj okrog javnih območij in območij omejenega gibanja ali namestitve sistemov video nadzora ob robu območja omejenega gibanja.

⁽²³⁾ Ta naloga vključuje predvsem ukrepe za zmanjšanje hrupa skupaj z ukrepi v zvezi s potmi leta, kjer je to primerno, ter nadzor nad kakovostjo zraka in vode v okolici letališč.

naloge, ki izpolnjujejo pogoje za financiranje z letališkim davkom, ostale enake od uvedbe te sheme in ustrezajo nalogam, opredeljenim v sodbi SCARA. Različni nacionalni in evropski predpisi pojasnjujejo obveznosti upravljavcev letališč v smislu opravljanja teh nalog. Predpisi v zvezi z gašenjem požarov in reševanjem iz letal na primer točno določajo človeške in materialne vire, ki jih je treba zagotoviti glede na značilnosti letališča.

- (102) Za posamezno letališče letališki davek plačujejo vsi letalski prevozniki, ki uporabljajo letališče. Temelji na številu potnikov ter teži tovora na pošte, ki ju natovori letalski prevoznik. Stopnja letališkega davka na potnika ali tono tovora ali pošte se določi vsako leto za vsako letališče posebej glede na predvidene stroške izvajanja nalog, ki se financirajo iz sheme.
- (103) Upravljalci letališč vsako leto pripravijo letno poročilo o stroških in prometu. To poročilo vsebuje zabeležen obseg prometa, stroške za naloge na področju varnosti in zaščite, prihodke od letališkega davka ter sredstva, prejeta iz dopolnilne sheme, za financiranje teh nalog za preteklo leto. Vsebuje tudi napovedi za promet, stroške in prihodke v zvezi z nalogami na področju varnosti in zaščite za tekoče leto in naslednji dve leti. Ta poročila pregledajo upravni organi, ki lahko opravijo preglede na kraju samem. Na tej podlagi se nato z medministrskim odlokom določi stopnja letališkega davka.
- (104) Ker izračun stopnje letališkega davka temelji na podatkih o predvidenih stroških in prometu, je bil uveden mehanizem naknadne prilagoditve za zagotovitev, da vsota prihodkov od letališkega davka in finančnih sredstev, zagotovljenih iz dopolnilne sheme iz uvodnih izjav 105 do 107, če so bila taka sredstva dodeljena, ne presega stroškov, ki so dejansko nastali pri izvajanju zadevnih nalog. Zadevni stroški vključujejo operativne stroške in stroške osebja, ki nastanejo pri izvajanju teh nalog, amortizacijo naložb, izvedenih v zvezi s temi nalogami, ter del splošnih stroškov, povezanih s temi nalogami⁽²⁴⁾. Upravljalci morajo voditi večletne računovodske evidence, iz katerih so razvidni prihodki od letališkega davka in sredstva, prejeta iz dopolnilne sheme, ter stroški, povezani z zadevnimi nalogami. Če je izkazana bilanca stanja pozitivna, se ta znesek prišteje h kumulativnim računom iz preteklih let. Posledica tega je lahko pozitivna ali negativna bilanca, ki se nato upošteva pri določanju stopnje letališkega davka za naslednje leto. Poleg tega se vsako pozitivno stanje dodeli za kritje finančnih stroškov, ki jih mora plačati upravljavec.
- (105) Mehanizem financiranja na podlagi letališkega davka že od začetka dopolnjuje dopolnilna shema. Za razliko od prihodkov od letališkega davka stroški v zvezi z varnostjo in zaščito niso v sorazmerju z zračnim prometom. V zvezi s tem je bilo ugotovljeno, da bi bilo treba za uravnoteženje stroškov, povezanih z varnostjo in zaščito, za letališča z majhnim obsegom prometa določiti visoko stopnjo letališkega davka, ki bi si ga uporabniki lahko komaj privoščili. Za ta letališča je bilo zato predpisano, da se lahko letališki davek določi na stopnjo, ki je nižja od potrebne za pokritje stroškov, in da se lahko po potrebi uporabi dopolnilna shema za financiranje nalog, ki izpolnjujejo pogoje za financiranje z letališkim davkom.
- (106) Nato je sledilo zaporedje dopolnilnih shem. Na začetku so francoski organi uporabljali skrbniški sklad FIATA, ki je sklad pomoči za letališča in zračni prevoz, uveden ob istem času kot letališki davek in z istim zakonom št. 98-1266 z dne 30. decembra 1998. Ta sklad, ki se financira z delom prihodkov od pristojbine za civilno letalstvo, je bil naslednik sklada za prilagajanje zračnega prometa (*fonds de péréquation des transports aériens*, v nadaljnjem besedilu: sklad FPTA), ki je bil na začetku namenjen financiranju rut, ki prispevajo k regionalnemu razvoju in načrtovanju rabe zemljišč. Financiranje iz sklada FIATA je bilo namenjeno istim nalogam, ki so bile financirane iz sklada FPTA, razširjeno pa je bilo na naloge, za katere se plačuje letališki davek, da bi se dopolnili prihodki od tega davka na majhnih letališčih. V bistvu so bile naloge sklada FIATA razdeljene na dva ločena „dela“, in sicer je „letališki“ del zagotavljal dopolnilna sredstva za naloge, povezane z varnostjo in zaščito na majhnih letališčih, del, povezan z zračnim prometom, pa je zagotavljal subvencije za rute, ki prispevajo k regionalnemu razvoju in načrtovanju rabe zemljišč. Odločitve glede plačila subvencij iz sklada FIATA za dopolnilno financiranje nalog, povezanih z varnostjo in zaščito, so bile sprejete na podlagi mnenja odbora FIATA, ki je upravljal „letališki“ del sklada.
- (107) Sklad FIATA je bil ukinjen leta 2005, naslednji dve leti pa se je ustrezno financiranje zagotavljalo neposredno iz državnega proračuna v skladu z enakimi načeli delovanja, zlasti na podlagi mnenja upravnega odbora. Država je to ureditev leta 2008 nadomestila z zvišanjem letališkega davka, kar pomeni, da je stopnja tega davka višja od potrebne

⁽²⁴⁾ Splošni stroški izhajajo zlasti iz podpornih funkcij, kot so upravljanje človeških virov, finančne zadeve, finančna revizija, nabava, neizključni informacijski sistemi, pravna služba, splošne službe, splošno upravljanje, računovodstvo in nadzor upravljanja.

za pokrite stroškov, povezanih z varnostjo in zaščito, na nekaterih letališčih. Tako ustvarjen presežek se razdeli med najmanjša letališča, da se dopolnijo njihovi prihodki od letališkega davka.

- (108) Kot je bilo navedeno, letna poročila upravljavcev letališč, ki jih preverijo upravni organi, vsebujejo podatke o predvidenih in zabeleženih stroških ter predvidenih in zabeleženih prihodkih od letališkega davka in iz dopolnilne sheme. Podobno letni računovodski izkazi, ki jih vodijo upravljavci in na podlagi katerih se izračuna bilanca dejanskih stroškov in prihodkov, ki v primeru, da je pozitivna, pomeni znižanje letališkega davka in dodelitev za kritje finančnih stroškov, ki jih morajo plačati upravljavci, vsebujejo prihodke od letališkega davka in finančna sredstva, prejeta iz dopolnilne sheme. Poročilo, preverjanje in mehanizem naknadne prilagoditve, ki naj bi preprečeval plačila javnih sredstev, ki presegajo dejanske stroške, se torej uporabljajo tako za letališki davek kot za dopolnilno shemo.

5. RAZLOGI ZA ZAČETEK IN RAZŠIRITEV FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE

5.1 SKLEP O ZAČETKU FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE

- (109) V sklepu o začetku formalnega postopka preiskave je Komisija v skladu s prigrasitvijo Francije ugotovila, da je plačilo na podlagi pogodbe o storitvah trženja iz leta 2005 pomenilo subvencijo, ki jo je zbornica plačala družbi AMS. Zaradi javne narave zbornice je Komisija menila, da pogodba vključuje uporabo državnih sredstev.
- (110) V zvezi z obstojem gospodarske prednosti v smislu člena 107(1) PDEU je Komisija izrazila dvome o tem, ali je zbornica s sklenitvijo teh pogodb z družbama AMS in Ryanair ravnala kot preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki sledi globalni ali sektorski strukturni politiki ter ga vodijo možnosti bolj ali manj dolgoročne donosnosti.
- (111) V zvezi s tem je Komisija na podlagi razpoložljivih informacij zlasti predhodno menila, da je bila pogodba o storitvah trženja iz leta 2005 ne glede na storitve, ki so bile dejansko zagotovljene, sklenjena zaradi subvencioniranja rute Pau–London Stansted in da je družbi Ryanair prek njene hčerinske družbe AMS dala gospodarsko prednost, ki je pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi imela. Komisija je menila, da bi lahko zadevni ukrep pomenil državno pomoč, ki jo je zbornica plačala družbi AMS in jo člen 107(1) PDEU načeloma prepoveduje. To mnenje je temeljilo na proučitvi informacij, ki jih je predložila Francija, in okoliščin, v katerih je bila podpisana ta pogodba.
- (112) V zvezi s pogodbo o letaliških storitvah iz leta 2005 se je Komisija spraševala, ali je družba Ryanair zaradi znižanih letaliških pristojbin dobila gospodarsko prednost.
- (113) Nazadnje je Komisija izrazila dvome glede združljivosti teh ukrepov z notranjim trgom na podlagi smernic iz leta 2005.

5.2 SKLEP O RAZŠIRITVI FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE

- (114) V zvezi s pogodbami, ki jih je zbornica sklenila z družbama Ryanair in AMS (pogodbe o letaliških storitvah in storitvah trženja), je Komisija v sklepu o razširitvi postopka menila, da je treba ti dve vrsti pogodb o storitvah, ki sta bili sklenjeni na isti dan, oceniti skupaj, saj sta družbi Ryanair in AMS en sam upravičenec do zadevnih ukrepov. Zato je Komisija menila, da je treba za ugotovitev, ali so te različne pogodbe pomenile državno pomoč, uporabiti preskus zasebnega udeleženca v tržnem gospodarstvu za različne datume podpisa pogodb⁽²⁵⁾, in sicer za:

— 28. januar 2003 (ruta Pau–London Stansted),

— 30. junij 2005 (ruta Pau–London Stansted) in 16. junij 2009 za spremembo te pogodbe,

— 25. september 2007 (ruta Pau–Charleroi) in 16. junij 2009 za spremembo te pogodbe,

— marec 2008 (pogodba o letaliških storitvah z dne 17. marca 2008 in pogodba o storitvah trženja, sklenjena 31. marca 2008) (ruta Pau–Bristol),

⁽²⁵⁾ Datum dejanskega začetka dejavnosti, zajetih v pogodbi, ni sovpadal z datumom podpisa pogodbe, razen pri nekaterih pogodbah. Glej uvodno izjavo 395.

- 16. junij 2009 (ruta Pau–Bristol) in
- 28. januar 2010 (rute Pau–London, Pau–Charleroi in Pau–Beauvais).
- (115) Komisija je na podlagi razpoložljivih informacij ugotovila, da ne more izključiti, da sta družbi Ryanair in AMS na podlagi proučenih pogodb prejeli državno pomoč. Vendar je menila, da nima dovolj informacij, da bi dokončno odločila o tej zadevi. Glede presoje tega vprašanja je Komisija menila, da je treba ravnanje službe zbornice, ki upravlja letališče, ter ravnanje zbornice in drugih javnih subjektov v njihovem odnosu z družbama Ryanair in AMS oceniti skupaj na podlagi razpoložljivih informacij.
- (116) Komisija je izrazila tudi dvome o tem, ali pogodba z družbo Transavia izpolnjuje pogoje preskusa zasebnega udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (117) V zvezi z združljivostjo te morebitne pomoči letalskim družbam⁽²⁶⁾ je Komisija razlikovala med ukrepi, izvedenimi pred začetkom veljavnosti smernic iz leta 2005, in poznejšimi ukrepi.
- (118) V zvezi s prvo kategorijo je Komisija menila, da je treba za oceno združljivosti zadevne morebitne pomoči z notranjim trgom uporabiti naslednja merila:
- ukrep prispeva k doseganju cilja skupnega interesa, in sicer uvedbe novih rut z dolgoročno donosnostjo do drugih letališč v Evropski uniji,
 - znesek pomoči je potreben in sorazmeren z dodatnimi stroški, nastalimi pri uvedbi novih rut, ukrep pa ima spodbujevalni učinek,
 - ukrep je bil dodeljen na podlagi preglednih in nediskriminatornih meril,
 - ukrep predvideva sankcije, če letalski prevoznik ne izpolnjuje svojih obveznosti, ter
 - ukrep ne vpliva na konkurenco na način, ki je v nasprotju s skupnim interesom.
- (119) Komisija je izrazila dvome o tem, ali so ta merila izpolnjena in ali je morebitna pomoč za tekoče poslovanje združljiva z notranjim trgom.
- (120) V zvezi z združljivostjo ukrepov, izvedenih po začetku veljavnosti smernic iz leta 2005, se je Komisija sklicevala zlasti na merila iz teh smernic za zagonsko državno pomoč letalskim prevoznikom. Komisija je izrazila dvome o tem, ali so ta merila izpolnjena.
- (121) V zvezi s subvencijami za opremo, ki jih je prejela zbornica, se je Komisija spraševala, ali so javni organi ravnali kot preudaren vlagatelj, ko so dodelili te subvencije. Navedla je, da zato ne more izključiti, da bi lahko te subvencije pomenile državno pomoč.
- (122) V zvezi z združljivostjo te morebitne pomoči z notranjim trgom se je Komisija sklicevala na merila iz smernic iz leta 2005 za pomoč letališčem za naložbe. Komisija je izrazila dvome glede združljivosti te morebitne pomoči z notranjim trgom.

6. PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

6.1 PRIPOMBE, KI SO JIH ZAINTERESIRANE TRETJE STRANI PREDLOŽILE PO ZAČETKU FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE

- (123) Komisija je prejela pripombe petih zainteresiranih tretjih strani:

6.1.1 GOSPODARSKA ZBORNICA PAU-BÉARN

6.1.1.1 **Pogodba o letaliških storitvah, sklenjena z družbo Ryanair**

- (124) Zbornica trdi, da glede na objektivne in nediskriminatorne pogoje, pod katerimi se letališke pristojbine zaračunavajo družbi Ryanair in vsem drugim letalskim prevoznikom, ki uporabljajo letališče Pau, pogodba o letaliških storitvah ne vsebuje nobenega elementa državne pomoči.

⁽²⁶⁾ V nadaljnjem besedilu pojem „letalski prevozniki“ pomeni letalske prevoznike in njihove hčerinske družbe, kar torej izrecno vključuje družbo AMS.

- (125) Zbornica trdi, da letališče Pau svoje poslovanje financira s svojimi prihodki, in meni, da letališče ne prejema nobene državne pomoči ali finančnih sredstev za uravnoteženje poslovnih računov.
- (126) V zvezi z letališkimi pristojbinami, zaračunanimi družbi Ryanair, zbornica potrjuje, da te temeljijo na tarifah, ki se uporabljajo za družbo Ryanair in za vse druge letalske prevoznike.
- (127) Zbornica navaja, da obstajajo tri kategorije letaliških pristojbin:
- regulirane letališke pristojbine,
 - neregulirane pristojbine za storitve zemeljske oskrbe in
 - državni davki.
- (128) Zbornica potrjuje, da regulirane letališke pristojbine (ki vključujejo pristajalno pristojbino, pristojbino za parkiranje, pristojbino za razsvetljavo na vzletno-pristajalni stezi in potniško pristojbino) letalskim prevoznikom zaračunava na objektiven in nediskriminatoren način. Višino pristojbin določi skupni odbor, sestavljen iz upravljavcev, letalskih prevoznikov in nadzornega organa.
- (129) Zbornica navaja, da družba Ryanair ni oproščena plačila pristojbin za parkiranje in razsvetljavo na vzletno-pristajalni stezi, temveč da je v pogodbi zgolj navedeno, da „družbi Ryanair običajno ne bo treba plačevati“ teh pristojbin. V zvezi s pristojbino za parkiranje zbornica poudarja, da se zaračuna šele po tem, ko je letalo na letališču parkirano več kot dve uri, postanki družbe Ryanair pa so običajno omejeni na 25 minut. V zvezi s pristojbino za razsvetljavo na vzletno-pristajalni stezi poudarja, da družba Ryanair lete opravlja samo podnevi, zato je manj verjetno, da bo morala plačati pristojbino za razsvetljavo.
- (130) Poleg tega zbornica v zvezi z nereguliranimi pristojbinami za zemeljsko oskrbo (na primer storitve zemeljske oskrbe ali storitve po pristanku) navaja, da so tarife za te pristojbine odvisne od poslovnih pogajanj s posameznim letalskim prevoznikom, pri čemer se upošteva njegov položaj. Izključno aritmetične primerjave med letalskimi prevozniki v praksi niso nujno pomembne, saj je treba kljub enaki velikosti letal upoštevati veliko drugih meril, kot so letno skupno število in pogostost letov letalskega prevoznika, dnevni čas (med prometnimi konicami ali zunaj njih), v katerem se opravljajo leti, dodatne pristojbine za nočne lete, zamude, dejavnosti razledenitve in čiščenja letal itd.
- (131) Zbornica poudarja, da se državni davki (ki vključujejo letališki davek in pristojbino za civilno letalstvo) vsem letalskim prevoznikom zaračunavajo na povsem enak način. Višino teh davkov določi regulativni organ, zbornica pa pri tem ne sodeluje.

6.1.1.2 *Pogodba o storitvah trženja, sklenjena z družbo AMS*

- (132) Zbornica meni, da zneski, ki jih je plačala družbi AMS, niso državna pomoč. Poudarja, da se je kot koncesionar za letališče Pau v skladu s smernicami iz leta 2005 odločila, da v reviji Air & Cosmos, izdani decembra 2007, objavi razpis za zbiranje predlogov, da bi našla enega ali več letalskih prevoznikov, ki bi bili pripravljene opravljati lete z letališča Pau na nove destinacije v Evropi v zameno za finančno pomoč (predvidenih je bilo osem slotov). Vendar zbornica do 31. januarja 2008, ko se je iztekel rok za predložitev predlogov, ni prejela ponudbe od nobenega letalskega prevoznika.
- (133) Poleg tega zbornica meni, da njene odločitve glede sklenitve pogodbe o storitvah trženja z družbo Ryanair ni mogoče pripisati državi. Navaja, da javni in upravni organi niso sodelovali v nobeni fazi pogajanj z družbo Ryanair ali pri sklenitvi poslovnega partnerstva s to družbo.
- (134) Zbornica meni, da gospodarske zbornice letališke objekte upravljajo „v skladu s predpisi zasebnega prava“.
- (135) Zbornica trdi, da so gospodarske zbornice „zelo posebna kategorija javnih organov, katerih namen je neodvisno zastopati interese svojega območja na področju trgovine in industrije pred javnimi organi“. Dodaja, da „dejstvo, da so gospodarske zbornice povezane z državo, samo po sebi ne pomeni nobene podrejenosti“. Pri upravljanju letališča in posledično pri sklenitvi partnerstva z družbo Ryanair je zbornica torej delovala povsem neodvisno od svojega nadzornega organa in brez neposrednega ali posrednega posredovanja države.

6.1.1.3 *Merilo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu*

- (136) Zbornica navaja, da je po 3. maju 2005, ko je upravno sodišče v Pauju razveljavilo pogodbo z dne 28. januarja 2003, od družbe Ryanair prejela ponudbo za opravljanje letov na ruti Pau–London Stansted.
- (137) Kar zadeva operativni vidik rute, je zbornica z družbo Ryanair sklenila pogodbo o letaliških storitvah, ki po navedbah zbornice ni ustvarila pomembne razlike v obravnavi med družbo Ryanair in drugimi letalskimi prevozniki, ki delujejo na letališču Pau. Zbornica dodaja, da je za komercialni razvoj letališča sklenila pogodbo o storitvah spletnega trženja z družbo AMS, ki je v stoodstotni lasti družbe Ryanair. V zvezi s to pogodbo zbornica meni, da je ravnala kot zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu, in sicer zaradi petih razlogov, ki so navedeni v uvodnih izjavah 138 do 142.
- (138) Pogodba določa, da bo družba AMS v zameno za plačilo zbornice zagotovila resnične komercialne storitve, vključno s številnimi spletnimi povezavami na spletnem mestu ryanair.com, ki bodo uporabnike interneta usmerile neposredno na spletna mesta zbornice, letališča, infrastrukture regije (avtobusi, vlaki, taksiji), zavoda za turizem v Béarnu itd.
- (139) Poleg tega je spletno mesto ryanair.com trenutno nedvomno vodilno spletno mesto za potovalne rezervacije v Evropi in eno od spletnih mest, ki jih uporabniki interneta največkrat iščejo prek iskalnika Google. Uporaba spletnega mesta ryanair.com za oglaševanje letališča Pau je prava priložnost za letališče in lokalne skupnosti, ki jim ta služi. Letališča in druge tretje strani (podjetja za najem vozil, hoteli, regije itd.) so pripravljene plačati cene, ki so navedene na ceniku, objavljenem na spletnem mestu družbe AMS. Nekatera letališča, ki so v stoodstotni zasebni lasti, so se prav tako strinjala s plačilom teh zneskov. Zbornica poudarja dodano vrednost oglaševanja na spletnem mestu ryanair.com, pri tem pa se sklicuje na študijo družbe Planet-Work, ki je pokazala, da oglaševanje na spletnem mestu ryanair.com zagotavlja večjo prepoznavnost letališča Pau in njegove regije kot oglaševanje na spletnem mestu voyages-sncf.com v smislu števila klikov uporabnikov interneta. Zbornica zato ugotavlja, da so cene, ki jih je družba AMS zaračunala in zbornica plačala za opravljene storitve, „tržne cene“.
- (140) Po mnenju zbornice se zdi, da enkratnost plačila za opravljene storitve ni merilo za ugotovitev obstoja državne pomoči.
- (141) Poleg tega so bile v zameno za plačila po pogodbi za ruto Pau–Charleroi opravljene storitve, ki se razlikujejo od tistih, ki jih je zbornica prejela na podlagi pogodbe za ruto Pau–London. Tako zbornica ni plačala dvakrat za isto storitev, kar kaže, da plačani zneski niso subvencije za uvedbo rute. Zbornica trdi tudi, da bi bil znesek nedvomno nezadosten, če bi bil namenjen za zmanjšanje strukturnega primanjkljaja iz opravljanja prevozov na ruti.
- (142) Zbornica meni, da neprofitni javni organ zelo težko dokaže, da je plačilo družbi AMS v višini [...] EUR zbornici omogočilo, da „ustvari dobiček“ v višini [...] EUR. Vendar je prepričana, da se je naložba splačala zaradi podobe in/ali privlačnosti povezave na spletnem mestu ryanair.com (in zaradi dejstva, da to spletno mesto ne ponuja letov na kratke razdalje).

6.1.1.4 *Izkrivljanje konkurence*

- (143) Zbornica meni, da njena plačila za storitve trženja, ki jih je zagotovila družba AMS, ne vplivajo na konkurenco.
- (144) Mesto Pau kot destinacija samo po sebi ni zanimalo nobenega letalskega prevoznika, razen družbe Air France, predloge pa sta kljub prizadevanjem letališča predložili samo družbi Ryanair za London in Transavia za Amsterdam.
- (145) Zbornica poudarja, da uvedba nizkocenovnih rut ni vplivala na rute družbe Air France, katere promet na letališču Pau se je od leta 2003 povečal.

6.1.2 ZDRUŽENJE EVROPSKIH LETALSKIH PREVOZNIKOV

- (146) Združenje evropskih letalskih prevoznikov (v nadaljnjem besedilu: AEA) meni, da je zainteresirana stran v tej zadevi. Eden od njegovih članov-letalskih prevoznikov (Air France) deluje na letališču Pau. Vendar AEA, ki zastopa interese evropske „mreže“ prevoznikov, bolj na splošno meni, da ima samoumeven interes za spremljanje izvajanja smernic iz leta 2005. Po mnenju AEA letalski prevozniki, ki uživajo nezakonite koristi od znižanih pristojbin, prispevajo k izkrivljanju konkurence na skupnem trgu v škodo drugim prevoznikom, ki morajo kriti stroške svojega poslovanja.

- (147) AEA meni, da pogodbi, ki ju je zbornica sklenila z družbo Ryanair in njeno hčerinsko družbo AMS, ki je v njeni stoodstotni lasti, in sicer (1) pogodba o letaliških storitvah za ruto London Stansted–Pau in (2) pogodba o storitvah spletnega trženja, na podlagi katere družba AMS prejme enkratni znesek v višini 437 000 EUR na leto, povzročata resne pomisleke.
- (148) AEA meni, da je dejstvo, da je družba Ryanair edini uporabnik letališča, ki uživa koristi na podlagi posebne pogodbe o letaliških storitvah, več kot vprašljiva praksa. Poleg tega meni, da družba Ryanair ne bi smela biti oproščena plačila pristojbin za parkiranje in razsvetljavo ter da bi morala plačati enake pristojbine kot drugi letalski prevozniki, kadar so njeni postanki daljši od dveh ur.
- (149) AEA trdi, da so različna francoska sodišča na splošno priznala, da je pogodba o storitvah trženja, sklenjena z družbo AMS, ustvarila pogoje, ki so bili pretirano ugodni za družbo Ryanair⁽²⁷⁾. Poudarja, da je izraze, kot je „neravnotežje“, uporabilo tudi upravno sodišče v Pauju v sodbi iz maja 2005, v kateri je lahko razsodilo le, da je taka vrsta pogodbe pomenila finančno pomoč družbi Ryanair. AEA ne dvomi v prakso storitev trženja kot tako, ampak dvomi, da so se v teh posebnih pogodbenih dogovorih upoštevali običajni tržni pogoji.

6.1.3 RYANAIR

- (150) Družba Ryanair trdi, da pogoji pogodbe o letaliških storitvah iz leta 2005 ustrezajo tržnim pogojem ter da pogodba družbi ne daje nobene selektivne prednosti in zato ne izkrivlja konkurence ali vpliva na trgovino med državami članicami.
- (151) Družba Ryanair poudarja, da plačuje standardne letališke pristojbine in davke, ki se uporabljajo na letališču Pau, poleg provizije od prodaje vozovnic in dodatne prtljage. Poudarja, da so te pristojbine podobne pristojbinam na drugih primerljivih letališčih in pristojbinam, ki jih plačujejo drugi letalski prevozniki, ki delujejo na letališču Pau. Po njenih podatkih zbornica družbe Ryanair ne obravnava ugodneje kot druge letalske prevoznike.
- (152) Po navedbah družbe Ryanair pogojna znižanja pristojbin za parkiranje in razsvetljavo ter pristojbin za oskrbo letal, določena v členih 7.1.3 in 7.2 pogodbe o letaliških storitvah iz leta 2005, temeljijo na objektivnih merilih, določenih v pogodbi, in sicer na dejstvih, da podnevi razsvetljava ni potrebna, da zaradi 25-minutnih postankov družbe Ryanair ni potrebe po parkiranju ali temeljiti oskrbi in da njeni potniki prejmejo samo osnovne storitve. Družba Ryanair poudarja, da te izjeme veljajo tudi za druge podobne letalske prevoznike in da člen 3 pogodbe o letaliških storitvah iz leta 2005 izrecno določa obveznost zbornice, da pogoje, ki jih je odobrila družbi Ryanair, uporabi tudi za druge primerljive letalske prevoznike⁽²⁸⁾.
- (153) Družba Ryanair poudarja, da pogoji, ki so ji bili ponujeni, niso zaupni in da v nasprotju s standardno prakso v panogi pogodba o letaliških storitvah iz leta 2005 zbornici izrecno dovoljuje, da njeno vsebino razkrije drugim letalskim prevoznikom.
- (154) Družba Ryanair trdi, da od zbornice na podlagi pogodbe o letaliških storitvah iz leta 2005 ni prejela nobene nezakonite prednosti in da pregleden odnos, ki ga zajema pogodba, ne izpolnjuje merila selektivnosti, ki je bistven pogoj (čeprav sam po sebi ne zadostuje) za opredelitev ukrepa kot državne pomoči. Trdi tudi, da zadevni ukrepi ne izpolnjujejo drugih pogojev za obstoj državne pomoči (na primer pogojev v zvezi z vplivom na trgovino med državami članicami in izkrivljanjem konkurence).

6.1.4 AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

- (155) Družba AMS navaja, da ponuja oglaševalski prostor na spletnem mestu družbe Ryanair pod standardnimi tržnimi pogoji in po cenah, ki temeljijo na ceniku, objavljenem na njenem spletnem mestu.
- (156) Družba AMS meni, da pogodba o storitvah spletnega trženja z zbornico ne spada na področje uporabe pravil EU na področju prevoza, saj je standardna poslovna pogodba o oglaševanju, podobna pogodbam, ki se redno sklepajo z medijskimi hišami, televizijskimi in radijskimi postajami, ponudniki oglaševanja na prostem itd.

⁽²⁷⁾ AEA se sklicuje zlasti na sodbo Državnega sveta z dne 27. februarja 2006, *Compagnie Ryanair Limited* (št. 264406).

⁽²⁸⁾ V členu 3 pogodbe o letaliških storitvah iz leta 2005 je navedeno: „Ne-ekskluzivna pogodba. Ta pogodba je sklenjena na ne-ekskluzivni podlagi. Pogoji, odobreni družbi Ryanair na podlagi te pogodbe, se bodo uporabljali tudi za vsakega letalskega prevoznika, s katerim se letališče Pau-Pyrénées odloči uvesti novo nizkocenovno mednarodno ruto. Ti pogoji se bodo oblikovali glede na značilnosti novih mednarodnih rut, zlasti glede na pogostost letov, število prepeljanih potnikov in tarifne stopnje za lete“.

- (157) Po navedbah družbe AMS pogoji, pod katerimi je zbornica kupila oglaševalski prostor na spletnem mestu družbe Ryanair, izražajo tržne pogoje in so skladni z njimi. V zvezi z vrednostjo oglaševalskega prostora na spletnem mestu družbe Ryanair družba AMS poudarja, da njene cene tega prostora izražajo vse večji poslovni uspeh tega spletnega mesta in njegovo edinstveno zmožnost, da z oglaševanjem doseže točno določeno ciljno občinstvo.
- (158) Družba AMS trdi, da je spletno mesto družbe Ryanair kot oglaševalski prostor veliko bolj zaželeno kot katero koli drugo mesto za potovanja na splošnih portalih, ki jih je Komisija uporabila kot merilo. Poudarja, da spletno mesto družbe Ryanair vsak mesec zabeleži več kot 300 milijonov ogledov.
- (159) Družba AMS trdi, da je zbornica kupila oglaševalski prostor pod enakimi pogoji kot zasebne stranke. Navaja, da so bile cene, določene v pogodbi o storitvah spletnega trženja, standardne cene na ceniku družbe AMS v času sklenitve pogodbe in so bile enake za vse javne in zasebne stranke. Trdi, da so zasebni upravljavci letališč (na primer [...] in [...]) z družbo AMS podpisali pogodbe, ki so bile podobne pogodbi, sklenjeni z zbornico.
- (160) Družba AMS trdi, da ni pomembno, ali je bila zadevna pogodba potrebna, kot se Komisija sprašuje v sklepu o začetku postopka: „[...] Komisija [se] sprašuje, ali so sklenjene storitve trženja potrebne za [zbornico] in ali ni bila Pogodba o storitvah trženja sklenjena izključno za subvencioniranje proge Pau–London Stansted“⁽²⁹⁾.
- (161) Družba AMS meni, da ta vrsta transakcije, ki je bila opravljena pod tržnimi pogoji, izključuje obstoj pomoči in da ni pravnega precedensa za presojo te „potrebe“. Če pa Komisija vztraja pri pomislekih glede te potrebe, družba AMS poudarja, da je zbornica odgovorna tako za promocijo regije Pau-Béarn kot za upravljanje letališča Pau. Meni, da je oglaševanje na spletnem mestu družbe Ryanair poslovno smiselno z vidika obeh navedenih ciljev.
- (162) V zvezi z nakupom oglaševalskega prostora za promocijo regije družba AMS poudarja, da francoske gospodarske zbornice tekmujejo med sabo in morajo uporabljati „teritorialno trženje“, da bi bila njihova regija uspešnejša kot konkurenčne regije.
- (163) Družba AMS meni, da oglaševalski prostor na spletnem mestu družbe Ryanair povečuje prepoznavnost letališča Pau. Po njenem mnenju ima zbornica neposreden poslovni interes za uporabo tega pristopa, saj ta poveča število potnikov ter s tem na letališče privabi pomožna podjetja in poveča prihodke letališča.
- (164) Družba AMS trdi, da zbornica na spletnem mestu družbe Ryanair ne oglašuje z namenom subvencionirati ruto Pau–London in da je prostor na tem spletnem mestu, ki ga družba AMS zagotavlja zbornici, pravzaprav dragocen vir, za katerega se dokazano zanimajo tudi druge stranke, vključno z zasebnim sektorjem. Zato prodaje takega prostora ni primerno obravnavati zgolj kot izgovor za izplačilo subvencij.
- (165) Po mnenju družbe AMS pogodba o storitvah spletnega trženja ne pomeni pomoči, saj njeni pogoji ustrezajo pogojem standardne poslovne pogodbe in družbi AMS (ali družbi Ryanair) ne dajejo nobene prednosti. Meni, da ta pogodba zato ne izkrivlja konkurence in ne vpliva na trgovino med državami članicami.

6.1.5 AIR FRANCE

- (166) Družba Air France z letališča Pau opravlja približno pet letov na letališče Paris Orly na dan, tri lete na letališče Paris Roissy Charles de Gaulle na dan in štiri lete na letališče v Lyonu na dan (prek hčerinske družbe).
- (167) Družba Air France navaja, da so prednosti, dodeljene družbi Ryanair in njeni hčerinski družbi AMS, ki jih družba Air France ne uživa, bistveno znižale operativne stroške družbe Ryanair. Trdi, da to vpliva na neposredno konkurenco med družbama Ryanair in Air France za lete, ki se opravljajo na letališče Pau in z njega, pa tudi na konkurenco za vse rute znotraj Skupnosti. Zato navedene prednosti neposredno vplivajo na trgovino med državami članicami.

⁽²⁹⁾ Sklep o začetku postopka, odstavek 43.

6.1.5.1 *Letališke pristojbine*

- (168) Družba Air France poudarja, da glede na cenik zbornice iz leta 2007 javna tarifa za pristajalno pristojbino znaša 0,16 EUR/tono na uro. Ta pristojbina se zaračuna, če je letalo na ploščadi parkirano vsaj dve uri. Družbi Air France se ne zdi nenavadno, da družba Ryanair za 25-minutne postanke ne plača te pristojbine, vendar meni, da bi bilo treba od družbe Ryanair zahtevati plačilo te pristojbine, če postanek traja več kot dve uri.
- (169) Družba Air France poudarja, da glede na cenik zbornice iz leta 2007 javna tarifa za pristojbino za razsvetljavo znaša 35,18 EUR na premik letala. Ta pristojbina se zaračuna, če se za „premik letala“, tj. pristanek ali vzlet, podnevi ali ponoči uporabi oprema za razsvetljavo. Izgovor, da se ta pristojbina družbi Ryanair ne zaračunava, ker lete opravlja samo podnevi, zato ni v skladu s splošnimi pogoji za uporabo te pristojbine.
- (170) Družba Air France poudarja, da se te javne pristojbine običajno občasno spremenijo, in meni, da bi morale kakršne koli spremembe teh pristojbin, ki veljajo za druge letalske prevoznike, ki opravljajo lete na letališče Pau in z njega, veljati tudi za družbo Ryanair.

6.1.5.2 *Storitve zemeljske oskrbe*

- (171) Družba Air France navaja, da so storitve zemeljske oskrbe, ki jih prejema na letališču Pau, predmet formalne pogodbe. Ugotavlja, da glede na smernice iz leta 2005 „Upravljevalec letališča, ki deluje kot izvajalec storitev zemeljske oskrbe, lahko uporabi različne tarife za stroške oskrbe, zaračunane letalskim družbam, če te razlike v tarifah odražajo razliko v stroških, ki so povezani z naravo ali obsegom izvedenih storitev“. Družba Air France poudarja, da je upravno sodišče v Pauju v sodbi z dne 3. maja 2005 ugotovilo, da neupravičen popust na pristojbine za storitve zemeljske oskrbe, dodeljen družbi Ryanair, pomeni državno pomoč, ki jo je treba šteti za nezakonito, saj ni bila priglašena.
- (172) Družba Air France poudarja, da ponuja veliko več letov na letališče Pau in z njega kot družba Ryanair. Glede na te okoliščine meni, da pristojbine, ki jih zbornica družbi Ryanair zaračunava za storitve zemeljske oskrbe, ne bi smele biti ugodnejše kot pristojbine, zaračunane družbi Air France.

6.1.5.3 *Pogodba o storitvah trženja, sklenjena z družbo AMS*

- (173) Družba Air France ugotavlja, da je ta vrsta pogodbe med upravljavcem letališča in družbo AMS, ki je hčerinska družba družbe Ryanair, očitno običajna praksa družbe Ryanair na letališčih, na katerih se odloči uvesti rute. Navaja, da so francoska upravnna sodišča že zavrnila tako vrsto ukrepov, če domnevne promocijske storitve niso bile izvedene ali pa so bile izvedene pod pogoji, ki so pretirano ugodni za družbo Ryanair.
- (174) Družba Air France se sklicuje na „neravnotežje“, na katerega je opozorilo upravno sodišče v Pauju v sodbi z dne 3. maja 2005, v zvezi z vzajemnimi obveznostmi pogodbenic pogodbe, sklenjene med zbornico in družbo Ryanair leta 2003. Meni, da je vprašljivo, ali so obveznosti pogodbenic pogodbe z družbo AMS iz leta 2005 uravnotežene. Navaja, da nič ne kaže, da se lahko od družbe Ryanair zahteva polno ali delno povračilo zneska iz pogodbe, če se zadevna ruta ukine ali če se zastavljeni promocijski cilji ne dosežejo.
- (175) Družba Air France ne nasprotuje dejstvu, da so lahko nekatere vrste pomoči za trženje sprejemljive v skladu s pravili Skupnosti. Vendar meni, da pogodba o „storitvah trženja“ verjetno ne izpolnjuje pogojev za združljivost z notranjim trgov iz člena 107(3)(c) PDEU.

6.1.5.4 *Sklepna ugotovitev*

- (176) Družba Air France prosi, da se ustavijo plačila, ki jih družba Ryanair od leta 2005 prejema od letališča Pau in so po mnenju družbe Air France neupravičena, ter da se odredi vračilo nezakonite pomoči, ki jo je prejela družba Ryanair.

6.2 *PRIPOMBE, KI SO JIH ZAINTERESIRANE TRETJE STRANI PREDLOŽILE PO RAZŠIRITVI FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE*

6.2.1 *GOSPODARSKA ZBORNICA PAU-BÉARN*

- (177) Zbornica meni, da pogodbe o storitvah trženja in pogodbe o letaliških storitvah, ki jih je sklenila z letalskimi prevozniki in/ali njihovimi hčerinskimi družbami, ne vsebujejo nobenega elementa državne pomoči.

- (178) Zbornica poudarja, da se te pogodbe po naravi in namenu močno razlikujejo in jih je treba proučiti ločeno. Ni pomembno, da so bile te pogodbe podpisane na isti dan, saj imajo različne namene. Pogodba o letaliških storitvah je namenjena določitvi pogojev, pod katerimi letališče Pau letalskim prevoznikom proti plačilu daje na razpolago svoje letališke objekte in jim zagotavlja različne letališke storitve. Na drugi strani je pogodba o storitvah trženja namenjena opredelitvi pogojev, pod katerimi mora letalski prevoznik proti plačilu promovirati letališče Pau ter turistične in poslovne zanimivosti regije Pau-Béarn na svojem spletnem mestu. Zato ti dve vrsti pogodb nista neločljivo povezani. Podobno, tudi če so pogoji v zvezi z letališkimi storitvami, ki jih zagotavlja letališče, in storitvami trženja, ki jih zagotavlja letalski prevoznik ali ena od njegovih hčerinskih družb, vključeni v isto pogodbo, to ne pomeni, da mora pravna proučitev obstoja državne pomoči zajeti obe vrsti storitev, če nista „uravnoteženi“.
- (179) V zvezi z ravnanjem zbornice in ravnanjem drugih javnih subjektov zbornica meni, da se ne bi smela presoditi skupaj, vsaj ne za pogodbe o storitvah trženja (kar dodatno upravičuje ločeno proučitev pogodb), saj se je zbornica o teh pogodbah pogajala in jih sklenila povsem neodvisno, brez posredovanja drugih javnih subjektov.

6.2.1.1 *Pogodbe o storitvah trženja, ki jih je sklenila zbornica*

Odgovornost

- (180) Zbornica meni, da plačil na podlagi pogodb o storitvah trženja ni mogoče pripisati državi, saj zbornica letališče upravlja povsem neodvisno od svojih nadzornih organov. Odločitve za plačilo družbama Ryanair in AMS na eni strani ter družbi Transavia na drugi strani za storitve trženja je zbornica sprejela posamično in neodvisno ter brez neposrednega ali posrednega posredovanja države.

Gospodarska prednost, dodeljena letalskim prevoznikom

- (181) Po mnenju zbornice je jasno, da je delovala kot preudaren zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu. Meni zlasti, da sta družbi AMS in Transavia zagotovili resnične komercialne storitve, vključno s povezavami na svojih spletnih mestih, ki uporabnike interneta usmerijo neposredno na spletno mesto zbornice, in da plačilo za to ustreza tržni ceni. V zvezi s tem opozarja na veliko število obiskovalcev spletnih mest družb Ryanair in Transavia.
- (182) Zbornica trdi tudi, da so cene, ki jih je zaračunala družba AMS, enake cenam z javnega cenika, ki je objavljen na spletnem mestu družbe. Te cene se torej uporabljajo brez razlikovanja za vsa letališča, ki so stranke družbe AMS, vključno z nekaterimi povsem privatiziranimi britanskimi letališči. Družba Transavia storitve trženja zagotavlja zasebnemu letališču v Italiji.
- (183) Poleg tega zbornica navaja, da so nekatera francoska letališča, ki jih upravljajo zasebne družbe (kot imetnice licence za opravljanje javnih storitev), vključno z letališčem Tarbes-Lourdes-Pyrénées, ki ga upravlja kanadska družba SNC-Lavalin, očitno sklenila pogodbe o storitvah trženja z družbo AMS. Zbornica meni, da to dokazuje, da je njeno ravnanje v skladu z ravnanjem zasebnega udeleženca na trgu.
- (184) Zbornica trdi tudi, da enkratnost plačila za opravljene storitve očitno ni merilo za ugotovitev obstoja državne pomoči in da so bile v zameno za plačila po pogodbi za ruto Pau–Charleroi opravljene storitve, ki se razlikujejo od tistih, ki jih je zbornica prejela na podlagi pogodbe za ruto Pau–London, tako pa zbornica ni plačala dvakrat za iste storitve. Meni tudi, da plačani zneski ne zadostujejo za uvedbo rute.
- (185) Zbornica meni, da je imel nakup teh storitev trženja po cenah, navedenih v pogodbah, nedvomne gospodarske posledice, ki so koristile zbornici, in sicer z dveh vidikov. Prvič, storitve trženja so ugodno vplivale na prihodke iz poslovanja letališča, zlasti s povečanjem pretoka potnikov na letališču. Drugič, te posledice so koristile tudi celemu mestu Pau in njegovi regiji.
- (186) Zbornica se ne strinja z mnenjem svetovalca, da je bil cilj družbe Ryanair, zaradi katerega so bile sklenjene pogodbe o storitvah trženja, pridobiti subvencijo od letališča in tako ohraniti nizke cene. V nasprotju z mnenjem svetovalca zbornica meni, da ima velik poslovni interes za nakup takih storitev, saj je letališče Pau regionalno letališče, na katerem naravni pretok potnikov ni dovolj velik, da bi lahko letališče uravnotežilo svoje poslovne račune. Zbornica navaja, da se je promet na letališču Pau po prihodu družbe Ryanair in zaradi promocijskih prizadevanj na njenem spletnem mestu močno povečal.

- (187) Nazadnje zbornica navaja, da ni podaljšala pogodbe o storitvah trženja z družbo AMS, saj so bile nove cene, o katerih se je pogajala, previsoke. Ta odločitev potrjuje, da ni bila pripravljena ugoditi družbi Ryanair za vsako ceno.

Izkrivljanje konkurence

- (188) Zbornica meni, da zneski, plačani za storitve trženja, nikakor niso vplivali na konkurenco med letalskimi prevozniki ali letališči. Poudarja, da si mora prizadevati za promocijo, saj zelo težko privabi letalske prevoznike, ki raje delujejo na lokalnih letališčih, ki so privlačnejša v smislu prostočasnega turizma. Navaja letališče Biarritz-Anglet-Bayonne, ki služi regiji, znani po plažah, in letališče Tarbes-Lourdes, ki uživa koristi zaradi verskega svetišča v Lurdu.
- (189) Zbornica poudarja, da konkurenca nizkocenovnih letalskih prevoznikov na letališču Pau nikakor ni vplivala na poslovanje družbe Air France, katere promet je naraščal do leta 2008, ko se je začela finančna kriza. Poleg tega poudarja, da pred prihodom družbe Ryanair leta 2003 ni bilo letalskega prevoznika, ki bi opravljal lete na mednarodnih rutah z letališča Pau, in da ta prihod zato ni vplival na konkurenco za obstoječe rute.

6.2.1.2 Pogodbe o letaliških storitvah

- (190) Zbornica poudarja, da se vse letališke pristojbine uporabljajo na povsem enak način za vse uporabnike in vse letalske prevoznike na letališču Pau. V zvezi s tem zanika, da obstajajo kakršne koli diskriminacijske prakse.
- (191) Poleg tega se zbornica ne strinja z mnenjem svetovalca, da se neregulirane pristojbine med letalskimi prevozniki razlikujejo brez upravičenega razloga. Trdi, da se z vsakim letalskim prevoznikom pogaja o pristojbinah za neregulirane storitve, pri tem pa upošteva njegov položaj. Zbornica na podlagi teh trditev ugotavlja, da nobena od pogodb o letaliških storitvah, ki jih je proučila Komisija, ne vsebuje elementov državne pomoči.

6.2.1.3 Subvencije za letališče

- (192) Zbornica meni, da nobena od „subvencij“, ki jih je letališče Pau prejelo v obdobju 2000–2010 in so bile proučene v okviru formalnega postopka preiskave, ne vsebuje elementov državne pomoči.

Subvencije za državne naloge

- (193) Po navedbah zbornice so bile subvencije v višini 3,521 milijona EUR, navedene v oddelku 4.3.1, namenjene financiranju nalog, ki so po zakonu dodeljene upravljavcem letališč, vendar običajno spadajo v pristojnost države pri izvrševanju njenih uradnih pooblastil kot javnega organa. Zato te naloge po naravi niso gospodarske, torej zadevne subvencije ne spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči.

Subvencije za opremo

- (194) Zbornica meni, da subvencije za opremo, ki so jih dodelili mešani sindikat in lokalni organi, ne vsebujejo nobenega elementa državne pomoči. Ti zneski so se uporabili za financiranje naložb, ki so jih izvedli lastniki letališke infrastrukture pri vzdrževanju in izboljševanju te infrastrukture ali, z drugimi besedami, pri razvoju svojega premoženja. Te naložbe so bile torej izvedene izključno v korist lastnikov. Vendar ti zneski zbornici niso dali nobene gospodarske prednosti, saj niso zmanjšali operativnih stroškov, ki jih mora običajno kriti kot upravljavec letališča. Ti zneski so preprosto „prešli skozi“ zbornico, saj je ta v svoji vlogi upravljavca javne opreme odgovorna za vzdrževanje, posodabljanje in izboljševanje te opreme.
- (195) Po mnenju zbornice so zato koncedent in lokalni organi z izplačilom subvencij za opremo ravnali povsem naravno v svoji vlogi lastnikov letališke infrastrukture in na podlagi koncesije za javno opremo, da bi zagotovili vzdrževanje, posodabljanje in izboljšanje letaliških javnih storitev ter s tem razvili svoje premoženje. To so torej naložbe, ki so seveda odgovornost lastnika javne opreme in ne njenega upravljavca.
- (196) Nadalje zbornica poudarja, da mora po poteku koncesije (konec leta 2015) letališko infrastrukturo vrniti njenim lastnikom skupaj z izvedenimi naložbami.

- (197) Poleg tega zadevne subvencije nikakor niso izkrivljale konkurence s sosednjima letališčema (Tarbes-Lourdes-Pyrénées in Biarritz-Anglet-Bayonne), saj sta tudi ti prejeli podobne subvencije od svojih koncedentov.
- (198) V zvezi z zneskom 38 000 EUR, ki ga je dodelila družba Gaz de France leta 2003, zbornica trdi, da tega ukrepa ni mogoče pripisati državi, saj ga je družba Gaz de France sprejela neodvisno. Poleg tega ta odločitev letališču Pau ni dala nobene gospodarske prednosti, saj je družba Gaz de France delovala kot preudaren zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu. V bistvu je družba Gaz de France zbornici predlagala, naj zgradi kogeneracijsko elektrarno, da bo lahko letališče prihranilo pri ogrevanju in klimatizaciji, družba Gaz de France pa bo elektrarno oskrbovala s plinom.

Združljivost na podlagi Odločbe Komisije 2005/842/ES

- (199) Zbornica trdi, da za obravnavane ukrepe velja Odločba Komisije 2005/842/ES⁽³⁰⁾ (v nadaljnjem besedilu: odločba SSGP iz leta 2005). Poudarja, da področje uporabe te odločbe vključuje „nadomestilo za javne storitve za letališča [...] pri katerih povprečni letni promet v dveh proračunskih letih pred letom, v katerem je bila storitev splošnega gospodarskega pomena dodeljena, ne presega 1 000 000 potnikov glede letališč“ in katerih „letno nadomestilo za zadevno storitev ne presega 30 milijonov EUR“ (člen 2). Zato zbornica, ki meni, da ji je bilo zaupano izvajanje letaliških javnih storitev, trdi, da če subvencije, ki jih je prejelo letališče, pomenijo pomoč, je ta pomoč združljiva in oproščena obveznosti predhodne priglasitve na podlagi odločbe SSGP iz leta 2005.

Združljivost na podlagi smernic iz leta 2005

- (200) Zbornica podredno trdi, da subvencije, ki sta jih prejela letališče Pau in zbornica, izpolnjujejo merila združljivosti iz smernic iz leta 2005.

6.2.2 RYANAIR

- (201) Družba Ryanair trdi, da je Komisija neupravičeno združila ločeni pogodbi, ki sta ju družbi AMS in Ryanair sklenili z zbornico, v en sam domnevni primer državne pomoči. Nadalje navaja, da preiskava odnosa med družbo AMS in letališčem Pau zanika poslovni uspeh ponudbe družbe Ryanair ter da ima družba AMS veliko različnih strank, ne samo letališč, njen model pa vse pogosteje posnemajo drugi letalski prevozniki na svojih spletnih mestih.

6.2.2.1 Poročilo svetovalca z dne 30. marca 2011

- (202) Družba Ryanair nasprotuje nekaterim ugotovitvam v poročilu svetovalca, zlasti naslednjim trem trditvam⁽³¹⁾.
- (a) *Spletno mesto družbe Ryanair se zato zdi primerljivo predvsem s spletnimi mesti drugih letalskih prevoznikov, ki na splošno ponujajo le omejene možnosti za plačano oglaševanje, oglaševalci, ki oglašujejo na takih mestih, pa ne vključujejo letališč.* Ryanair navaja, da je trditev, da drugi letalski prevozniki na svojih spletnih mestih ne ponujajo oglaševanja proti plačilu, napačna. Trdi, da se ta praksa vse pogosteje uporablja in da vse več regionalnih letališč, ki trpijo zaradi majhnega povpraševanja, meni, da so spletna mesta nizkocenovnih prevoznikov, ki so njihove stranke, najboljši prostor za oglaševanje. Družba Ryanair je poleg tega primer letalskega prevoznika, ki na svojem spletnem mestu oglašuje storitve parkirišč letališkega vozlišča, na katerem deluje.
- (b) Družba Ryanair meni, da je napačno trditi, da letališča niso primerljiva z drugimi oglaševalci na njenem spletnem mestu, glede na to, da letaliških storitev, zagotovljenih potnikom družbe Ryanair, ni mogoče ločiti od storitev, ki jih potnikom zagotovi sama družba Ryanair. Trdi, da bodo potencialni potniki, ki vidijo oglas za letališče na spletnem mestu družbe Ryanair, ustvarili prihodke za letališče ne glede na to, ali letijo z družbo Ryanair. Zato meni, da je položaj letališč, ki oglašujejo na njenem spletnem mestu, v nasprotju z mnenjem Komisije podoben položaju drugih oglaševalcev, kot so hoteli in podjetja za najem vozil.

⁽³⁰⁾ Odločba Komisije 2005/842/ES z dne 28. novembra 2005 o uporabi člena 86(2) Pogodbe ES za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljene nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL L 312, 29.11.2005, str. 67).

⁽³¹⁾ Sklep o razširitvi formalnega postopka preiskave, uvodna izjava 38.

- (c) Družba Ryanair meni, da svetovalec neupravičeno dvomi o tem, ali je za letališča razumno, da s svojim denarjem plačujejo letalskim prevoznikom za privabljanje strank na lete na letališče in z njega, če imajo ti letalski prevozniki neposredne koristi od teh dodatnih potnikov. Trdi, da dejstvo, da bi zagotavljanje storitev trženja koristilo ponudniku oglaševalskega prostora, tj. družbi Ryanair, ne pomeni, da ne bi koristilo tudi letališču, ki kupuje navedene storitve. Družbi Ryanair je vseeno, če letališče oglašuje na njenem spletnem mestu, saj so njeni faktorji zasedenosti na rutah na letališča, ki so z družbo AMS sklenila pogodbo o oglaševanju, podobni kot na rutah na letališča, ki take pogodbe nimajo. Družba Ryanair dodaja, da regionalna letališča na splošno nimajo uveljavljenega tržnega položaja, zato morajo oglaševati. Trdi tudi, da se Komisija zmotno osredotoča na koristi letalskega prevoznika, saj preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu ne zahteva, da ukrep ne ustvari koristi za tretjo osebo, kot je ponudnik oglaševalskega prostora. Družba Ryanair poudarja, da so pogodbe o trženju med družbo AMS in letališči ločene od pogodb med družbo Ryanair in letališči ter niso pogojene z domnevnimi „koristmi“ za družbo Ryanair, ki jih lahko ustvari oglaševanje letališča na spletnem mestu ryanair.com.

6.2.2.2 *Družbi AMS in Ryanair kot en upravičenec*

- (203) Družba Ryanair meni, da sta pogodba o letaliških storitvah med zbornico in družbo Ryanair ter pogodba o trženju med zbornico in družbo AMS ločeni in neodvisni pogodbi, ki se nanašata na različne storitve, ter da ni povezave med njima, ki bi upravičila njuno obravnavo kot enega vira „ukrepov“. Meni, da so pogodbe z družbo AMS zbornici koristile kot kupcu storitev oglaševanja in niso namenjene izboljšanju faktorjev zasedenosti ali uspešnosti družbe Ryanair na njenih rutah.

6.2.2.3 *Državna sredstva in nezmožnost pripisa odgovornosti*

- (204) Družba Ryanair nasprotuje trditvi, da je mogoče odločitve zbornice pripisati državi, in trdi, da pogodbe zbornice z družbama Ryanair in AMS ne vključujejo prenosa sredstev francoske države.
- (205) Družba Ryanair trdi, da zbornica ni zgolj ena od plati francoske države in da odgovornosti ni mogoče pripisati zgolj na podlagi dejstva, da je zbornica javno podjetje in je zato pod nadzorom francoske države. Meni, da mora Komisija proučiti vlogo javnih organov pri sprejetju odločitev zbornice v zvezi z družbama Ryanair in AMS.
- (206) Poleg tega se družba Ryanair sklicuje na sodno prakso francoskih sodišč, na podlagi katere meni, da so gospodarske zbornice edinstveni subjekti z dvojno naravo in da jih je treba šteti za „javne gospodarske organe“.
- (207) V zvezi z vpletenostjo države v postopek odločanja družba Ryanair trdi, da je treba državo obvestiti le o nekaterih vrstah odločitev, in še to le naknadno.

6.2.2.4 *Poslovni načrt*

- (208) Po mnenju družbe Ryanair dejstva, da ob podpisu pogodb iz leta 2005 ni bilo poslovnega načrta, ni mogoče uporabiti kot dokaz, da pogodbi nista izpolnjevali pogojev preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu.

6.2.2.5 *Pripombe družbe Ryanair z dne 10. aprila 2013*

- (209) Družba Ryanair je 10. aprila 2013 predložila dve sporočili, ki ju je pripravila družba Oxera, in analizo, ki jo je pripravil profesor Damien P. McLoughlin.

Prvo sporočilo družbe Oxera – opredelitev tržne referenčne vrednosti v primerjalni analizi za preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu. Primeri državne pomoči družbi Ryanair – sporočilo, ki ga je družba Oxera pripravila za družbo Ryanair, 9. april 2013

- (210) Družba Oxera meni, da je pristop Komisije, ki upošteva samo primerljiva letališča, ki so v istem ciljnem območju kot obravnavano letališče, napačen.
- (211) Družba Oxera trdi, da tržne referenčne cene, pridobljene od primerljivih letališč, niso pod vplivom državne pomoči, dodeljene sosednjim letališčem. Pri uporabi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu je zato mogoče na grobo oceniti tržno referenčno vrednost.

(212) Namreč:

- (a) primerjalne analize se pogosto uporabljajo pri uporabi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu zunaj področja državne pomoči;
- (b) družbe vplivajo na odločanje drugih družb samo do take mere, da so njihovi proizvodi zamenljivi ali se dopolnjujejo;
- (c) letališča na istem ciljnem območju ne tekmujejo nujno med sabo, primerljiva letališča, uporabljena v predloženih poročilih, pa so izpostavljena omejeni konkurenci javnih letališč v svojem ciljnem območju [manj kot ena tretjina komercialnih letališč v ciljnem območju primerljivih letališč je v stoddostotni državni lasti in nobeno od letališč, ki so v istem ciljnem območju kot primerljiva letališča, ni bilo predmet postopka v zvezi z državno pomočjo (aprila 2013)];
- (d) tudi če so primerljiva letališča izpostavljena konkurenci javnih letališč na istem ciljnem območju, obstaja razlog za domnevo, da njihovo ravnanje izpolnjuje pogoje preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu (na primer če ima zasebni sektor v lasti velik delež ali če letališče upravlja zasebni subjekt);
- (e) letališča, ki izpolnjujejo pogoje preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu, cen ne določajo pod ravno mejnih stroškov.

Drugo sporočilo družbe Oxera – načela, na katerih temelji analiza donosnosti za preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu: Primeri državne pomoči družbi Ryanair – sporočilo, ki ga je družba Oxera pripravila za družbo Ryanair, 9. april 2013

- (213) Družba Oxera trdi, da je pri svoji analizi donosnosti v poročilih, predloženih Komisiji, uporabila načela, ki bi jih uporabil razumen zasebni vlagatelj, in da analiza temelji na pristopu, ki je bil uporabljen v predhodnih sklepih Komisije.
- (214) Načela, na katerih temelji analiza donosnosti, so:
 - (a) ocena se opravi postopoma;
 - (b) predhodni poslovni načrt ni nujno potreben;
 - (c) v primeru letališča, ki ni prezasedeno, je pristop enojnega zaračunavanja ustrezna metodologija določanja cen;
 - (d) upoštevati je treba samo prihodke, povezane z gospodarsko dejavnostjo letališča;
 - (e) upoštevati je treba celotno obdobje trajanja pogodbe, vključno z morebitnimi podaljšanji, in
 - (f) prihodnje finančne tokove je treba diskontirati, da se oceni donosnost pogodb.
- (215) Dodatno donosnost, ki je posledica pogodb družbe Ryanair z letališči, je treba oceniti na podlagi ocen notranje stopnje donosa ali ukrepov v zvezi z neto sedanjo vrednostjo.

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

- (216) Namen tega dokumenta je opredeliti poslovno logiko, na kateri temeljijo odločitve regionalnih letališč za nakup oglaševalskega prostora na spletnem mestu ryanair.com od družbe AMS.
- (217) Veliko je letališč, ki so zelo močna in znana ter se redno uporabljajo. Šibkejši konkurenti morajo premostiti statično nabavno vedenje potrošnikov, da bi izboljšali uspešnost svojega poslovanja. Manjša regionalna letališča morajo najti način, kako sporočila v zvezi s svojo znamko nenehno pošiljati čim širšemu občinstvu. Tradicionalne oblike tržnega komuniciranja zahtevajo nesorazmerno visoke stroške.

- (218) Oglaševanje prek družbe AMS:
- (a) ponuja možnost, da sporočilo doseže veliko ljudi, ki že razmišljajo o nakupu potovalnih storitev;
 - (b) pomeni razmeroma nizke stroške (cene so v skladu s komercialnimi tarifami za spletno komunikacijo);
 - (c) omogoča komuniciranje na mestu nakupa in
 - (d) ponuja možnost za kreativno oglaševanje.

6.2.2.6 **Pripombe družbe Ryanair z dne 20. decembra 2013**

- (219) Družba Ryanair je 20. decembra 2013 predložila pripombe glede plačil družbi AMS. Ne strinja se s predhodno oceno Komisije, da plačila družbi AMS pomenijo stroške za letališče, saj ta pristop ne upošteva vrednosti storitev družbe AMS za letališče. Meni tudi, da je treba za preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu razlikovati med nakupom storitev trženja, ki so bile zaračunane po tržnih stopnjah, in povezano pogodbo med letališčem in letalskim prevoznikom.
- (220) Družba Ryanair je v podporo svojim trditvam predložila analizo, ki primerja cene, ki jih je zaračunala družba AMS, s cenami primerljivih storitev, ki jih ponujajo druga potovalna spletna mesta ⁽³²⁾. Analiza kaže, da so bile cene, ki jih je zaračunala družba AMS, nižje od povprečnih cen ali približno enake srednjim cenam za primerljiva spletna mesta.
- (221) Po mnenju družbe Ryanair to kaže, da so cene družbe AMS v skladu s tržnimi cenami in da odločitev javnega letališča za nakup storitev družbe AMS izpolnjuje pogoje preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu. Družba Ryanair je predložila tudi dokaze o storitvah, zagotovljenih letališčem na podlagi pogodb z AMS, da bi dokazala vrednost teh storitev za letališča.
- (222) Družba Ryanair meni, da če Komisija vztraja pri obravnavi pogodb z družbo AMS in pogodb o letaliških storitvah z družbo Ryanair v okviru istega preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu (tj. pristop, ki mu družba Ryanair nasprotuje), ne sme podcenjevati vrednosti storitev, ki jih družba AMS zagotavlja letališčem.
- (223) Poleg tega se družba Ryanair sklicuje na ugotovitve iz različnih poročil, ki potrjujejo, da ima družba Ryanair močno vseevropsko blagovno znamko, ki lahko zagotovi vrednost njenih storitev oglaševanja.

6.2.2.7 **Pripombe družbe Ryanair z dne 17. januarja 2014**

- (224) Družba Ryanair je predložila poročilo, ki ga je pripravil njen ekonomski svetovalec, v zvezi z načeli, za katere meni, da jih je treba uporabiti v preskusu donosnosti udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki zajema pogodbe o letaliških storitvah, sklenjene med družbo Ryanair in letališči, ter pogodbe o storitvah trženja, sklenjene med družbo AMS in istimi letališči ⁽³³⁾. Družba Ryanair poudarja, da to nikakor ne vpliva na njeno mnenje, da bi bilo treba pogodbe z družbo AMS in pogodbe o letaliških storitvah obravnavati v ločenih preskusih udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (225) V poročilu je navedeno, da bi bilo treba prihodke, povezane z družbo AMS, vključiti na strani prihodkov v skupni analizi donosnosti, v kateri so izdatki, povezani z družbo AMS, vključeni na strani stroškov. V ta namen je v poročilu predlagana metoda, ki temelji na denarnem toku in po kateri se izdatki, povezani z družbo AMS, obravnavajo kot ponavljajoči se dodatni izdatki.
- (226) V poročilu je navedeno, da dejavnosti trženja prispevajo k ustvarjanju in povečevanju vrednosti blagovne znamke, ki lahko ustvari posle in dobičke tako v obdobju trajanja pogodbe o storitvah trženja kot po njenem izteku. To velja zlasti, če pogodba z družbo Ryanair na letališče privabi druge letalske prevoznike, ki privabijo gospodarske subjekte in tako povečajo neletalske prihodke letališča. Družba Ryanair meni, da če bo Komisija opravila skupno analizo donosnosti, mora te dobičke upoštevati tako, da izdatke, povezane z družbo AMS, obravnava kot ponavljajoče se dodatne izdatke, dodatne dobičke pa izračuna na podlagi neto plačil družbi AMS.

⁽³²⁾ Oxera: Ali so cene družbe AMS v skladu s tržnimi stopnjami? (*Are prices set by AMS in line with the market rate?*), pripravljeno za družbo Ryanair, 20. december 2013.

⁽³³⁾ Oxera: Kako bi bilo treba obravnavati pogodbe družbe AMS v analizi donosnosti v okviru preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu? (*How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?*), pripravljeno za družbo Ryanair, 17. januar 2014.

- (227) Poleg tega družba Ryanair meni, da bi se lahko v predvidene dodatne dobičke na koncu trajanja pogodbe o letaliških storitvah vključila končna vrednost, da bi se upoštevala vrednost, ustvarjena po izteku pogodbe. Končna vrednost bi se lahko določila na podlagi predvidne predpostavke glede verjetnosti podaljšanja pogodbe z družbo Ryanair ali sklenitve podobnih dogovorov z drugimi letalskimi prevozniki. Družba Ryanair meni, da bi to omogočilo oceno spodnje meje skupnega dobička, ustvarjenega s pogodbo z družbo AMS in pogodbo o letaliških storitvah, pri čemer bi se upoštevala negotovost dodatnih dobičkov po izteku pogodbe o letaliških storitvah.
- (228) V podporo temu pristopu so v poročilu povzeti rezultati študij o vplivu oglaševanja na vrednost blagovne znamke. Te študije priznavajo, da lahko oglaševanje poveča vrednost blagovne znamke in izboljša zvestobo strank. V poročilu je navedeno, da oglaševanje na spletnem mestu ryanair.com povečuje prepoznavnost blagovne znamke letališča. Poročilo dodaja, da lahko manjša regionalna letališča, ki si prizadevajo povečati promet, s sklenitvijo pogodb o oglaševanju z družbo AMS zlasti povečajo vrednost svoje blagovne znamke.
- (229) V poročilu je navedeno, da je pristop, ki temelji na denarnem toku, primernejši od pristopa kapitalizacije, po katerem bi se izdatki, povezani z družbo AMS, obravnavali kot naložba v osnovna neopredmetena sredstva (in sicer blagovno znamko letališča). Izdatki za trženje bi bili usredstveni kot neopredmeteno sredstvo, nato pa bi se amortizirali v dobi koristnosti tega sredstva s predvideno preostalo vrednostjo ob načrtovanem izteku pogodbe o letaliških storitvah. Vendar ta pristop ne bi upošteval dodatnih dobičkov, ki jih je letališče ustvarilo zaradi sklenitve pogodbe o letaliških storitvah z družbo Ryanair, poleg tega pa bi bilo težko oceniti vrednost neopredmetenega sredstva zaradi izdatkov za blagovno znamko in dolge dobe koristnosti sredstva.

6.2.3 AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

- (230) Družba AMS navaja, da ni prejela državne pomoči in da je zbornica v odnosu z njo ravnala v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (231) Družba AMS trdi, da so zneski, ki jih je zbornica plačala družbi AMS za storitve trženja, ustrezali tržni ceni za storitve, ki imajo za letališče pravo vrednost.
- (232) Družba AMS navaja, da so naslednje tri trditve v poročilu svetovalca, kot so navedene v sklepu o razširitvi postopka, napačne zaradi naslednjih razlogov.
- (a) *Spletno mesto družbe Ryanair se zdi primerljivo s spletnimi mesti drugih letalskih prevoznikov, ki praviloma ne ponujajo plačanega oglaševanja in na katerih letališča ne oglašujejo* – družba AMS trdi, da je napačno trditi, da drugi letalski prevozniki ne ponujajo plačanega oglaševanja na svojih spletnih mestih. Trdi, da drugi letalski prevozniki ponujajo tako oglaševanje, vendar je spletno mesto ryanair.com prvo uporabilo tak pristop. Družba AMS trdi, da se spletno mesto družbe Ryanair razlikuje od drugih, saj je zaradi priljubljenosti zelo zanimiva ponudba za oglaševalce. Poudarja, da je oglaševanje na spletnem mestu ryanair.com še posebej koristno za letališča, saj je na edinstven način usmerjeno na potencialne potnike, povečuje neletalske prihodke in krepi mednarodno prepoznavnost blagovne znamke letališča.
- (b) *Letališča niso primerljiva z drugimi potencialnimi oglaševalci na spletnih mestih letalskih prevoznikov, kot je Ryanair, saj so storitve, ki jih letališče ponuja potnikom družbe Ryanair, za razliko od drugih storitev, kot sta namestitvev in najem avtomobila, po naravi neločljivo povezane s storitvami družbe Ryanair* – družba AMS trdi, da je storitve, ki jih potnikom ponujajo letališča (kot so trgovine na drobno, parkirišča, restavracije itd.), mogoče preprosto ločiti od storitev, ki jih potnikom zagotavlja družba Ryanair. Družba AMS dodaja, da ne glede na to, ali se lahko storitve, ki jih potnikom ponuja letališče, „povežejo“ s storitvami družbe Ryanair, to nikakor ne zmanjšuje vrednosti takega oglaševanja za letališče. Meni, da enako velja za zasebna letališča, ki plačujejo za storitve družbe, ter za hotele in podjetja za najem vozil, ki so partnerji družbe Ryanair, saj se lahko njihove storitve prav tako štejejo za povezane (ali nepovezane) s storitvami družbe Ryanair.
- (c) *Za letališča ni razumno, da s svojim denarjem plačujejo letalskim prevoznikom za spodbujanje strank k uporabi letov teh letalskih prevoznikov na navedena letališča, saj imajo ti letalski prevozniki neposredne koristi od teh dodatnih potnikov* – družba AMS trdi, da letališča oglašujejo na spletnem mestu ryanair.com, ker želijo povečati število potnikov na dohodnih letih, ki so za letališča na splošno vir višjih neletalskih prihodkov. Družba AMS dodaja, da morajo letališča poleg tega oglaševati, da bi vzpostavila mednarodno prepoznavnost svoje blagovne znamke, in da je njihov pristop podoben oglaševanju vodilnih večnacionalnih korporacij, kot so Coca-Cola, McDonald's, Nike itd. Po navedbah družbe AMS je družbi Ryanair vseeno, če letališče oglašuje na njenem spletnem mestu, saj to ne vpliva na skupno število potnikov družbe Ryanair, v vsakem primeru pa vprašanje, ali ima družba Ryanair tudi koristi od oglaševanja letališča na spletnem mestu ryanair.com, za letališče s poslovnega vidika ni pomembno.

- (233) Družba AMS poudarja, da ni razloga za dvom glede poslovne logike, na kateri temelji odločitev letališča za oglaševanje na spletnem mestu ryanair.com, ki ponuja storitve po tržni ceni. Dodaja, da regionalna letališča potrebujejo tako oglaševanje za preživetje in rast.
- (234) Družba AMS meni, da oglaševanje na spletnem mestu družbe Ryanair povečuje število potnikov na dohodnih letih, ki letališču veliko verjetneje prinesejo neletalske prihodke kot potniki na odhodnih letih v tujino. Zaključuje, da je zato veliko bolj razumno oglaševati na spletnem mestu družbe Ryanair z namenom privabiti potnike na dohodne leto kot pa uporabljati oglaševanje v časopisih ali drugih medijih, ki je ciljno usmerjeno na lokalne potnike.
- (235) Družba AMS trdi, da smernice iz leta 2005 ne veljajo za odnos med letališčem in ponudnikom storitev trženja ter da dejstvo, da je matična družba družbe AMS letalski prevoznik, ni zadosten razlog za uporabo teh smernic.

6.3 PRIPOMBE, KI SO JIH ZAINTERESIRANE TRETJE STRANI PREDLOŽILE PO OBJAVI OBVESTILA, S KATERIM SO BILE DRŽAVE ČLANICE IN ZAINTERESIRANE TRETJE STRANI POZVANE K PREDLOŽITVI PRIPOMB GLEDE UPORABE NOVIH SMERNIC ZA TEKOČE PRIMERE, V URADNEM LISTU EVROPSKE UNIJE

6.3.1 AIR FRANCE

- (236) Družba Air France ima pomisleke glede uporabe novih smernic za primere, ki vključujejo pomoč letališčem za tekoče poslovanje, tudi če je bila ta pomoč izplačana pred objavo navedenih smernic, in sicer zaradi več razlogov:
- (a) družba Air France meni, da ta retroaktivna uporaba novih smernic koristi nepoštenim izvajalcem, saj uzakoni ravnanje, ki ni v skladu s pravili, ki so takrat veljala. Nasprotno pa ta pristop kaznuje izvajalce, ki so spoštovali smernice iz leta 2005 in niso zahtevali javnih sredstev;
- (b) družba Air France meni tudi, da je uporaba novih smernic za pomoč za tekoče poslovanje, ki je bila letališčem dodeljena pred začetkom veljavnosti novih smernic, v nasprotju s splošnimi pravnimi načeli in evropsko sodno prakso.
- (237) Družba Air France trdi, da bodo nove smernice dale prednost novim izvajalcem v škodo obstoječim izvajalcem. Novim letalskim prevoznikom bodo omogočile, da plačajo samo dodatne stroške, povezane z njihovo dejavnostjo, in s tem diskriminirale obstoječe izvajalce na letališču, ki bodo morali plačati višje pristojbine.
- (238) Nazadnje družba Air France poudarja, da je kljub temu, da se v teoriji morda zdi, da je mogoče pogoj nediskriminatornega dostopa do letališke infrastrukture zlahka izpolniti, položaj v praksi precej drugačen, saj so nekateri modeli poslovanja zavestno zapostavljeni.

6.3.2 ZBORNICA

- (239) Zbornica se je sklicevala na svoje prejšnje pripombe in predložila analizo razlogov, zakaj bi bile subvencije za opremo, če bi se šttele za pomoč za tekoče obratovanje, združljive z določbami iz oddelka 5.1.2 novih smernic, ki omogočajo retroaktivno odobritev pomoči za tekoče poslovanje, ki je bila letališčem izplačana pred začetkom veljavnosti novih smernic.

6.3.3 TRANSPORT & ENVIRONMENT

- (240) Ta nevladna organizacija je v svojih pripombah kritizirala nove smernice in dosedanje sklepe Komisije v zvezi z letališkim sektorjem zaradi njihovih domnevno škodljivih posledic za okolje.

7. PRIPOMBE FRANCIJE

7.1 PRIPOMBE, KI JIH JE FRANCIJA PREDLOŽILA PO ZAČETKU FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE

7.1.1 POGODBA O LETALIŠKIH STORITVAH IZ LETA 2005

- (241) Francija poudarja, da pogodba o letaliških storitvah iz leta 2005 zgolj določa letališke pristojbine, ki so javne in se uporabljajo enako za vse letalske prevoznike, ki delujejo na letališču.

- (242) V zvezi s pristojbino za parkiranje pravila letališča določajo, da se ta pristojbina plača šele po tem, ko je bilo letalo parkirano na letališču več kot dve uri. Zato Francija meni, da je glede na to, da so postanki letal družbe Ryanair na splošno omejeni na 25 minut, normalno, da se pristojbina za parkiranje temu letalskemu prevozniku ne zaračunava.
- (243) Podobno se pristojbina za razsvetljavo zaračuna le, kadar se uporabijo luči (tj. ponoči ali ob slabi vidljivosti). Po navedbah Francije družba Ryanair opravlja lete samo podnevi, ko ne potrebuje luči, zato ji ni treba plačati s tem povezane pristojbine.

7.1.2 PRISTOJBINA ZA CIVILNO LETALSTVO

- (244) Francija je predložila dodatne informacije o letališkem davku, ki je opisan v oddelku 4.3.2, in pristojbini za civilno letalstvo.
- (245) Pristojbino za civilno letalstvo iz člena 302a K splošnega davčnega zakonika pobira država od letalskih prevoznikov, uporablja pa se za financiranje nekaterih nalog generalnega direktorata za civilno letalstvo, ki se ne financirajo z dajatvami za opravljene storitve. Temelji na številu potnikov ter teži tovara in pošte, ki sta natovorjena pred odhodom iz Francije. Stopnja te pristojbine, ki velja znotraj Skupnosti, je določena v navedenem členu in je enaka po vsej Franciji. Država določi stopnjo pristojbine in tudi pobira to pristojbino, upravljavci letališč pa v tem postopku ne sodelujejo.

7.1.3 POGODBA MED ZBORNICO IN DRUŽBO AMS

- (246) V zvezi s pogodbo med zbornico in družbo AMS, ki je podlaga za postopek priglasitve, francoski organi ugotavljajo, da ta pogodba določa, da ima družba AMS izključno dovoljenje za ponujanje storitev trženja na potovalnem spletnem mestu www.ryanair.com. Francija ugotavlja, da to spletno mesto ponuja tudi lete s številnih letališč v Evropi.
- (247) Francija poudarja, da je zbornica predložila dokumente, ki so del poslovne ponudbe spletnega mesta www.voyages-sncf.com, ki ponuja storitve, ki se zdijo precej podobne storitvam iz pogodbe z družbo AMS. Cena teh storitev brez davkov je znašala [...] EUR, tj. [...] EUR z davki, kar se zdi primerljivo s ceno, ki jo je zaračunala hčerinska družba družbe Ryanair.
- (248) Francija meni, da bi bilo treba upoštevati tudi druge lastnosti te pogodbe, zlasti:

- njeno petletno obdobje trajanja,
- okoliščine, v katerih je bila sklenjena, zlasti odsotnost predhodnega javnega razpisa v zvezi z nakupom storitev v tržnem sektorju,
- plačilo za te storitve trženja, ki je bilo vnaprej določeno kot enkratno plačilo in ne temelji na statistiki v zvezi s številom obiskov spletnega mesta www.ryanair.com, ter
- klavzule o izključnosti, ki se nanašajo na zagotavljanje pomožnih storitev (najem avtomobila, nastanitev) in ki zagotavljanje teh storitev dovolijo samo podjetjem, s katerimi ima skupina Ryanair sklenjene poslovne pogodbe.

7.2 KOMENTAR FRANCIJE NA PRIPOMBE, KI SO JIH ZAINTERESIRANE TRETJE STRANI PREDLOŽILE PO ZAČETKU FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE

- (249) Francija ni odgovorila na pripombe, ki so jih zainteresirane tretje strani predložile po začetku formalnega postopka preiskave.

7.3 PRIPOMBE, KI JIH JE FRANCIJA PREDLOŽILA PO RAZŠIRITVI FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE

7.3.1 DOMNEVNA POMOČ, DODELJENA LETALSKIM PREVOZNIKOM

- (250) Francija meni, da je treba pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja oceniti skupaj za vsako obravnavano obdobje, da se ugotovi obstoj gospodarske prednosti.

- (251) Francija meni tudi, da je treba ravnanje zbornice na splošno, ravnanje zbornice kot upravljavca letališča ter ravnanje države ali drugih javnih organov, ki nadzorujejo upravljavca letališča ali sodelujejo pri njegovem financiranju, oceniti skupaj v smislu njihovih odnosov z družbama Ryanair in AMS, da se lahko opravi preskus zasebnega udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (252) Vendar Francija poudarja, da premisleki, na katerih temeljijo odločitve javnih organov glede sodelovanja pri določenem financiranju, ne vključujejo zgolj merila donosnosti letališča, temveč širše tudi gospodarske in družbene koristi dejavnosti letališča za regijo, ki jih zasebni udeleženec v tržnem gospodarstvu ne upošteva pri utemeljitvi svojih odločitev.
- (253) Francija v zvezi s tem navaja dve študiji zbornice iz let 2005 in 2011 o vplivu prometa, ki ga prinaša družba Ryanair. Ti študiji kažeta pomembne gospodarske koristi za regijo, ki jih je ustvaril letalski prevoznik.
- (254) V zvezi s pomisleki, ki jih je Komisija v sklepu o razširitvi postopka izrazila v zvezi z združljivostjo morebitnih ukrepov pomoči, dodeljenih s pogodbo z družbo Ryanair iz leta 2003 in pogodbama iz leta 2005, z notranjim trgov, Francija opozarja, da je te razmere priglasila januarja 2007, da bi sporočila svoje dvome in da bi Komisija sprejela sklep o skladnosti teh morebitnih ukrepov pomoči, dodeljenih s pogodbama iz leta 2005, s pravili Skupnosti o državni pomoči. Francija ne more dokazati združljivosti teh ukrepov.
- (255) Francija potrjuje, da dejavnosti letališč, ki jih financira zbornica, pomembno vplivajo na regionalni gospodarski razvoj. Vendar ne more zaključiti, da je to združljivo z notranjim trgov na podlagi člena 107(3)(c) PDEU ali pravil o storitvah splošnega gospodarskega pomena.

7.3.2 FINANČNI PRISPEVKI ZA LETALIŠČE

- (256) V zvezi z vprašanjem, ali finančni prispevki, ki jih je prejelo letališče Pau, pomenijo državno pomoč, Francija za to letališče in večino drugih enako velikih letališč meni, da naložbene odločitve javnih organov, ki zagotovijo prispevke, ne temeljijo na neposrednih nadomestilih koncesionarja, ampak na gospodarskih in družbenih koristih za regijo, ki nastanejo zaradi dejavnosti letališča.
- (257) Francija navaja tudi pravni mehanizem za financiranje nalog, povezanih z varnostjo in zaščito, ki je opisan v oddelku 4.3.2. Meni, da ta mehanizem izključuje kakršno koli prekomerno nadomestilo stroškov, ki jih ustvarijo upravljavci letališč pri opravljanju nalog, povezanih z varnostjo in zaščito, ki so državne naloge. Po mnenju Francije zneski, ki jih plačuje država za pokritje stroškov, povezanih z zaščito (osebje in oprema ali vozila za gašenje požarov, preprečevanje nevarnosti v zvezi s prostoživečimi živalmi, ograje) in varnostjo (osebje in oprema za varnostne preglede potnikov in njihove prtljage), zato ne pomenijo državne pomoči.

7.4 KOMENTAR FRANCIJE NA PRIPOMBE, KI SO JIH ZAINTERESIRANE TRETJE STRANI PREDLOŽILE PO RAZŠIRITVI FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE

- (258) Francija ni odgovorila na pripombe, ki so jih zainteresirane tretje strani predložile po razširitvi formalnega postopka preiskave.

7.5 PRIPOMBE FRANCIJE GLEDE UPORABE NOVIH SMERNIC V TEM PRIMERU

- (259) Francija ugotavlja, da so nove smernice bolj prilagodljive glede pomoči za tekoče poslovanje kot prejšnje smernice. Meni, da bo njihova retroaktivna uporaba za vse pomoči zato pomenila, da se bodo prejšnje razmere na nekaterih letališčih obravnavale manj strogo.
- (260) Vendar Francija ugotavlja, da se bo na podlagi novih smernic pomoč za naložbe ocenjevala strožje kot prej, saj te smernice določajo največje dovoljene intenzivnosti pomoči, ki so odvisne od velikosti letališča.

7.6 KOMENTAR FRANCIJE NA PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH TRETJH STRANI O UPORABI NOVIH SMERNIC V TEM PRIMERU

- (261) Francija ni odgovorila na pripombe zainteresiranih tretjih strani o uporabi novih smernic v tem primeru.

8. OCENA

- (262) Za oceno zadevnih ukrepov je treba razlikovati med morebitno pomočjo, dodeljeno letalskim prevoznikom (oddelek 8.1 tega sklepa), in morebitno pomočjo, dodeljeno upravljavcu letališča Pau v obliki finančnih prispevkov (oddelek 8.2 tega sklepa).

8.1 UKREPI V KORIST LETALSKIH PREVOZNIKOV

8.1.1 OBSTOJ POMOČI V SMISLU ČLENA 107(1) PDEU

- (263) V skladu s členom 107(1) PDEU je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli oblika pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgovino, če vpliva na trgovino med državami članicami.
- (264) Da bi ukrep pomenil državno pomoč, morajo biti izpolnjeni vsi naslednji pogoji: 1. zadevni ukrep se financira iz državnih sredstev in ga je mogoče pripisati državi; 2. ukrep daje gospodarsko prednost; 3. ta prednost je selektivna; 4. zadevni ukrep izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco in lahko vpliva na trgovino med državami članicami, ter 5. upravičenec je podjetje v smislu člena 107(1) PDEU, kar pomeni, da opravlja gospodarsko dejavnost.

8.1.1.1 *Državna sredstva v pogodbah med zbornico in letalskimi prevozniki v obravnavanem obdobju*

- (265) Pogodbe o storitvah trženja in letalskih storitvah so bile sklenjene med letalskimi prevozniki na eni strani in zbornico na drugi strani.
- (266) Francoska zakonodaja določa, da so gospodarske zbornice javni organi. Glede na sedanjo različico člena L.710-1 trgovinskega zakonika vsak departmajski organ ali zbornica, ki je članica mreže gospodarskih zbornic, v svoji vlogi posredniškega državnega organa deluje kot zastopnik interesov na področju industrije, trgovine in storitev pred javnimi ali tujimi organi. Zbornice delujejo kot posredniki med različnimi zadevnimi deležniki in izvajajo svoje dejavnosti brez poseganja v naloge zastopanja, dodeljene strokovnim ali medstrokovnim organizacijam z veljavnimi zakoni in predpisi, ali naloge, ki jih izvajajo lokalni organi v okviru samostojnega upravljanja. Mreža in vsi departmajski organi ali zbornice, ki so njeni člani, prispevajo h gospodarskemu razvoju, privlačnosti območja in načrtovanju rabe zemljišč ter podpirajo podjetja in njihova združenja z izvajanjem kakršnih koli javnih storitev in nalog splošnega pomena, ki so potrebne za opravljanje navedenih nalog, pod pogoji, določenimi z odlokom.
- (267) Ista določba določa naslednje: v ta namen lahko vsak departmajski organ ali zbornica v mreži v skladu z veljavnimi sektorskimi načrti, če je to primerno, izvaja:
- „1° naloge splošnega pomena, ki so ji dodeljene z zakoni in predpisi;
 - 2° naloge v zvezi s podporo, mentorstvom, sodelovanjem in svetovanjem osebam, ki ustanavljajo ali prevzemajo podjetja, ter podjetjem na splošno v skladu z veljavnimi zakoni in predpisi konkurenčnega prava;
 - 3° podporo in svetovanje za spodbujanje mednarodnega razvoja podjetij in izvoza njihovih proizvodov, pri tem pa sodeluje s francosko agencijo za mednarodni razvoj podjetij;
 - 4° naloge za spodbujanje začetnega ali stalnega poklicnega izobraževanja, zlasti prek javnih in zasebnih izobraževalnih ustanov, ki jih ustanovi, upravlja ali financira;
 - 5° naloge v zvezi z ustanovitvijo in upravljanjem objektov, zlasti pristaniških in letalskih objektov;
 - 6° profitne naloge, ki ji jih dodeli javni subjekt ali ki so potrebne za izvajanje drugih nalog, ter
 - 7° kakršne koli strokovne ocene, posvetovanja ali raziskave, ki jih zahtevajo javni organi glede vprašanja v zvezi z industrijo, trgovino, storitvami, gospodarskim razvojem, poklicnim izobraževanjem ali načrtovanjem rabe zemljišč, kar pa ne sme posegati v delo, ki ga začne.“

- (268) Člen L.710-1 trgovinskega zakonika določa tudi: Združenje francoskih gospodarskih zbornic, regionalne in lokalne

gospodarske zbornice ter medzborniške skupine so javni organi, ki jih nadzoruje država in upravljajo izvoljeni direktorji.

- (269) Ta zakonska določba se je v obravnavanem obdobju 2003–2010 spremenila. Vendar so njena temeljna načela ostala enaka. V celotnem navedenem obdobju so gospodarske zbornice, kot je obravnavana zbornica, ostale javni organi, ustanovljeni z zakonom, ki jih upravljajo izvoljeni direktorji in nadzoruje država. Poleg tega je njihov razlog za obstoj in glavni cilj (v skladu s členom L.710-1 trgovskega zakonika) kot posredniških državnih organov opravljati naloge splošnega pomena, ki so jim dodeljene z zakonom, tj. zlasti zastopati interese na področju industrije, trgovine in storitev pred javnimi organi, podpirati lokalna podjetja, povečevati privlačnost svojih območij ter prispevati k načrtovanju rabe zemljišč na teh območjih. Industrijske in komercialne dejavnosti gospodarskih zbornic so pomožne glede na njihove naloge splošnega pomena in naj bi prispevale k opravljanju teh nalog.
- (270) Omeniti je treba tudi, da nacionalni zakoni, zlasti člen L.710-1 trgovskega zakonika, določajo posebne ureditve financiranja za gospodarske zbornice. Sredstva gospodarskih zbornic so sestavljena predvsem iz davčnih prihodkov (davek za kritje stroškov gospodarskih zbornic, ki je bil uveden s členom 1600 splošnega davčnega zakonika), subvencij ali celo sredstev, ki izhajajo iz izobraževalnih dejavnosti in dejavnosti upravljanja prometne infrastrukture. Zato se gospodarskim zbornicam pri kritju stroškov ni treba zanašati izključno na komercialne prihodke. To podpira ugotovitev, da so industrijske in komercialne dejavnosti gospodarskih zbornic pomožne glede na njihove naloge splošnega pomena in da je namen teh dejavnosti prispevati k izvajanju navedenih nalog.
- (271) Francija je potrdila to ugotovitev v zvezi z zbornico, saj je navedla, da je Gospodarska zbornica Pau-Béarn kot pravni zastopnik interesov 13 000 lokalnih podjetij njihov predstavnik pred lokalnimi in javnimi organi. Francija je navedla tudi, da je upravljanje letališča Pau-Pyrénées v okviru teh nalog povsem smiselno, saj je to letališče orodje za rast in razvoj gospodarske dejavnosti na območju zbornice Pau-Béarn. Francija je torej potrdila, da imajo gospodarske zbornice zakonito nalogo splošnega pomena, ki je med drugim povezana z gospodarskim razvojem in povečanjem privlačnosti njihovih območij. Meni, da navedene določbe kažejo tudi, da upravljanje letaliških objektov nedvomno spada v okvir te naloge.
- (272) Francija je dodala, da gospodarske zbornice redno izvajajo in financirajo dejavnosti lobiranja, da bi izboljšale privlačnost svojih območij in spodbudile nove možnosti. Navedla je, da izvajajo tudi posebne dejavnosti za spodbujanje turizma prek sodelovanja v različnih regionalnih in departmajskih strukturah na tem področju, zlasti prek regionalnih in departmajskih odborov za turizem, ki so predvideni v členih L.131-4 in L.132-3 turističnega zakonika. Poleg tega je navedla, da politika razvoja privlačnosti območja zahteva vrsto hkratnih ukrepov za pritegnitev kapitala, trgov, podjetij, nadarjenih posameznikov, študentov in turistov, ki bodo podprli lokalna podjetja in regijo, ta privlačnost pa ima tudi mednarodno razsežnost. Francija je potrdila, da lahko nizkocenovni letalski prevozniki s svojimi spletnimi mesti prispevajo k tej politiki. Nazadnje je Francija navedla, da prebivalci regije zahtevajo nove rute, pestro ponudbo in, natančneje, nizkocenovne lete, da bi lahko lažje potovali po Evropi po nižji ceni.
- (273) Te izjave jasno potrjujejo, da sta glavni razlog za obstoj zbornice in njen cilj delovati v interesu lokalnih podjetij na splošno ter prispevati h gospodarskemu razvoju in privlačnosti območja, kar velja za vse gospodarske zbornice. Navedene izjave Francije kažejo tudi, da gospodarska zbornica, kot je zbornica Pau-Béarn, komercialnih dejavnosti, kot je upravljanje letališča Pau, ne izvaja zaradi donosnosti, ampak kot nujno protiutež nalogam splošnega pomena, ki so temu organu dodeljene z zakonom. Kot je navedeno v uvodni izjavi 142, je zbornica po lastnem mnenju neprofitni javni organ.
- (274) Ob upoštevanju vsega navedenega je treba gospodarske zbornice, kot je zbornica Pau-Béarn, obravnavati kot javne organe, za vse njihove odločitve pa je treba tako kot za odločitve vlade ali lokalnih organov šteti, da je zanje „odgovorna država“ v smislu sodne prakse na področju državne pomoči⁽³⁴⁾, pri čemer sredstva zbornic pomenijo državna sredstva⁽³⁵⁾. V zvezi s tem ni pomembno, da gospodarske zbornice upravljajo osebe, ki jih izvolijo trgovci ter vodje in predstavniki podjetij, in ne uradniki, ki jih imenujejo drugi javni organi. Čeprav nacionalne parlamente volijo vsi državljani, ki imajo volilno pravico, spadajo med upravne organe vsake demokratične države in je za njihove odločitve nujno odgovorna država.

⁽³⁴⁾ Glej na primer sodbo v zadevi C-303/88, Italijanska republika proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1991, str. I-1433, točka 11, in sodbo v zadevi T-358/94, Compagnie Nationale Air France proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1996, str. II-2109, točke 58–61.

⁽³⁵⁾ V zvezi s tem glej Odločbo Komisije z dne 14. julija 2004 v zadevi C 25/2004 – Nemčija – DVB-T v Berlinu-Brandenburgu, uvodna izjava 20.

- (275) Položaj gospodarskih zbornic je torej drugačen od položaja javnih podjetij, v zvezi s katerimi je Sodišče v sodbi Stardust Marine ⁽³⁶⁾ navedlo: „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. Javno podjetje lahko glede na stopnjo samostojnosti, ki mu jo omogoča država, ravna bolj ali manj neodvisno [...] Zato zgolj dejstvo, da je javno podjetje pod državnim nadzorom, ne zadošča, da bi se ukrepi tega podjetja, kot so obravnavani ukrepi finančne podpore, pripisali državi. Poleg tega je treba preveriti, ali so javni organi kakor koli sodelovali pri sprejetju navedenih ukrepov“.
- (276) V primeru ukrepa javnega podjetja, ki je bilo ustanovljeno za opravljanje gospodarske dejavnosti, je treba ugotoviti, ali so javni organi, ki nadzorujejo to podjetje, na primer zaradi kapitalskega deleža, ki ga imajo v tem podjetju, sodelovali pri sprejetju zadevnega ukrepa. Položaj gospodarske zbornice je drugačen, saj je tak organ del javne uprave ali „posredniški državni organ“ ali „javni organ“, torej je organ javnega sektorja, ustanovljen z zakonom za zadovoljitev splošnih interesov. Da se določi, ali je odločitev gospodarske zbornice mogoče pripisati državi, zato ni treba ugotoviti, ali je drug javni organ (na primer država v strogem pomenu, občina ali drugi lokalni organi) sodeloval pri sprejetju zadevne odločitve. V resnici taka odločitev nujno izpolnjuje merilo pripisa odgovornosti.
- (277) Komisija je v preteklosti uporabila ta pristop v svoji praksi odločanja. V zvezi z gospodarsko zbornico departmaja Var je Komisija navedla, da zaradi njenega statusa javnega organa v skladu s francosko zakonodajo zbornica svojo dejavnost opravlja na določenem gospodarskem območju, jo upravljajo izvoljeni člani in pobira davke, ki jih plačajo podjetja, vpisana v poslovni register, zato spada v kategorijo „javnih oblasti“ v smislu Direktive Komisije 2000/52/ES ⁽³⁷⁾. Zato ni treba ugotoviti, ali je ukrep mogoče pripisati državi v smislu sodne prakse iz zadeve Stardust Marine ⁽³⁸⁾.
- (278) Zbornica nasprotuje trditvi, da je pogodbe, zajete v formalnem postopku preiskave, mogoče pripisati državi, saj zanika, da država in lokalni organi sodelujejo pri njenem odločanju. Ob upoštevanju zgoraj navedenega se zdi, da ta trditev zbornice ne vzdrži, saj je zbornica javni organ, čigar odločitve je vsekakor mogoče pripisati državi v smislu sodne prakse na področju državne pomoči, ne glede na vlogo, ki jo imajo drugi organi pri njenem odločanju. Iz istih razlogov je trditev zbornice, da nadzor države ne pomeni podrejenosti, prav tako neutemeljena. Kot je bilo že poudarjeno v uvodni izjavi 273, se je zbornica v svojih pripombah o sklepu o začetku postopka predstavila kot neprofitni javni organ, s čimer je potrdila trditev Komisije, da je zbornica organ javnega sektorja in da je vse njene odločitve mogoče pripisati državi, ne da bi bilo treba ugotoviti, ali so pri sprejetju navedenih odločitev sodelovali drugi javni organi.
- (279) Pripombe družbe Ryanair v zvezi s tem so vsebinsko podobne pripombam zbornice. Družba Ryanair je trdila zlasti, da bi morala Komisija merilo pripisa odgovornosti proučiti na podlagi ocene sodelovanja „javnih organov“ pri sprejetju odločitev zbornice v zvezi z družbama Ryanair in AMS. Družba Ryanair se je sklicevala tudi na mnenje Državnega sveta, ki kaže, da so gospodarske zbornice neodvisne od države v strogem pomenu. Glede na to mnenje dejstvo, da gospodarske zbornice odgovarjajo državi, kolikor morajo vsi javni organi tehnično odgovarjati pravni osebi, samo po sebi ne pomeni podrejenosti. V zvezi s tem družba Ryanair trdi, da država (v strogem pomenu) sodeluje samo pri nekaterih odločitvah zbornice, o katerih je obveščena šele naknadno. Zaradi vseh navedenih razlogov je ta trditev neutemeljena, saj ni treba ugotoviti, ali pri odločanju zbornice poleg zbornice same sodelujejo tudi drugi javni organi.
- (280) Trditev zbornice, da letališče Pau upravlja v skladu s pravili zasebnega prava, je prav tako neutemeljena, saj je obravnavane ukrepe sprejel javni organ, zato je zanje nujno odgovorna država ⁽³⁹⁾.

⁽³⁶⁾ Glej sodbo v zadevi C-482/99, Francoska republika proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 2002, str. I-4397, točka 52.

⁽³⁷⁾ Direktiva Komisije 2000/52/ES z dne 26. julija 2000 o spremembah Direktive 80/723/EGS o preglednosti finančnih odnosov med državami članicami in javnimi podjetji (UL L 193, 29.7.2000, str. 75)

⁽³⁸⁾ Glej Odločbo Komisije z dne 22. junija 2006 v zadevi N 563/05 – Francija – Aide à la compagnie Ryanair pour la ligne aérienne desservant Toulon et Londres, uvodna izjava 16.

⁽³⁹⁾ Poleg tega Komisija poudarja, da se za namene uporabe pravil o državni pomoči ne bi smelo razlikovati med zbornico in njeno posebno službo, ki upravlja letališče Pau, saj ta služba nima lastne pravne osebnosti, ločene od zbornice, in je zgolj člen v verigi služb zbornice, ki se ne odloča neodvisno, razen v zvezi z vsakodnevnim upravljanjem letališča. V skladu s tem je različne pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja, zajete v formalnem postopku preiskave, podpisal predsednik zbornice na podlagi pooblastila skupščine zbornice. Poleg tega niti Francija niti tretje strani niso trdile, da bi bilo treba ukrepe, zajete v formalnem postopku preiskave, pripisati izključno tej službi.

(281) Zaključna ugotovitev je, da je različne pogodbe, zajete v tej oceni, mogoče pripisati državi in da vključujejo uporabo državnih sredstev.

8.1.1.2 *Selektivna prednost za družbe Ryanair, AMS in Transavia v pogodbah z zbornico v obravnavanem obdobju*

(282) Za presojo, ali državni ukrep pomeni pomoč, je treba ugotoviti, ali je upravičeno podjetje dobilo gospodarsko prednost, ki je pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi pridobilo ⁽⁴⁰⁾.

(283) Za to oceno je treba za obravnavane ukrepe uporabiti preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu. To vključuje presojo, ali bi hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki deluje namesto zbornice in ga motivirajo obeti za dobiček, sklenil podobne pogodbe.

(284) Da bi se ta preskus pravilno izvedel, je treba najprej odgovoriti na več splošnih vprašanj, zlasti naslednjih:

— Ali je treba pogodbo o storitvah trženja in pogodbo o letaliških storitvah, ki sta bili sklenjeni na isti dan, analizirati ločeno ali skupaj ⁽⁴¹⁾?

— Ali bi bilo treba pri uporabi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu za pogodbe o storitvah trženja za zbornico šteti, da je ravnala kot upravljavec letališča Pau ali kot javni organ, ki je kupil storitve trženja v okviru svojih nalog za lokalni gospodarski razvoj, ne glede na njegovo vlogo upravljavca letališča?

— Kakšne koristi bi lahko hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki deluje namesto zbornice, pričakoval od pogodb o storitvah trženja?

— Kakšen pomen ima primerjava pogojev pogodb o letaliških storitvah, zajetih v formalnem postopku preiskave, z letališkimi pristojbinami, ki se zaračunavajo na drugih letališčih, za namene uporabe preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu?

(285) Po pridobitvi odgovorov na ta vprašanja bo Komisija preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu uporabila za različne obravnavane ukrepe.

Skupna analiza pogodb o letaliških storitvah in pogodb o storitvah trženja

(286) V sklepu o razširitvi postopka je Komisija menila, da je treba dve vrsti pogodb, zajetih v formalnem postopku preiskave, in sicer pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja, analizirati skupaj za vsako obravnavano obdobje in v času sklenitve posamezne pogodbe. Ta pristop vključuje zlasti obravnavo vsakega sklopa spodaj navedenih pogodb, ki jih je sklenila zbornica, kot enega ukrepa:

— pogodba o letaliških storitvah, sklenjena 30. junija 2005 z družbo Ryanair, in pogodba o storitvah trženja, sklenjena na isti dan z družbo AMS, v zvezi z ruto Pau–London Stansted,

— pismo zbornice družbi Ryanair z dne 25. septembra 2007, s katerim so bili pogoji pogodbe o letaliških storitvah z dne 30. junija 2005 razširjeni na ruto Pau–Charleroi ⁽⁴²⁾, in pogodba o storitvah trženja, sklenjena na isti dan z družbo AMS,

— pismo zbornice družbi Ryanair z dne 17. marca 2008, s katerim so bili pogoji pogodbe o letaliških storitvah z dne 30. junija 2005 razširjeni na ruto Pau–Bristol, in pogodba o storitvah trženja, ki je bila sklenjena 31. marca 2008 z družbo AMS v zvezi z isto ruto,

⁽⁴⁰⁾ Glej zlasti sodbo z dne 29. aprila 1999 v zadevi C-342/96, Kraljevina Španija proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1999, str. I-2459, točka 41.

⁽⁴¹⁾ To vprašanje ne velja za pogodbo, ki jo je zbornica 23. januarja 2006 sklenila z družbo Transavia in zajema tako letališke storitve kot storitve trženja, ali za pogodbo, ki jo je zbornica 28. januarja 2003 sklenila z družbo Ryanair ter prav tako vsebuje določbe o letaliških storitvah in storitvah trženja.

⁽⁴²⁾ Ta vrsta pisma se lahko primerja s pogodbo o letaliških storitvah, saj navaja pogoje v zvezi z določanjem letaliških pristojbin in storitvami zemeljske oskrbe. V nadaljnjem besedilu je to pismo vključeno med akte, imenovane „pogodbe o letaliških storitvah“.

- pismo zbornice družbi Ryanair z dne 16. junija 2009, s katerim so bili pogoji pogodbe o letaliških storitvah z dne 30. junija 2005 razširjeni na ruto Pau–Bristol, in pogodba o storitvah trženja, sklenjena na isti dan z družbo AMS v zvezi z isto ruto, ter
- pogodba o storitvah trženja, sklenjena 28. januarja 2010 z družbo AMS v zvezi z rutami Pau–London, Pau–Charleroi in Pau–Beauvais. Vzporedno s to pogodbo o storitvah trženja uradno ni bila podpisana nobena pogodba o letaliških storitvah. Vendar je mogoče prepoznati „implicitno“ pogodbo o letaliških storitvah. Ta implicitna pogodba izhaja iz splošnih letaliških pristojbin, ki so bile sprejete po razpravah v ekonomskem svetovalnem odboru letališča, in pristojbin za storitve zemeljske oskrbe, ki so bile predvidene v pogodbi o letaliških storitvah z dne 30. junija 2005 in so se še naprej uporabljale za družbo Ryanair za tri rute, opisane v pogodbi o storitvah trženja⁽⁴³⁾. Francija je dejansko navedla, da pogodba o letaliških storitvah z dne 30. junija 2005 po izteku 30. junija 2010 ni bila obnovljena in da so se po tem za družbo Ryanair še naprej uporabljale pristojbine, ki jih je sprejel ekonomski svetovalni odbor letališča za regulirane pristojbine, in pristojbine, predvidene v pogodbi z dne 30. junija 2005 za storitve zemeljske oskrbe.
- (287) Francija je navedla, da se strinja s pristopom, uporabljenim v sklepu o razširitvi postopka, po katerem se pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja, ki so bile sklenjene na isti dan, analizirajo skupaj. Na drugi strani imajo nekatere zainteresirane tretje strani, zlasti zbornica in družba Ryanair, pomisleke glede tega pristopa, saj menijo, da bi bilo treba pogodbe o storitvah trženja analizirati ločeno.
- (288) Vendar zabeležena dejstva potrjujejo, da je pristop, ki je bil uporabljen v sklepu o razširitvi postopka in ga je Francija odobrila, utemeljen. To je jasno v primeru družbe Transavia in pogodbe, sklenjene z družbo Ryanair leta 2003, kjer so storitve trženja in letališke storitve predmet ene same pogodbe. Zaradi razlogov iz uvodnih izjav 289 do 313 to velja tudi za druge pogodbe, sklenjene z družbama Ryanair in AMS.
- (289) Vsaka pogodba o storitvah trženja je bila podpisana skoraj istočasno kot pogodba o letaliških storitvah. Ti dve vrsti pogodb sta bili vsakič podpisani na isti dan, razen v primeru pogodbe o storitvah trženja z dne 31. marca 2008, ki pa je bila podpisana kmalu (14 dni) po podpisu pogodbe o letaliških storitvah za ruto Pau–Bristol, na katero se je nanašala tudi pogodba o storitvah trženja.
- (290) Poleg tega so ti dve vrsti pogodb sklenile iste pogodbenice. Družba AMS je pravzaprav hčerinska družba v stoddotni lasti družbe Ryanair, upravljata pa jo dva vodstvena delavca družbe Ryanair⁽⁴⁴⁾. Zato družbi Ryanair in AMS tvorita en gospodarski subjekt, saj družba AMS deluje v interesu družbe Ryanair in je pod njenim nadzorom, dobički družbe AMS pa se prenesejo na družbo Ryanair v obliki dividend ali povečanja vrednosti družbe. Poleg tega, kot je opisano v nadaljevanju, so različne pogodbe o storitvah trženja povezane z opravljanjem letov družbe Ryanair na določenih rutah z letališča Pau. Pogodbe o storitvah trženja dejansko navajajo, da temeljijo na obvezi družbe Ryanair, da bo opravljala lete na teh rutah, in so bile poleg tega sklenjene na isti dan kot pogodbe o letaliških storitvah med zbornico in družbo Ryanair za iste rute. Zato dejstvo, da je zbornica pogodbe o storitvah trženja sklenila z družbo AMS in ne z družbo Ryanair, ne more preprečiti, da bi se pogodba o storitvah trženja in pogodba o letaliških storitvah, ki sta bili podpisani na isti dan, obravnavali kot ena transakcija, zlasti za namene analize teh pogodb v okviru preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu, in da bi se družbi Ryanair in AMS v okviru te analize obravnavali kot en gospodarski subjekt.
- (291) Nazadnje veliko drugih dejstev, ki so navedena v uvodnih izjavah 292 do 313 za posamezne pogodbe, razkriva dodatne tesne povezave med posameznimi pogodbami o storitvah trženja na eni strani in pogodbami o letaliških storitvah, podpisanih na isti dan, na drugi strani.
- (292) V skladu s tem je bila pogodba o storitvah trženja z dne 30. junija 2005 sklenjena za pet let, tako kot pogodba o letaliških storitvah, ki je bila sklenjena na isti dan in s katero se je družba Ryanair zavezala, da bo vsak dan opravljala lete na ruti London–Pau. Poleg tega pogodba o storitvah trženja vzpostavlja jasno povezavo med sabo in storitvami letalskega prevoza, zajetimi v pogodbi o letaliških storitvah: „Ta pogodba temelji na obvezi družbe Ryanair, da bo vsak dan opravljala lete na ruti med letališčema Pau in London Stansted“. To besedilo nedvoumno kaže, da pogodba o storitvah trženja zelo verjetno ne bi obstajala, če družba Ryanair ne bi delovala na ruti, na katero se nanaša pogodba o letaliških storitvah.

⁽⁴³⁾ Glede na to pogodbo o storitvah trženja se je družba Ryanair zavezala, da bo opravljala lete na teh treh rutah pod pogoji, določenimi v tej isti pogodbi.

⁽⁴⁴⁾ Glej poročilo regionalne računovodske zbornice Akvitanije o zbornici Pau–Béarn, navedeno v uvodni izjavi 72, ki zaključuje zlasti, da je družba AMS zgolj veja družbe Ryanair, ki jo upravljata dva vodstvena delavca te družbe.

- (293) V preambuli pogodbe o storitvah trženja z dne 30. junija 2005 je navedeno tudi, da je „[...] družba Airport Marketing Services Limited] zaradi tehničnih razlogov edina družba, ki lahko izvaja promocijo regije Pau-Béarn prek izvirnega in ekskluzivnega spletnega mesta www.ryanair.com, da bi zagotovila rezervacije vozovnic za lete družbe Ryanair v Pau“. To besedilo potrjuje, da glavni cilj pogodbe o storitvah trženja ni promovirati regijo Pau-Béarn na splošno, ampak, natančneje, povečati prodajo vozovnic za lete družbe Ryanair v Pau prek promocije te regije.
- (294) Poleg tega storitve, ki naj bi jih zagotovila družba AMS, glede na pogodbo o storitvah trženja vključujejo objavo sporočil in povezav na strani, posvečeni destinaciji Pau, na spletnem mestu družbe Ryanair ter objavo povezave na spletno mesto po izbiri zbornice na angleški domači strani istega spletnega mesta. Vendar je stran, posvečena destinaciji Pau, na spletnem mestu družbe Ryanair ciljno usmerjena zlasti na ljudi, ki so se že odločili za let z družbo Ryanair v Pau ali o tem razmišljajo. Domača stran spletnega mesta je vsekakor usmerjena na precej širše občinstvo, vendar je v pogodbi o storitvah trženja zajeta samo angleška različica te domače strani. To nadalje kaže, da so storitve trženja v bistvu namenjene promociji letov družbe Ryanair na ruti Pau-London, v manjši meri pa promociji potovanj v Pau in njegovo regijo. Če bi bile namenjene promociji mesta Pau in njegove regije, usmerjeni na vse turiste in poslovne potnike, ki bi jih lahko regija zanimala, bi zbornica po vsej verjetnosti zahtevala, da se povezava na spletno mesto po njeni izbiri objavi na vseh različicah ali vsaj več različicah domače strani spletnega mesta družbe Ryanair in ne samo na angleški različici.
- (295) Nazadnje, pogodba o storitvah trženja z dne 30. junija 2005 določa: „Če se kateri koli od materialnih pogojev trgovanja, vključno s številom potnikov, ki letijo na letališče zaradi te pogodbe, po sklenitvi te pogodbe bistveno spremeni, bosta pogodbenici v dobri veri spremenili pogodbo, da bo upoštevala tako spremembo“. Število potnikov na dohodnih letih je torej predstavljeno kot „materialni pogoj trgovanja“ pogodbe o storitvah trženja, kar spet potrjuje, da storitve trženja niso namenjene predvsem promociji potovanj v Pau in njegovo regijo na splošno, ampak, natančneje, povečanju števila potnikov na letih družbe Ryanair v Pau.
- (296) Podobne elemente je mogoče najti v drugih pogodbah o storitvah trženja. Pogodba o storitvah trženja z dne 25. septembra 2007 je bila sklenjena za pet let, kar se ujema z obdobjem, za katerega je zbornica v svojem pismu družbi Ryanair z istega dne podaljšala pogoje pogodbe o letalskih storitvah z dne 30. junija 2005 za ruto Pau-Charleroi. Poleg tega pogodba o storitvah trženja določa: „Ta pogodba temelji na obvezi družbe Ryanair, da bo na ruti med letališčema PAU in CHARLEROI opravljala tedenske lete (3 lete na teden) za vsako polno leto delovanja, razen v primeru višje sile. Zato lahko zbornica z oglaševanjem poslovnih in turističnih zanimivosti mesta PAU BEARN in njegove regije doseže veliko turistov in poslovnih potnikov, ki obišejo spletno mesto www.ryanair.com, ter v PAU BEARN privabi več potnikov iz BELGIJE z visoko kupno močjo“.
- (297) V preambuli pogodbe je navedeno tudi, da je „[...] družba Airport Marketing Services] edina družba, ki lahko doseže veliko število potencialnih potnikov družbe Ryanair za namene promocije turističnih in poslovnih zanimivosti v regiji“. To besedilo potrjuje, da glavni cilj pogodbe ni promovirati potovanja v regijo Pau-Béarn na splošno, ampak, natančneje, povečati prodajo vozovnic za lete družbe Ryanair na ruti Charleroi-Pau.
- (298) Poleg tega storitve, ki jih zagotovi družba AMS, glede na pogodbo o storitvah trženja vključujejo objavo povezave na spletno mesto po izbiri zbornice na belgijski in nizozemski domači strani spletnega mesta družbe Ryanair. Storitve trženja torej niso usmerjene na ljudi, ki bi jih bilo morda mogoče prepričati, da preživijo nekaj časa v mestu Pau ali njegovi regiji, ampak zlasti na ljudi, ki se bodo najverjetneje odločili za lete družbe Ryanair med letališčema Charleroi in Pau, in sicer na prebivalce Belgije in Nizozemske.
- (299) Pogodba o storitvah trženja z dne 31. marca 2008 je bila sklenjena za obdobje od 16. maja do 13. septembra 2008, kar sovпада z obdobjem, za katerega se je družba Ryanair obvezala, da bo opravljala lete na ruti v Bristol, kot kaže naslednje besedilo iz navedene pogodbe: „Ta pogodba temelji na obvezi družbe Ryanair, da bo na ruti med letališčema PAU in BRISTOL opravljala tedenske lete (3 lete na teden) od 16. maja 2008 do 13. septembra 2008, kar velja za eno leto delovanja, razen v primeru višje sile. Zato lahko zbornica z oglaševanjem poslovnih in turističnih zanimivosti mesta PAU BEARN in njegove regije doseže veliko turistov in poslovnih potnikov, ki obišejo spletno mesto www.ryanair.com, ter v PAU BEARN privabi več potnikov iz VELIKE BRITANIJE z visoko kupno močjo“⁽⁴⁵⁾.

⁽⁴⁵⁾ Prevod izvirnega angleškega besedila.

- (300) V preambuli pogodbe je navedeno tudi, da je „[...] družba Airport Marketing Services] edina družba, ki lahko doseže veliko število potencialnih potnikov družbe Ryanair za namene promocije turističnih in poslovnih zanimivosti v regiji“⁽⁴⁶⁾. Poleg tega storitve, ki jih zagotovi družba AMS, glede na pogodbo o storitvah trženja vključujejo objavo povezave na spletno mesto po izbiri zbornice na angleški domači strani spletnega mesta družbe Ryanair.
- (301) Pogodba o storitvah trženja z dne 16. junija 2009 je bila sklenjena za obdobje od 1. aprila do 24. oktobra 2009, kar sovпада z obdobjem, za katerega se je družba Ryanair obvezala, da bo opravljala lete na ruti Pau–Bristol, kot kaže naslednje besedilo iz navedene pogodbe: „Ta pogodba temelji na obvezi družbe Ryanair, da bo na ruti med letališčema PAU in BRISTOL opravljala tedenske lete (2 leta na teden) od 1. aprila 2009 do 24. oktobra 2009, razen v primeru višje sile, za eno leto delovanja, kar pomeni 60 predvidenih letov za cel vozni red za leto 2009. Zato lahko zbornica z oglaševanjem poslovnih in turističnih zanimivosti mesta PAU BEARN in njegove regije doseže veliko turistov in poslovnih potnikov, ki obiščejo spletno mesto www.ryanair.com, ter v PAU BEARN privabi več potnikov iz VELIKE BRITANIJE z visoko kupno močjo“.
- (302) V preambuli pogodbe je navedeno tudi, da je „[...] družba Airport Marketing Services] edina družba, ki lahko doseže veliko število potencialnih potnikov družbe Ryanair za namene promocije turističnih in poslovnih zanimivosti v regiji“. Poleg tega storitve, ki jih zagotovi družba AMS, glede na pogodbo o storitvah trženja vključujejo objavo povezave na spletno mesto po izbiri zbornice na angleški domači strani spletnega mesta družbe Ryanair.
- (303) Pogodba o storitvah trženja z dne 28. januarja 2010 je določala, da bo veljala eno leto od začetka opravljanja storitev letalskega prevoza, v zvezi s katerimi se je družba Ryanair glede na člen 1 iste pogodbe zavezala, da jih bo opravljala z letališča Pau v London, Charleroi in Beauvais. Ta določba sama po sebi kaže jasno povezavo med pogodbo o storitvah trženja in temi storitvami letalskega prevoza. Poleg tega člen 1 pogodbe o storitvah trženja določa:

„Ta pogodba temelji na obvezi družbe Ryanair, da bo uvedla in opravljala lete na rutah med:

— letališčema PAU in LONDON Stansted od 30. marca 2010, in sicer bo celo leto opravljala tri lete na teden ...

— letališčema PAU in CHARLEROI od 30. marca 2010, in sicer bo opravljala tri lete na teden v okviru poletnega voznega reda ...

— letališčema PAU in BEAUVAIS od aprila 2010, in sicer bo opravljala tri lete na teden v okviru poletnega voznega reda ...

Zato lahko zbornica z oglaševanjem poslovnih in turističnih zanimivosti mesta PAU in njegove regije doseže veliko turistov in poslovnih potnikov, ki obiščejo spletno mesto www.ryanair.com, ter na dohodne lete na letališče privabi več potnikov z visoko kupno močjo“⁽⁴⁷⁾.

- (304) V preambuli pogodbe je navedeno tudi, da je „[...] družba Airport Marketing Services] edina družba, ki lahko doseže veliko število potencialnih potnikov družbe Ryanair za namene promocije turističnih in poslovnih zanimivosti v regiji“⁽⁴⁸⁾. Poleg tega pogodba iz leta 2010 enako kot pogodba o storitvah trženja iz leta 2005 določa, da storitve, ki jih mora zagotoviti družba AMS, vključujejo objavo sporočil in povezav na strani, posvečeni destinaciji Pau, na spletnem mestu družbe Ryanair ter objavo povezave na spletno mesto po izbiri zbornice na (i) angleški domači strani spletnega mesta družbe Ryanair za ruto v London, (ii) belgijski in nizozemski domači strani spletnega mesta družbe Ryanair za ruto v Charleroi ter (iii) francoski domači strani spletnega mesta družbe Ryanair za ruto v Beauvais. Nazadnje pogodba določa, da bo prenehala veljati brez odgovornosti katere koli pogodbenice, če se storitve letalskega prevoza v London, Charleroi in Beauvais, kot so opredeljene v členu 1, ne napovejo ali začnejo izvajati do februarja 2010. Ta določba torej vzpostavlja dodatno povezavo med pogodbo o storitvah trženja ter leti družbe Ryanair v London, Charleroi in Beauvais.

⁽⁴⁶⁾ Glej opombo 45.

⁽⁴⁷⁾ Glej opombo 45.

⁽⁴⁸⁾ Glej opombo 45.

- (305) Ti elementi različnih pogodb o storitvah trženja kažejo, da so storitve trženja, predvidene v teh pogodbah, v smislu njihovega trajanja in narave tesno povezane s storitvami letalskega prevoza družbe Ryanair, ki so opredeljene v pogodbah o storitvah trženja in zajete v ustreznih pogodbah o letaliških storitvah. V pogodbah o storitvah trženja je celo navedeno, da temeljijo na obvezi družbe Ryanair, da bo izvajala zadevne storitve prevoza. Storitve trženja so usmerjene zlasti na tiste osebe, ki bodo verjetno uporabile storitve prevoza družbe Ryanair, ki so zajete v pogodbah o storitvah trženja, torej je glavni cilj storitev trženja promovirati te storitve prevoza, še zdaleč pa niso namenjene temu, da bi na splošno in v enaki meri povečale število turistov in poslovnih potnikov, ki potujejo v mesto Pau in njegovo regijo.
- (306) Zato so pogodbe o storitvah trženja neločljivo povezane s pogodbami o letaliških storitvah, katerih vsebino ponavljajo, in s storitvami letalskega prevoza, ki so njihov namen. Dejstva, navedena v uvodnih izjavah 286 do 305, kažejo tudi, da pogodbe o storitvah trženja ne bi bile sklenjene, če ne bi bilo zadevnih rut (in torej povezanih pogodb o letaliških storitvah). Kot je navedeno v uvodnih izjavah 286 do 305, je v pogodbah o storitvah trženja izrecno navedeno, da temeljijo na obvezi družbe Ryanair, da bo delovala na določenih rutah. Določajo tudi storitve trženja, ki so v bistvu namenjene promociji navedenih rut.
- (307) Glede na to je trditev zbornice, da bi bilo treba ti dve vrsti pogodb analizirati ločeno, ker imata različne namene, neutemeljena. Dejansko je na podlagi zgoraj navedenega jasno, da pogodbe o storitvah trženja skupaj s pogodbami o letaliških storitvah tvorijo sestavni del poslovnega odnosa med družbo Ryanair in zbornico v zvezi z delovanjem na navedenih rutah, ki so zajete v teh dveh vrstah pogodb.
- (308) Poleg tega se zdi, da zbornica pred sklenitvijo obravnavanih pogodb o storitvah trženja ni organizirala javnega razpisa, ki bi bil odprt za vse družbe, ki ponujajo take storitve⁽⁴⁹⁾, in se ni posvetovala z različnimi potencialnimi ponudniki, da bi primerjala njihove ponudbe. Bolj na splošno, zbornica v zvezi z izvajanjem zadevnih storitev trženja ni razmislila o nobenem drugem ponudniku, razen o obravnavanih letalskih prevoznikih ali njihovih hčerinskih družbah. To potrjuje tesno povezavo med pogodbami o storitvah trženja in rutami z letališča Pau, na katerih je delovala družba Ryanair, v smislu njihove odvisnosti. Če bi bile pogodbe o storitvah trženja res neodvisne od pogodb o letaliških storitvah, se zbornica po vsej verjetnosti ne bi posvetovala samo z družbo AMS, ampak tudi z drugimi ponudniki, zlasti glede na to, da je zbornica javni organ, ki redno uporablja konkurenčne postopke oddaje javnih naročil.
- (309) Poleg tega se zdi, da je bila sklenitev vseh pogodb o letaliških storitvah odvisna od sklenitve pogodb o storitvah trženja.
- (310) Francija je navedla, da sta bili pogodbi iz leta 2005 (pogodba o letaliških storitvah in pogodba o storitvah trženja z dne 30. junija 2005) tesno povezani⁽⁵⁰⁾, čeprav sta bili pravno neodvisni, ter da ni mogoče znikati tesne povezave med pogodbo o letaliških storitvah, sklenjeno z družbo Ryanair, in pogodbo o storitvah trženja, sklenjeno z družbo AMS, ki je hčerinska družba v stoddotni lasti družbe Ryanair⁽⁵¹⁾. Zaradi velike podobnosti med pogodbama iz leta 2005 in pogodbami, ki so bile z družbama Ryanair in AMS sklenjene pozneje, je mogoče navedene pripombe Francije zlahka uporabiti tudi za te poznejše pogodbe.
- (311) Francija je v dopisu z dne 30. maja 2011 navedla tudi, da je bila zbornica napeljana k sklenitvi pogodb z dne 30. junija 2005. V tem dopisu je nadalje poudarila, da se je po izteku pogodbe z družbo AMS, ki ni bila podaljšana, družba Ryanair brez predhodnega pisnega obvestila zbornici odločila, da po koncu poletne letalske sezone IATA 2011 (po aprilu 2011) ne bo podaljšala pogodb v zvezi s svojimi leti na letališče Pau-Pyrénées. To kaže, da družba Ryanair vsaj v nekaterih primerih ne bi privolila v delovanje na ruti in plačevanje splošnih pristojbin letališča, če upravljaavec letališča ne bi sklenil pogodbe o storitvah trženja z družbo AMS.
- (312) CRC je na ta pristop opozorila v svojem poročilu z dne 5. januarja 2007⁽⁵²⁾.

⁽⁴⁹⁾ Razen neuspešnega oglasa v reviji Air & Cosmos (glej uvodno izjavo 132).

⁽⁵⁰⁾ Dopis francoskih organov z dne 13. julija 2007.

⁽⁵¹⁾ Dopis francoskih organov z dne 30. maja 2011.

⁽⁵²⁾ Poročilo navaja, da je ta pogodba o storitvah dejansko finančna pomoč družbi Ryanair in da je nezakonita, saj ta pomoč ni bila predhodno priglašena Komisiji. Navaja tudi, da je gospodarska zbornica uporabila nov pravni okvir, da bi se izognila učinkom sklepa upravnega sodišča (v katerem je sodišče sklenilo, da pogodba z družbo Ryanair iz leta 2003 pomeni nezakonito državno pomoč).

- (313) Na podlagi zgoraj navedenega je jasno, da je vsaka pogodba o storitvah trženja neločljivo povezana s pogodbo o letaliških storitvah, na kateri temelji, in s slednjo tvori eno transakcijo ter da posamezna pogodba o storitvah trženja po vsej verjetnosti ne bi bila sklenjena, če ne bi bilo ustrezne pogodbe o letaliških storitvah in rut, na katere se ti dve pogodbi nanašata. Zato je treba vsako pogodbo o storitvah trženja in pogodbo o letaliških storitvah, ki sta bili sklenjeni na isti dan, analizirati kot en ukrep, da se ugotovi, ali ta pogodba pomeni državno pomoč.

Uporaba preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu za zbornico v zvezi s pogodbami o storitvah trženja

- (314) Za uporabo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu v zvezi s pogodbami o storitvah trženja je treba opredeliti hipotetičnega udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki se bo uporabil za analizo ravnanja zbornice.
- (315) Eden od možnih pristopov je, da se šteje, da je zbornica pogodbe o storitvah trženja sklenila kot upravljavec letališča⁽⁵³⁾, in se s tem njeno ravnanje primerja z ravnanjem hipotetičnega upravljavca letališča, ki ga motivirajo obeti za dobiček.
- (316) Drugi pristop je, da se šteje, da je zbornica ravnala kot javni organ, odgovoren za izvajanje nalog splošnega pomena, v tem primeru za gospodarski razvoj mesta Pau in njegove regije, ter da je te storitve trženja kupila, da bi dosegla cilj navedenih nalog, ne glede na njeno vlogo upravljavca letališča Pau. V okviru tega drugega pristopa je treba v skladu s sodno prakso preveriti, ali zadevne storitve zadovoljujejo „dejanske potrebe“ javnega naročnika in ali so bile kupljene po ceni, ki je enaka „tržni ceni“ ali nižja od nje⁽⁵⁴⁾, ali, z drugimi besedami, ugotoviti, ali bi bil udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki ga motivirajo obeti za dobičke in potrebuje enakovredne storitve (ter ni nujno upravljavec letališča), pripravljen sprejeti podobne pogoje, kot jih je sprejela zbornica.
- (317) Pripombe nekaterih zainteresiranih tretjih strani podpirajo drugi pristop, vsaj implicitno. Družba Ryanair je zlasti v omenjeni študiji z dne 20. decembra 2013 zagotovila informacije, ki naj bi pokazale, da cena storitev trženja družbe AMS ni presegala cene, ki bi se lahko štela za tržno ceno za take storitve. Poleg tega je poudarila, da upravljavec letališč ni mogoče razlikovati od drugih vrst strank družbe AMS.
- (318) Zbornica je predložila informacije, ki kažejo podobno, poudarila pa je tudi, da je odgovorna za razvoj gospodarske privlačnosti območja v njeni pristojnosti. Navaja, da so zneski, plačani za te storitve trženja, omogočili promocijo prednosti mesta Pau in njegove regije, dejstvo, da so potniki družbe Ryanair leta 2010 med svojim bivanjem v tej regiji porabili 56 milijonov EUR, pa je neposredno koristilo sektorjem nastanitvenih in gostinskih dejavnosti, trgovine ter nepremičnin (ta znesek je leta 2005 očitno znašal 8 milijonov EUR, kar je po navedbah zbornice zelo nizek znesek v primerjavi s tistimi iz študij učinka, ki so jih izvedla druga letališča). Ta izjava kaže, da bi bilo treba ravnanje zbornice po njenem mnenju analizirati kot ravnanje javnega naročnika, ki kupuje storitve, potrebne za izvajanje njegovih nalog splošnega pomena.
- (319) Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da je ta trditev v nasprotju s teorijo, da odločitev zbornice o obravnavanih ukrepih ni mogoče pripisati državi. Če zbornica vztraja, da je te pogodbe sklenila zaradi izvajanja svojih nalog v zvezi z lokalnim gospodarskim razvojem, mora nujno sprejeti, da je njeno ravnanje tipično za lokalni javni organ.
- (320) Nadalje Komisija meni, da je treba drugo od zgoraj navedenih rešitev zavrniti, saj sama po sebi ne upošteva, da pogodb o letaliških storitvah ni mogoče ločiti od pripadajočih pogodb o storitvah trženja, kot je bilo že ugotovljeno. Ta pristop bi v bistvu pomenil, da bi se štelo, da je zbornica pogodbe o storitvah trženja sklenila ne glede na rute, na katerih je družba Ryanair opravljala lete z letališča, ki ga zbornica upravlja, ter da bi te pogodbe sklenila tudi v odsotnosti obravnavanih rut in pripadajočih pogodb o letaliških storitvah. Zaradi razlogov, opisanih v uvodnih izjavah od 286 do 313, je taka domneva malo verjetna.
- (321) Poleg tega, tudi če bi se uporabil ta drugi pristop, ne bi pripeljal do ugotovitve, da pogodbe o storitvah trženja družbama Ryanair in AMS ne dajejo gospodarske prednosti.

⁽⁵³⁾ Brez poseganja v kakršne koli cilje javne politike na področju lokalnega gospodarskega razvoja, ki si jih zbornica morda prizadeva doseči s sklenitvijo obravnavanih pogodb.

⁽⁵⁴⁾ Glej na primer sodbo v zadevi T-14/96, Bretagne Angletterre Irlande (BAI) proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1999, str. II-139, točki 75 in 76, ter sodbo v združenih zadevah T-116/01 in T-118/01, P & O European Ferries (Vizcaya), SA in Diputación Foral de Vizcaya proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 2003, str. II-2957, točka 117.

- (322) Kot je navedeno v uvodni izjavi 316, ugotovitve, da nakup javnega organa prodajalcu ne daje gospodarske prednosti, dejansko ni mogoče sprejeti zgolj na podlagi dejstva, da je bil ta nakup opravljen po ceni, ki je enaka „tržni ceni“ ali nižja od nje. Tak nakup mora tudi zadovoljiti „dejansko potrebo“ javnega naročnika.
- (323) Ni mogoče brezpogojno izključiti, da lahko zbornica pri opravljanju svojih nalog v zvezi z gospodarskim razvojem mesta Pau in njegove regije meni, da se mora za promocijo območja obrniti na komercialne ponudnike. Vendar je ta promocija v obravnavanem primeru usmerjena na komercialne dejavnosti dveh točno določenih podjetij, tj. družbe Ryanair in zbornice kot upravljavca letališča Pau. Javni subjekt ne more šteti, da so storitve trženja, ki promovirajo zlasti dejavnosti enega ali več jasno določenih podjetij, del posebne naloge tega subjekta v zvezi s spodbujanjem lokalnega gospodarskega razvoja. Za tak javni subjekt je logično, da začne s predpostavko, da morajo lokalna podjetja sama izvajati ali financirati svoje dejavnosti trženja in da so ukrepi samega subjekta omejeni na splošno promocijo območja in lokalne gospodarske strukture ter niso usmerjeni na določena podjetja.
- (324) Pri kakršnem koli drugem pristopu bi se štelo, da bi lahko javni subjekt, odgovoren za lokalni gospodarski razvoj, kupil storitve trženja, ki promovirajo zlasti proizvode ali storitve določenih lokalnih podjetij, z utemeljitvijo, da te storitve spodbujajo lokalni gospodarski razvoj in so bile kupljene po „tržni ceni“, pri čemer ti ukrepi ne bi pomenili državne pomoči. Tak pristop bi zaobšel člen 107(1) PDEU.
- (325) Zato se zdi, da za storitve trženja, ki jih je zbornica kupila od družbe AMS, ni mogoče šteti, da zadovoljujejo „dejansko potrebo“ zbornice kot javnega subjekta, ki so mu bile dodeljene naloge v zvezi z lokalnim gospodarskim razvojem. To ugotovitev potrjujejo nekatere informacije, ki jih je zagotovila Francija in na podlagi katerih je jasno zlasti, da kupovanje storitev trženja od letalskih prevoznikov ni običajna praksa gospodarskih zbornic, ki ne upravljajo letališč⁽⁵⁵⁾.
- (326) Zato bi bil rezultat uporabe drugega pristopa, predvidenega v uvodnih izjavah 316 do 321, ugotovitev, da pogodbe o storitvah trženja dajejo gospodarsko prednost podjetjem, ki so zagotovila te storitve, in letalskim prevoznikom, ki so imeli neposredne koristi od storitev trženja. Na podlagi tega pristopa bi torej pogodbe o storitvah trženja, sklenjene z družbo AMS, pomenile pomoč tej družbi kot ponudniku storitev trženja in pomoč družbi Ryanair kot neposrednemu in glavnemu prejemniku koristi od teh storitev.
- (327) Nadalje, če javni subjekt opravi nakupe v okviru izvajanja svojih nalog splošnega pomena, se običajno pričakuje, da bo čim bolj zmanjšal svoje izdatke z organizacijo javnega razpisa ali vsaj prek posvetovanj z več ponudniki in primerjave njihovih ponudb. To velja zlasti v primeru zelo individualnega blaga ali storitev, za katere ni jasnih referenčnih tržnih cen, kar očitno velja za storitve trženja. Vendar v obravnavanem primeru pogodbe o storitvah trženja niso bile sklenjene na podlagi javnega razpisa. Na razpis za zbiranje predlogov, ki ga je objavila zbornica, se ni prijavil noben letalski prevoznik, ki bi bil pripravljen delovati na letališču Pau pod predvidenimi pogoji⁽⁵⁶⁾. Ta ugotovitev potrjuje, da je drugi pristop neustrezen.
- (328) Zdi se, da to neustreznost potrjujejo tudi pripombe zbornice glede sklepa o razširitvi postopka. Poudariti je treba, da se zbornica pri primerjavi svojega ravnanja z ravnanjem različnih javnih podjetij z namenom dokazati, da so izpolnjeni pogoji preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu, primerja zlasti z upravljavci letališč. Navaja več velikih zasebnih britanskih letališč, italijansko letališče in šest francoskih letališč. Ta pristop potrjuje ugotovitev, da je zbornica sklenila pogodbe o storitvah trženja predvsem kot upravljavec letališča in ne kot javni organ, ki deluje v okviru svojih nalog v zvezi z lokalnim gospodarskim razvojem.
- (329) Poleg tega je Francija navedla, da je za turistično promocijo regije Béarn odgovoren odbor za turizem departmaja Béarn-Basque in da gospodarske zbornice na splošno izvajajo posebne ukrepe za promocijo turizma prek sodelovanja v različnih regionalnih in departmajskih strukturah na tem področju, zlasti prek regionalnih in departmajskih odborov za turizem. Vendar je pogodbe o storitvah trženja, ki so po navedbah zbornice namenjene predvsem promociji turističnih in poslovnih zanimivosti mesta Pau in njegove regije, neposredno podpisala zbornica brez posredovanja lokalnih struktur, odgovornih za promocijo turizma. To je dodaten dejavnik, ki potrjuje, da je zbornica pogodbe o storitvah trženja sklenila predvsem kot upravljavec letališča.

⁽⁵⁵⁾ Ta trditev potrjuje tudi, da je zbornica obravnavane storitve trženja dejansko kupila predvsem v vlogi upravljavca letališča in ne kot javni organ, odgovoren za regionalni gospodarski razvoj.

⁽⁵⁶⁾ Glej uvodno izjavo 132.

- (330) Zato je treba za uporabo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu uporabiti prvi pristop, ki je naveden v uvodni izjavi 315 in vključuje primerjavo ravnanja zbornice z ravnanjem hipotetičnega udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki ga motivirajo obeti za dobiček in ki upravlja letališče Pau namesto zbornice.
- (331) Ta ugotovitev v zvezi s pogodbami, sklenjenimi z družbama Ryanair in AMS, zaradi istih razlogov enako velja za pogodbo, sklenjeno z družbo Transavia, zlasti ker so bile v primeru slednje letališke storitve in storitve trženja zajete v eni pogodbi.

Koristi, ki bi jih lahko udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval od pogodb o storitvah trženja, in cena, ki bi jo bil pripravljen plačati za take storitve

- (332) Na podlagi navedenega je jasno, da je treba za uporabo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu za obravnavane pogodbe o storitvah trženja te pogodbe analizirati skupaj s pripadajočimi pogodbami o letaliških storitvah, saj tvorijo eno samo transakcijo⁽⁵⁷⁾, in da je treba ravnanje zbornice oceniti glede na ravnanje hipotetičnega udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki letališče Pau upravlja namesto zbornice.
- (333) Pri analizi posamezne obravnavane transakcije je treba določiti koristi, ki bi jih lahko ta hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki ga motivirajo obeti za dobičke, pričakoval od storitev trženja. Ta analiza ne sme upoštevati splošnega vpliva takih storitev na turizem in gospodarsko dejavnost regije. Upoštevajo se lahko samo učinki teh storitev na donosnost letališča, saj bi hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki se uporablja v tej analizi, upošteval samo te učinke.
- (334) Storitve trženja lahko povečajo potniški promet na rutah, zajetih v pogodbah o storitvah trženja in pripadajočih pogodbah o letaliških storitvah, saj so namenjene promociji teh rut. Čeprav ta učinek koristi predvsem letalskemu prevozniku, koristi tudi upravljavcu letališča. Zaradi povečanja potniškega prometa se lahko povečajo prihodki upravljavca letališča od nekaterih letaliških pristojbin in zagotavljanja storitev zemeljske oskrbe ter njegovi neletalski prihodki od parkirišč, restavracij in drugih podjetij.
- (335) Zato ni nobenega dvoma, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki upravlja letališče Pau namesto zbornice, upošteval te pozitivne učinke pri odločanju glede sklenitve pogodbe o storitvah trženja in pripadajoče pogodbe o letaliških storitvah. Udeleženec v tržnem gospodarstvu bi upošteval vpliv obravnavanih rut na njegove prihodke in stroške, in sicer bi v zvezi s tem predvidel število potnikov na letih na teh rutah, ki bi izražalo pozitiven učinek storitev trženja. Ta učinek bi ocenil za celotno obdobje opravljanja letov na zadevnih rutah, kot je določeno v pogodbi o letaliških storitvah in pogodbi o storitvah trženja.
- (336) Komisija je med postopkom sprejela ta pristop, saj je Franciji predlagala, naj upošteva učinke pogodb o storitvah trženja na pričakovani promet, ko jo je pozvala, naj na novo pripravi napovedi glede prihodkov in stroškov, ki bi jih udeleženec v tržnem gospodarstvu pripravil pred sklenitvijo pogodb o storitvah trženja in pogodb o letaliških storitvah. Ko upravljavec letališča sklene pogodbo za promocijo določenih rut, se lahko za zadevne rute napove precej visok faktor zasedenosti⁽⁵⁸⁾, ki se lahko upošteva pri oceni prihodnjih prihodkov. V zvezi s tem je Komisija seznanjena z mnenjem družbe Ryanair, da pogodbe o storitvah trženja ne ustvarjajo samo stroškov za upravljavca letališča, ampak tudi morebitne koristi.
- (337) Ugotoviti je treba, ali bi lahko hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki upravlja letališče Pau namesto zbornice, razumno pričakoval in količinsko opredelil koristi, razen tistih, ki izhajajo iz pozitivnega učinka na potniški promet na rutah, zajetih v pogodbi o storitvah trženja, v obdobju obratovanja teh rut, kot je določeno v pogodbi o storitvah trženja ali pogodbi o letaliških storitvah.

⁽⁵⁷⁾ Posamezno pogodbo o storitvah trženja je treba analizirati skupaj s pripadajočo pogodbo o letaliških storitvah, saj tvorita eno transakcijo. Kljub temu je toliko ločenih transakcij, kolikor je „parov“ pogodb o storitvah trženja in pogodb o letaliških storitvah.

⁽⁵⁸⁾ Faktor zasedenosti je opredeljen kot delež zasedenih sedežev na letalu, ki se uporablja za lete na zadevni ruti.

- (338) Nekatere zainteresirane tretje strani podpirajo to trditev, zlasti družba Ryanair v svoji študiji z dne 17. januarja 2014. Ta študija temelji na teoriji, da lahko storitve trženja, ki jih kupi upravljavec letališča, kot je zbornica, prispevajo k izboljšanju podobe blagovne znamke letališča ter s tem bistveno povečajo število potnikov, ki uporabijo to letališče, in ne samo število potnikov, ki letijo na rutah, zajetih v pogodbi o storitvah trženja in pogodbi o letaliških storitvah, v obdobju opravljanja letov na teh rutah, kot je določeno v teh pogodbah. Družba Ryanair je v svoji študiji ugotovila zlasti, da imajo lahko te storitve trženja trajnostne pozitivne učinke na potniški promet na letališču tudi po izteku pogodbe o storitvah trženja.
- (339) Najprej je treba opozoriti, da v tem primeru nič ne kaže, da je zbornica pred sklenitvijo pogodb o storitvah trženja, zajetih v formalnem postopku preiskave, kadar koli upoštevala ali količinsko opredelila morebitne pozitivne učinke pogodb o storitvah trženja izven okvira rut, zajetih v teh pogodbah, ali, v časovnem smislu, izven pričakovanega obdobja opravljanja letov na zadevnih rutah. Poleg tega Francija in zbornica nista predlagali nobene metode za oceno morebitne vrednosti, ki bi jo hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki upravlja letališče Pau namesto zbornice, pripisal tem učinkom pri odločanju glede sklenitve pogodb o storitvah trženja in pogodb o letaliških storitvah.
- (340) Kot je bilo navedeno, so storitve trženja, kupljene od družbe AMS, usmerjene na obiskovalce spletnega mesta družbe Ryanair in, natančneje, obiskovalce strani, posvečene destinaciji Pau, na tem spletnem mestu ali angleške domače strani (za pogodbe o storitvah trženja, ki se nanašajo na ruti Pau–London in Pau–Bristol), belgijske in nizozemske domače strani (za pogodbe, ki se nanašajo na ruto Pau–Charleroi) ali francoske domače strani (za pogodbo, ki se nanaša na ruto Pau–Beauvais) tega spletnega mesta. V primeru družbe Transavia so bile vse storitve trženja na spletnem mestu www.transavia.com osredotočene na stran, posvečeno destinaciji Pau. Obravnavane storitve trženja so bile torej usmerjene zlasti na ljudi, za katere je bilo verjetno, da bodo leteli na rutah, zajetih v pogodbi o storitvah trženja. Njihov pozitiven učinek na potniški promet na drugih rutah v Pau se zato zdi veliko bolj hipotetičen in v vsakem primeru preveč negotov, da bi ga preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu upošteval in količinsko opredelil v okviru ocene vrednosti pri sklenitvi pogodbe o storitvah trženja.
- (341) Poleg tega se trajnost teh učinkov prav tako zdi zelo vprašljiva. Mogoče je, da je oglaševanje mesta Pau in njegove regije na spletnem mestu družbe Ryanair obiskovalce tega spletnega mesta spodbudilo k nakupu vozovnic za lete družbe Ryanair v Pau, ko so bili ti oglasi prvič objavljeni ali kmalu po tem. Vendar je zelo malo verjetno, da je učinek teh oglasov na obiskovalce trajal ali vplival na njihove nakupe vozovnic več kot nekaj tednov po objavi na spletnem mestu družbe Ryanair. Za oglaševalsko kampanjo je verjetneje, da bo imela trajnostni učinek, če promocijske dejavnosti vključujejo enega ali več oglaševalskih medijev, katerim so potrošniki v določenem obdobju redno izpostavljeni. Oglaševalska kampanja na splošnih televizijskih ali radijskih postajah, različnih spletnih mestih in/ali različnih panojih na prostem ali v javnih prostorih ima na primer lahko trajnostni učinek, če so potrošniki večkrat pasivno izpostavljeni tem medijem. Vendar promocijske dejavnosti, omejene le na določene strani spletnega mesta družbe Ryanair, verjetno nimajo učinka, ki bi trajal dolgo po koncu promocije.
- (342) Pravzaprav je zelo verjetno, da večina ljudi spletnega mesta družbe Ryanair ne obiše dovolj pogosto, da bi oglasi v zvezi s to regijo pustili dolgotrajen vtis. To trditev dobro podpirata dva dejavnika. Prvi je, da je bila promocija regije Pau na spletnem mestu družbe Ryanair na podlagi različnih pogodb o storitvah trženja omejena na prisotnost ene povezave na spletno mesto, ki ga je določila zbornica, v omejenem in v nekaterih primerih zelo kratkem obdobju (42 dni na leto v petletnem obdobju za pogodbo iz leta 2005, neprekinjeno eno leto za pogodbo iz leta 2007, 8 dni za pogodbo iz leta 2008, 9 dni za pogodbo iz leta 2009 ter 45 dni na angleški, 25 dni na belgijski in nizozemski ter 25 dni na francoski domači strani za pogodbo iz leta 2010). Tako narava teh promocijskih dejavnosti (prisotnost ene same povezave z omejeno promocijsko vrednostjo) kot njihova kratkotrajnost bi bistveno omejili učinek teh dejavnosti po koncu promocije, zlasti glede na to, da so bile te dejavnosti omejene na spletno mesto družbe Ryanair in niso bile podprte z drugimi mediji. Drugi dejavnik pa je, da so bile druge dejavnosti trženja, določene v pogodbah z družbo AMS, povezane zgolj s stranjo, posvečeno destinaciji Pau, na spletnem mestu družbe Ryanair. Zelo verjetno je, da večina ljudi te strani ne obiše pogosto in da jo obišejo le, če jih ta destinacija že zanima.
- (343) Zgornje ugotovitve veljajo tudi za pogodbo iz leta 2006, sklenjeno z družbo Transavia. Storitve trženja, določene v tej pogodbi, so vključevale zgolj objavo sporočil in povezav na strani, posvečeni destinaciji Pau, na spletnem mestu družbe Transavia ter pošiljanje ponudb, ki oglašujejo zanimivosti mesta Pau kot destinacije, po elektronski pošti rednim naročnikom elektronske revije transavia.com.

- (344) Čeprav so storitve trženja morda povečale potniški promet na rutah, zajetih v pogodbah o storitvah trženja, v obdobju izvajanja teh storitev, je zelo verjetno, da je bil ta učinek po koncu tega obdobja ali na drugih rutah zanemarljiv ali pa ga ni bilo.
- (345) Študiji družbe Ryanair z dne 17. in 31. januarja 2014 prav tako kaže, da je bila verjetnost, da bodo koristi pogodb o storitvah trženja presegle rute, zajete v teh pogodbah, ali trajale tudi po koncu obdobja opravljanja letov na teh rutah, ki je določeno v pogodbah o storitvah trženja in pogodbah o letaliških storitvah, zelo majhna in je ni bilo mogoče količinsko opredeliti s stopnjo gotovosti, ki bi jo preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu štel za zadostno.
- (346) Študija z dne 17. januarja 2014⁽⁵⁹⁾ na primer navaja, da so „prihodnji dodatni dobički po načrtovanem izteku pogodbe o letaliških storitvah sami po sebi negotovi“⁽⁶⁰⁾. Poleg tega sta v tej študiji predlagani dve metodi za predhodno oceno pozitivnih učinkov pogodb o storitvah trženja, in sicer pristop, ki temelji na denarnem toku, in pristop kapitalizacije.
- (347) Pristop, ki temelji na denarnem toku, vključuje oceno koristi pogodb o storitvah trženja in pogodb o letaliških storitvah v obliki prihodnjih prihodkov upravljavca letališča, ustvarjenih s storitvami trženja in pogodbo o letaliških storitvah, od katerih se odštejejo ustrezni stroški. Pri pristopu kapitalizacije se izboljšanje podobe blagovne znamke letališča prek storitev trženja obravnava kot neopredmeteno sredstvo, pridobljeno po ceni, določeni v pogodbi o storitvah trženja.
- (348) Vendar študija izpostavlja velike težave, ki jih povzroča pristop kapitalizacije, in kaže, da so rezultati, pridobljeni s to metodo, nezanesljivi. Kaže, da bi bilo bolje uporabiti pristop, ki temelji na denarnem toku. V študiji je navedeno zlasti: „Pristop kapitalizacije bi moral upoštevati samo delež izdatkov za trženje, ki jih je mogoče pripisati neopredmetenim osnovnim sredstvom letališča. Vendar bi lahko bilo težko opredeliti delež izdatkov za trženje, ki je usmerjen v ustvarjanje pričakovanih prihodnjih prihodkov za letališče (tj. naložba v neopredmetena osnovna sredstva letališča) in ne v ustvarjanje sedanjih prihodkov za letališče“⁽⁶¹⁾. Poleg tega študija poudarja, da „je treba za izvedbo pristopa, ki temelji na kapitalizaciji, oceniti povprečni čas, za katerega bi lahko letališče obdržalo stranko zaradi oglaševalske kampanje družbe AMS. Zaradi pomanjkljivih podatkov bi bilo v praksi zelo težko oceniti, za koliko časa bi lahko letališče v povprečju obdržalo stranko po kampanji družbe AMS“⁽⁶²⁾.
- (349) V študiji z dne 31. januarja 2014 je predlagana praktična uporaba pristopa, ki temelji na denarnem toku. V skladu s tem pristopom se koristi pogodb o storitvah trženja in pogodb o letaliških storitvah, ki trajajo tudi po izteku pogodbe o storitvah trženja, izrazijo kot „končna vrednost“, izračunana na datum izteka pogodbe. Ta končna vrednost se izračuna na podlagi pričakovanih dodatnih dobičkov, ki naj bi nastali zaradi pogodb o letaliških storitvah in storitvah trženja v zadnjem letu izvajanja pogodbe o letaliških storitvah. Ta metoda vključuje izračun dodatnega dobička, pričakovanega za zadnje leto izvajanja pogodbe o letaliških storitvah, in njegovo napoved za prihodnje obdobje, enako obdobju trajanja pogodbe o letaliških storitvah, pri čemer se ta napoved prilagodi s stopnjo rasti trga letalskega prevoza v Evropi in faktorjem verjetnosti, ki naj bi izražal sposobnost pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja, da prispevata k dobičkom letališča tudi po njenem izteku⁽⁶³⁾. Glede na študijo z dne 31. januarja 2014 je ta sposobnost ustvariti trajne koristi odvisna od različnih dejavnikov, „[...] vključno z večjo vidnostjo, močnejšo blagovno znamko, zunanjsimi učinki omrežja in večkratnimi potniki“⁽⁶⁴⁾, čeprav v študiji ni podrobnosti o teh dejavnikih. Poleg tega ta metoda upošteva diskontno stopnjo, ki izraža stroške kapitala.

⁽⁵⁹⁾ Glej oddelek 6.2.2.7.

⁽⁶⁰⁾ Prevod izvirnega angleškega besedila.

⁽⁶¹⁾ Glej opombo 45.

⁽⁶²⁾ Glej opombo 45.

⁽⁶³⁾ Glej uvodni izjavi 356 in 357.

⁽⁶⁴⁾ Glej opombo 45.

- (350) V študiji je predlagan [...]odstotni faktor verjetnosti, ki naj bi bil razumen. Vendar ta zelo teoretična študija ne zagotavlja nobenih resnih dokazov, ki bi kvantitativno ali kvalitativno utemeljili ta faktor. Te [...]odstotne stopnje ne utemelji na dejstvih, povezanih z dejavnostmi družbe Ryanair, trgi letalskega prevoza ali letališkimi storitvami. Ne vzpostavlja nobene povezave med to stopnjo in dejavniki, ki jih na kratko omenja (vidnost, močna blagovna znamka, zunanji učinki omrežja in večkratni potniki) in ki naj bi podaljšali trajanje koristi pogodb o letaliških storitvah in storitvah trženja, da bi se nadaljevale tudi po izteku teh pogodb. Nazadnje se pri analizi, do kakšne mere lahko te storitve vplivajo na navedene dejavnike, nikakor ne opira na posebno vsebino storitev trženja, določeno v različnih pogodbah z družbo AMS.
- (351) Poleg tega ne dokazuje, da obstaja verjetnost, da se bodo po izteku pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja dobički upravljavca letališča, ustvarjeni s tema pogodbama v zadnjem letu njenega izvajanja, nadaljevali v prihodnosti. Prav tako ne dokazuje, da je stopnja rasti trga letalskega prevoza v Evropi uporaben kazalnik za merjenje učinkov pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja za določeno letališče.
- (352) Zato je zelo malo verjetno, da bi preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu pri oceni vrednosti sklenitve pogodbe upošteval „končno vrednost“, izračunano po metodi, ki jo je predlagala družba Ryanair.
- (353) Študija z dne 31. januarja 2014 torej kaže, da bi pristop, ki temelji na denarnem toku, tako kot metoda kapitalizacije prinesel zgolj zelo netočne in nezanesljive rezultate.
- (354) Poleg tega niti Francija niti zainteresirane tretje strani niso predložile dokazov, da so regionalni upravljavci letališč, primerljivi z upravljavcem letališča Pau, uspešno uporabili metodo, ki jo je družba Ryanair predlagala v tej študiji, ali katero koli drugo metodo, ki bi upoštevala in količinsko opredelila koristi, nastale po izteku pogodb o letaliških storitvah in pogodb o storitvah trženja. Francija ni predložila pripomb glede študij z dne 17. in 31. januarja 2014, torej ni potrdila njenih ugotovitev.
- (355) Poleg tega, kot je navedeno zgoraj, so storitve trženja, obravnavane v formalnem postopku preiskave, očitno usmerjene na ljudi, ki bodo verjetno potovali na rutah, zajetih v pogodbah o storitvah trženja. Če se opravljanje letov na teh rutah po izteku pogodbe o letaliških storitvah ne podaljša, ni verjetno, da bodo storitve trženja še naprej pozitivno vplivale na potniški promet na letališču po datumu izteka. Upravljavec letališča zelo težko oceni verjetnost, da bo letalski prevoznik še naprej opravljal lete na ruti po koncu obdobja, za katerega se je zavezal v pogodbi o letaliških storitvah. Zlasti nizkocenovni letalski prevozniki so se izkazali za zelo dinamične v smislu uvajanja in ukinjanja rut. Zato se preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu pri sklepanju transakcij, kot so tiste, obravnavane v tem formalnem postopku preiskave, ne bi mogel zanašati na pripravljenost letalskega prevoznika, da po izteku pogodbe podaljša opravljanje letov na zadevni ruti.
- (356) Poleg tega je treba opozoriti, da bo končna vrednost, izračunana po metodi, ki jo je predlagala družba Ryanair v študiji z dne 31. januarja 2014, pozitivna (torej bo imela pozitiven učinek na predviden donos pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja) le, če je dodaten dobiček, ki se pričakuje od teh pogodb v zadnjem letu izvajanja pogodbe o letaliških storitvah, pozitiven. Ta metoda vključuje izračun dodatnega dobička, pričakovanega za zadnje leto izvajanja pogodbe o letaliških storitvah, in njegovo napoved za prihodnost z uporabo dveh dejavnikov. Prvi dejavnik je splošna rast na evropskem trgu letalskega prevoza, ki izraža pričakovano rast prometa. Drugi dejavnik je [...]odstotna stopnja, ki v bistvu pomeni verjetnost, da bodo pogodbe, ki se bodo kmalu iztekle, spodbudile sklenitev podobnih pogodb v prihodnosti, ki bodo ustvarile podobne finančne tokove. Zato bo v primeru negativnega prihodnjega dodatnega dobička, ki se pričakuje za zadnje leto izvajanja pogodbe o letaliških storitvah, negativna (ali enaka nič) tudi končna vrednost, kar kaže, da sklenitev pogodb, podobnih pogodbam, ki se bodo kmalu iztekle, prav tako vsako leto zmanjša donosnost letališča.
- (357) Študija z dne 31. januarja 2014 zelo na kratko obravnava ta primer, in sicer v opombi brez kakršnih koli pripomb ali pojasnil preprosto navaja, da „[...] končne vrednosti ni mogoče izračunati, če so neto dodatni dobički na podlagi plačil družbi AMS v zadnjem letu obravnavanega obdobja negativni“⁽⁶⁵⁾. Vendar, kot bo dokazano v nadaljevanju, vse pogodbe v tem primeru vključujejo napovedane dodatne tokove, ki imajo vsako leto negativno neto sedanjo vrednost in ne samo skupno. Zato bi bila „končna vrednost“, izračunana po metodi, ki jo je predlagala družba

⁽⁶⁵⁾ Študija z dne 31. januarja 2014, opomba 17. Prevod izvirnega angleškega besedila.

Ryanair, za te pogodbe enaka nič ali celo negativna. Upoštevanje te končne vrednosti torej ne bi omajalo ugotovitve, da te različne pogodbe vključujejo gospodarsko prednost.

- (358) Iz zgoraj navedenega izhaja, da bi bila edina oprijemljiva korist, ki bi jo preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval od pogodbe o storitvah trženja ter jo upošteval in količinsko opredelil pri oceni vrednosti sklenitve take pogodbe skupaj s pogodbo o letaliških storitvah, morebiten pozitiven učinek storitev trženja na število potnikov na letih na rutah, zajetih v zadevnih pogodbah, v obdobju izvajanja letov na teh rutah, kot je določeno v pogodbah. Vse druge koristi bi se štele za preveč negotove, da bi se lahko upoštevale in količinsko opredelile, in nič ne kaže, da jih je zbornica upoštevala.

Pomen primerjave pogojev pogodb o letaliških storitvah, zajetih v formalnem postopku preiskave, z letališkimi pristojbinami, ki se zaračunavajo na drugih letališčih

- (359) Nove smernice določajo, da se pri uporabi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu pomoč letalskemu prevozniku, ki uporablja letališče, načeloma lahko izključi, če:

(a) cena letaliških storitev ustreza tržni ceni ali

(b) je s predhodno analizo, tj. na podlagi razpoložljivih informacij in predvidljivega razvoja dogodkov v času dodelitve ukrepa, mogoče dokazati, da bo dogovor letališča/letalskega prevoznika privedel do pozitivnega dodatnega prispevka k dobičku za letališče ⁽⁶⁶⁾.

- (360) Poleg tega nove smernice določajo: „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“ ⁽⁶⁷⁾.

- (361) Vendar Komisija v zvezi s prvim pristopom (primerjava s „tržno ceno“) močno dvomi, da se lahko v sedanjosti opredeli ustrezno referenčno merilo za vzpostavitev realne tržne cene za storitve, ki jih ponujajo letališča. Komisija meni, da je najustreznejše merilo za oceno dogovorov, ki jih letališča sklenejo s posameznimi letalskimi prevozniki, predhodna analiza dodatne donosnosti ⁽⁶⁸⁾.

- (362) V zvezi s tem je treba omeniti, da je lahko uporaba preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu na podlagi povprečne cene, ugotovljene na drugih podobnih trgih, na splošno koristna, če je mogoče tržno ceno razumno opredeliti ali pridobiti na podlagi drugih tržnih kazalnikov. Vendar ta metoda v primeru letaliških storitev morda ni tako pomembna. Prihodki in struktura stroškov se med letališči močno razlikujejo. Ti stroški in prihodki so odvisni od stopnje razvoja letališča, števila letalskih prevoznikov, ki opravljajo lete na letališče/z letališča, razpoložljive zmogljivosti v smislu potniškega prometa, stanja infrastrukture, regulativne obremenitve, ki se lahko med državami članicami razlikuje, ter preteklih dolgov in obveznosti letališča ⁽⁶⁹⁾.

- (363) Poleg tega liberalizacija trga letalskega prevoza otežuje kakršno koli izključno primerjalno analizo. Kot nazorno prikazuje obravnavani primer, poslovni dogovori med letališči in letalskimi prevozniki ne temeljijo nujno na seznamu javnih cen za posamezne storitve. Ti poslovni odnosi se močno razlikujejo. Vključujejo delitev tveganj v smislu prometa ter z njimi povezanih poslovnih in finančnih odgovornosti, splošno uporabo spodbujevalnih mehanizmov (npr. v obliki popustov, povezanih s številom povezav ali prepeljanih potnikov) in spremembe v porazdelitvi tveganj v obdobju trajanja pogodb. Zato je transakcije težko primerjati na podlagi cene na povratni let ali na potnika.

- (364) Družba Ryanair v svoji študiji z dne 9. aprila 2013 v bistvu trdi, da se lahko preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu uporabi na podlagi primerjave s poslovnimi dogovori drugih evropskih letališč.

⁽⁶⁶⁾ Nove smernice, točka 53.

⁽⁶⁷⁾ Nove smernice, točka 66.

⁽⁶⁸⁾ Nove smernice, točki 59 in 61.

⁽⁶⁹⁾ Glej Sklep Komisije z dne 27. januarja 2010 o državni pomoči C 12/08 – Slovaška – Sporazum med letališčem Bratislava in družbo Ryanair (UL L 27, 1.2.2011, str. 24, uvodni izjavi 88 in 89).

- (365) Najprej je treba opozoriti, da med postopkom niti Francija niti druge zainteresirane tretje strani Komisiji niso predlagale vzorca primerljivih letališč, ki bi se lahko uporabila v tem primeru in so dovolj primerljiva z letališčem Pau v smislu obsega in vrste prometa, vrste in ravni zagotovljenih letaliških storitev, oddaljenosti letališča od velikega mesta, števila prebivalcev v ciljnem območju, blaginje okoliških območij ter različnih geografskih območij, ki bi lahko privabila potnike⁽⁷⁰⁾.
- (366) Tudi če bi bil tak vzorec letališč na voljo, bi bila primerjalna metoda v tem primeru povsem neuporabna. Kot je dokazano zgoraj, so transakcije, ki jih je treba analizirati, zapleteni sklopi, sestavljeni iz pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja (ki sta včasih združeni v istem pravnem mediju). Te transakcije vključujejo več „cen“, in sicer različne letališke pristojbine, ceno storitev zemeljske oskrbe in ceno storitev trženja, pri čemer so nekatere od teh cen odvisne od števila potnikov ali števila premikov letal, druge pa so fiksne. Vsaka od teh transakcij torej ustvari zapleten niz finančnih tokov med upravljavcem letališča ter letalskim prevoznikom in njegovimi hčerinskimi družbami, ti tokovi pa vključujejo prihodke od letaliških pristojbin, prihodke, povezane s storitvami zemeljske oskrbe, in prihodke, povezane s storitvami trženja.
- (367) Zato primerjava med letališkimi pristojbinami, ki jih je zbornica zaračunala zadevnim letalskim prevoznikom, in letališkimi pristojbinami, zaračunanimi na primerljivih letališčih, ne bi zagotovila nobenega uporabnega kazalnika, ki bi pokazal, ali so pogoji preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu izpolnjeni. Za veljavno primerjavo transakcij, zajetih v tej oceni, bi bilo treba za letališča v primerjalnem vzorcu vsaj opredeliti sklop primerljivih transakcij, ki morajo vključevati predvsem enakovredne storitve trženja in enakovredne storitve zemeljske oskrbe. Tak vzorec primerljivih transakcij pa bi bilo nemogoče najti, saj so transakcije, zajete v tej oceni, zelo zapletene in specifične, še toliko bolj pa zaradi dejstva, da so cene storitev zemeljske oskrbe in storitev trženja zelo redko javno objavljene, zato bi jih bilo težko pridobiti in uporabiti kot podlago za primerjavo.
- (368) Nazadnje, če se domneva, da bi bilo mogoče na podlagi veljavne primerjalne analize ugotoviti, da so bile „cene“, ki so se uporabile v različnih transakcijah, zajetih v tej oceni, enake ali višje od „tržnih cen“, določenih na podlagi vzorca primerljivih transakcij, Komisija ne bi mogla zaključiti, da so bile navedene transakcije v skladu s tržno ceno, če bi se izkazalo, da je upravljavec letališča ob sklenitvi teh transakcij pričakoval, da bodo z njimi povezani dodatni stroški višji od dodatnih prihodkov. Udeleženec v tržnem gospodarstvu blaga ali storitev dejansko ne bi hotel zagotavljati po „tržni ceni“, če bi s tem ustvaril dodatno izgubo.
- (369) Komisija meni, da je v zvezi s to analizo primerno ponoviti, da so bile Francija in zainteresirane strani po sprejetju novih smernic pozvane, naj predložijo pripombe glede uporabe navedenih smernic v obravnavanem primeru (glej uvodni izjavi 22 in 23). Niti Francija niti zainteresirane strani niso vsebinsko nasprotovale pristopu Komisije, v skladu s katerim je v primeru, da ni mogoče opredeliti ustreznega referenčnega merila za določitev realne tržne cene za storitve, ki jih letališča zagotavljajo letalskim prevoznikom, najustreznejše merilo za oceno dogovorov, sklenjenih med tema dvema pogodbenicama, predhodna analiza dodatne donosnosti.
- (370) Ob upoštevanju navedenega Komisija meni, da je treba v obravnavanem primeru uporabiti pristop, ki ga nove smernice na splošno priporočajo za uporabo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu v zvezi z odnosi med letališči in letalskimi prevozniki, in sicer predhodno analizo dodatne donosnosti.
- (371) Ta pristop je utemeljen z dejstvom, da ima lahko upravljavec letališča objektiven interes za sklenitev transakcije z letalskim prevoznikom, če lahko razumno pričakuje, da bo ta transakcija povečala njegove dobičke (ali zmanjšala njegove izgube) v primerjavi z nasprotnim položajem, v katerem se transakcija ne sklene⁽⁷¹⁾, ne glede na kakršno koli primerjavo s pogoji, ki jih letalskim prevoznikom ponujajo drugi upravljavci letališč, ali celo s pogoji, ki jih isti upravljavec letališča ponuja drugim letalskim prevoznikom.
- (372) Glede te zadnje trditve velja, kot je Komisija poudarila v novih smernicah: „da je razlikovanje cen standardna poslovna praksa, če je to v skladu z vsem ustreznim konkurenčnim pravom in sektorsko zakonodajo. Kljub temu morajo biti take različne politike določanja cen komercialno upravičene, da bodo v skladu s preskusom [udeleženca v tržnem gospodarstvu]“⁽⁷²⁾ (opombe izpuščene). V zvezi s tem je treba opozoriti, da pripombe nekaterih tretjih

⁽⁷⁰⁾ Nove smernice, točka 60.

⁽⁷¹⁾ Z drugimi besedami, če je dodatna donosnost, ki se pričakuje od te transakcije, pozitivna.

⁽⁷²⁾ Nove smernice, točka 62.

strani, ki zbornico v bistvu kritizirajo, ker svojega splošnega sistema določanja cen ni uporabila enako za vse letalske prevoznike, niso pomembne za uporabo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu. Pripomba družbe Air France, ki je povzeta v uvodni izjavi 169 in v kateri družba trdi, da bi morala zbornica družbi Ryanair v nekaterih okoliščinah zaračunati „pristojbino za razsvetljavo“, je na primer neutemeljena. Upravljavec letališča letalskemu prevozniku ne daje nujno gospodarske prednosti, če se s tem prevoznikom dogovori za pogoje, ki so izven okvira njegovega splošnega sistema določanja cen, ali celo za sistem določanja cen, ki se razlikuje od tega splošnega sistema.

Skupna ocena ravnanja upravljavca letališča in zbornice kot celote

- (373) Komisija je v predhodni ugotovitvi v sklepu o začetku postopka menila, da je treba ravnanje zbornice kot celote oceniti skupaj z ravnanjem upravljavca letališča in, kjer je to primerno, z ravnanjem države ali drugih javnih organov, ki nadzorujejo upravljavca letališča ali sodelujejo pri njegovem financiranju.
- (374) Francija se je strinjala s skupno oceno ravnanja službe, ki upravlja letališče, ravnanja zbornice kot celote in ravnanja drugih javnih organov.
- (375) Pri uporabi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu je treba upoštevati ravnanje zbornice kot celote in ne le ravnanje njene službe, ki upravlja letališče. Služba zbornice, ki upravlja letališče, dejansko nima lastne pravne osebnosti, ločene od zbornice. Čeprav je pogodbe o letaliških storitvah sklenilo letališče, ki je prejelo letališke pristojbine, ki so jih plačali družba Ryanair in drugi letalski prevozniki, so se stroški pogodb o storitvah trženja večinoma krili iz splošnega proračuna zbornice in niso bili nujno izraženi v računovodskih izkazih letališča. Tudi Francija v zvezi s tem navaja, da je zbornica neposredno pokrila te stroške⁽⁷³⁾.
- (376) Zato Komisija meni, da je treba za uporabo preskusa zasebnega udeleženca v tržnem gospodarstvu ravnanje upravljavca letališča in zbornice kot celote oceniti skupaj v smislu njunih odnosov z letalskimi prevozniki in njihovimi hčerinskimi družbami.

Sklepne ugotovitve o pogojih za uporabo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu

- (377) Iz vsega navedenega izhaja, da mora Komisija za uporabo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu v zvezi z obravnavanimi pogodbami vsako pogodbo o storitvah trženja analizirati skupaj s pripadajočo pogodbo o letaliških storitvah in presoditi, ali bi hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki ga motivirajo obeti za dobičke in upravlja letališče Pau namesto zbornice, sklenil te transakcije. Zato mora Komisija opredeliti dodatno donosnost pogodb, kot bi jo udeleženec v tržnem gospodarstvu ocenil ob sklenitvi teh pogodb, in sicer z oceno naslednjih elementov za celotno obdobje izvajanja pogodb:
- pričakovanega prihodnjega dodatnega prometa, ki naj bi nastal zaradi izvajanja teh pogodb, po možnosti ob upoštevanju učinkov storitev trženja na faktorje zasedenosti na rutah, zajetih v pogodbah,
 - pričakovanih prihodnjih dodatnih prihodkov, ki naj bi nastali zaradi izvajanja teh pogodb, vključno s prihodki od letaliških pristojbin in storitev zemeljske oskrbe, ki naj bi jih ustvarile rute, zajete v teh pogodbah, ter neletalskimi prihodki iz dodatnega prometa, ustvarjenega zaradi izvajanja teh pogodb, ter
 - pričakovanih prihodnjih dodatnih stroškov, ki naj bi nastali zaradi izvajanja teh pogodb, vključno z operativnimi stroški in morebitnimi dodatnimi naložbenimi stroški, nastalimi v zvezi z rutami, zajetimi v teh pogodbah, ter stroški storitev trženja.
- (378) S temi izračuni bodo pridobljeni prihodnji letni tokovi, ki ustrezajo razliki med dodatnimi prihodki in stroški, ki se po potrebi diskontirajo po stopnji, ki izraža stroške kapitala upravljavca letališča. Pozitivna neto sedanja vrednost načeloma kaže, da obravnavane pogodbe ne dajejo gospodarske prednosti, medtem ko negativna neto sedanja vrednost kaže na prisotnost take prednosti.

⁽⁷³⁾ Francija je v zvezi s tem navedla, da je zbornica, ki je med drugim odgovorna za gospodarski razvoj svojega območja, s sredstvi iz svojega proračuna in ne iz proračuna letališča neposredno krila finančne ureditve, določene v pogodbah, sklenjenih 30. junija 2005 z družbo AMS za ruto Pau–London.

- (379) V zvezi s to oceno je treba opozoriti, da so trditve zbornice in družbe Ryanair, da je cena storitev trženja, ki jih je kupila zbornica, enaka ali nižja od cene, ki se lahko šteje za „tržno ceno“ za take storitve, neutemeljene. Hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki ga motivirajo obeti za dobičke, ne bi bil pripravljen kupiti takih storitev, tudi po ceni, ki je enaka ali nižja od „tržne cene“, če bi napovedi kljub pozitivnim učinkom takih storitev na potniški promet na zadevnih rutah kazale, da bodo dodatni stroški, ustvarjeni zaradi pogodb, presejali dodatne prihodke po sedanjih vrednosti. V takem primeru bi bila „tržna cena“ višja od cene, ki bi jo bil hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu pripravljen plačati, in zadevne storitve bi bile zato logično zavrjene.
- (380) Zaradi istih razlogov bi bilo dejstvo, da so lahko cene letaliških storitev, določene v pogodbi o letaliških storitvah, enake ali višje od cen, ki jih zaračunavajo vsaj nekoliko primerljivi upravljavci letališč za primerljive storitve, nepomembno v tej analizi, če se za te cene ne bi pričakovalo, da bodo ustvarile dovolj dodatnih prihodkov za pokritje dodatnih stroškov po sedanjih vrednosti.

Uporaba preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu

- (381) Za namene ocene obravnavanih pogodb in glede na navedene ugotovitve je treba opozoriti, da je treba obstoj in znesek pomoči v teh pogodbah oceniti ob upoštevanju prevladujočih okoliščin v času sklenitve pogodb⁽⁷⁴⁾ ter, natančneje, ob upoštevanju informacij, ki so bile takrat na voljo, in razvoja, ki ga je bilo mogoče takrat predvideti.
- (382) Francija je v svojem dopisu z dne 30. maja 2011 navedla, da v času sklenitve pogodb iz leta 2005 z družbama Ryanair in AMS ni bilo nobene tržne raziskave ali poslovnega načrta, v katerem bi bile ocenjene in ekonomsko podprte obveznosti do družbe Ryanair, ki jih je sprejelo letališče.
- (383) Glede na informacije, ki jih je predložila Francija, se zdi tudi, da zbornica ni pripravila nobene tržne raziskave, poslovnega načrta ali izračuna donosnosti, preden je sklenila druge pogodbe, zajete v formalnem postopku preiskave, razen pred sklenitvijo pogodbe z družbo Transavia leta 2006, za katero je bil decembra 2005 pripravljen poslovni načrt (v nadaljnjem besedilu: poslovni načrt za družbo Transavia).
- (384) Poleg poslovnega načrta za družbo Transavia je edini finančni izračun, ki ga je predložila Francija, ocena učinka za obdobje 2003–2004, ki finančni učinek potnikov družbe Ryanair na regijo ocenjuje na 8–10 milijonov EUR. Raziskava, ki je bila opravljena januarja 2011 med potniki, ki so uporabili letališče, in jo je prav tako predložila Francija, potrjuje te rezultate, povprečni znesek, ki so ga porabili potniki, ki so leteli v Pau z družbo Ryanair, pa ocenjuje na 339 EUR. Vendar te študije niso pomembne za uporabo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu. To pa zato, ker se nanašajo na vpliv dejavnosti družbe Ryanair na regionalno gospodarsko strukturo na splošno in ne le na donosnost letališča. Vendar v skladu z ustaljeno sodno prakso premislekov v zvezi z regionalnim razvojem ni mogoče upoštevati pri uporabi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu⁽⁷⁵⁾.
- (385) Po mnenju družbe Ryanair odsotnosti poslovnega načrta v času sklenitve pogodb, kot so pogodbe, zajete v formalnem postopku preiskave, ni mogoče uporabiti kot dokaz, da pogoji preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu niso izpolnjeni.
- (386) Komisija meni, da je odsotnost poslovnega načrta resen znak, da pogodbe, sklenjene z družbama Ryanair in AMS, ne izpolnjujejo pogojev preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu, zlasti ker Francija in zbornica v zvezi s temi pogodbami nista mogli zagotoviti nobenega izračuna verjetnosti, niti nepopolnega, ki bi bil pripravljen pred sklenitvijo pogodb.
- (387) Francija na splošno ni predložila nobenih informacij, ki bi kazale, da je upravljavec letališča analiziral prevzeto tveganje v zvezi z morebitnimi koristmi pogodb v času, ko so bile te pogodbe sklenjene z družbama Ryanair in AMS. Nasprotno, Francija trdi, da je zbornico vodil cilj regionalnega razvoja. To še potrjuje, da pogodbe z družbama Ryanair in AMS ne izpolnjujejo pogojev preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu.

⁽⁷⁴⁾ Glej na primer sodbo v zadevi T-318/00, Freistaat Thüringen (Nemčija) proti Komisiji Evropskih skupnosti, Z.Odl. 2005, str. II-4179, točka 125, in sodbo v zadevi C-124/10 P, Evropska komisija proti Électricité de France (EDF), ECLI:EU:C:2012:318, točke 85, 104 in 105.

⁽⁷⁵⁾ Glej sodbo v združenih zadevah T-129/95, T-2/96 in T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH in Lech-Stahlwerke GmbH proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1999, str. II-17, točka 120.

- (388) Kot je pojasnjeno v nadaljevanju, so te navedbe podprte z oceno Komisije v zvezi z analizo donosnosti, ki bi jo opravil hipotetični udeleženelec v tržnem gospodarstvu.
- (389) Komisija je med postopkom pozvala Francijo, naj ponovno pripravi analizo donosnosti, ki bi jo udeleženelec v tržnem gospodarstvu opravil pred sklenitvijo pogodb z družbama Ryanair in AMS, na podlagi objektivnih informacij, s katerimi je bila seznanjena zbornica, ko je sklenila pogodbe, in na podlagi predvidenega razvoja.
- (390) V odgovor na ta poziv je Francija predložila rekonstrukcijo napovedanih dodatnih stroškov in prihodkov, povezanih s posameznimi pogodbami z družbama Ryanair in AMS. Ta analiza temelji predvsem na naknadnih podatkih, tj. podatkih, zabeleženih po sklenitvi pogodb. Zato je metoda, ki jo je uporabila Francija, vključevala izračun povprečnih stroškov na enoto in prihodkov na potnika na podlagi operativnih stroškov, prihodkov in prometa na letališču, ki so bili zabeleženi v obdobju 2003–2011. Francija je v okviru analize posameznih pogodb te podatke pomnožila z napovedanim dodatnim prometom za vsako pogodbo, tj. prometom, za katerega se lahko ob sklenitvi pogodbe pričakuje, da ga bo ustvarila pogodba. Ker ta analiza temelji predvsem na podatkih o stroških in prihodkih, zabeleženih po sklenitvi različnih pogodb, in ne nujno na informacijah, ki jih je bilo mogoče predvideti ob sklenitvi pogodb, ta metoda ne more izražati analize donosnosti, ki bi jo udeleženelec v tržnem gospodarstvu opravil pred odločitvijo glede sklenitve teh pogodb.
- (391) V zvezi z dodatnimi operativnimi stroški metoda, ki jo je uporabila Francija, dejansko temelji na skupnih stroških na enoto, tj. skupnih stroških letališča na potnika, namesto na dodatnih stroških, tj. stroških na potnika, ki jih je posebej ustvarila posamezna pogodba. Vendar se lahko dodatni stroški razlikujejo od skupnih stroškov na enoto in so praviloma bistveno nižji, saj je delež stalnih stroškov na letališču velik. Uporaba skupnih stroškov na enoto je torej druga pomanjkljivost metode, ki jo je predlagala Francija. Jasno je tudi, da metoda zmanjša donosnost nekaterih pogodb in s tem prikrajša zadevne letalske prevoznike, ki so podpisali obravnavane pogodbe.
- (392) Zato je Komisija za uporabo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu opravila svojo analizo z rekonstrukcijo dodatnih stroškov in prihodkov, povezanih z različnimi pogodbami, kot bi jih predhodno izračunal udeleženelec v tržnem gospodarstvu. Uporabljene predpostavke in rezultati analize so navedeni v uvodnih izjavah 393 do 440. V zvezi s pogodbo z družbo Transavia je Komisija za oceno neposredno uporabila poslovni načrt za družbo Transavia.

Časovni okvir

- (393) Udeleženelec v tržnem gospodarstvu bi pri oceni vrednosti sklenitve pogodbe o letaliških storitvah in/ali pogodbe o storitvah trženja za časovni okvir izbral trajanje zadevnih pogodb. Z drugimi besedami, ocenil bi dodatne stroške in prihodke za obdobje izvajanja pogodb.
- (394) Zdi se, da ni nikakršnih razlogov za uporabo daljšega obdobja. Preudaren udeleženelec v tržnem gospodarstvu se ob sklenitvi pogodb ne bi zanašal na to, da bodo pogodbe ob izteku podaljšane, bodisi pod istimi ali drugačnimi pogoji, zlasti ker so nizkocenovni letalski prevozniki, kot sta Ryanair in Transavia, veljali in še veljajo za zelo dinamične v smislu uvajanja in ukinjanja rut ali celo povečevanja in zmanjševanja pogostosti letov. Morebitno podaljšanje teh pogodb bi bilo zato možnost v daljni prihodnosti, ki je preveč negotova, da bi udeleženelec v tržnem gospodarstvu na njej utemeljil razumne gospodarske odločitve.
- (395) Poleg tega je treba opozoriti, da razen pri nekaterih pogodbah datum začetka dejavnosti, zajetih v pogodbi, ni sovpadal z datumom podpisa pogodbe. V tem primeru je bil za izhodišče uporabljen datum začetka izvajanja dejavnosti in ne datum podpisa ⁽⁷⁶⁾.
- (396) Opozoriti je treba tudi, da se pri uporabi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu ni upoštevalo dejstvo, da družba Ryanair na nekaterih rutah ni delovala v celotnem obdobju, predvidenem v določenih pogodbah, saj ta dejavnik ob sklenitvi pogodb ni bil znan in ga takrat ni bilo mogoče predvideti.
- (397) Komisija v nadaljevanju proučuje pogodbe, sklenjene z družbama Ryanair in AMS, v smislu dodatnega prometa ter dodatnih prihodkov in stroškov ob upoštevanju uporabljenih predpostavk, nato pa predstavi svojo analizo teh pogodb, ki ji sledi še analiza pogodbe, sklenjene z družbo Transavia.

⁽⁷⁶⁾ Glej tabelo 6.

Dodatni promet in število načrtovanih povratnih letov (pogodbe z družbama Ryanair in AMS)

- (398) Analiza, ki jo je opravila Komisija, temelji na dodatnem prometu (z drugimi besedami, na številu dodatnih potnikov), ki bi ga udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki upravlja letališče Pau namesto zbornice, lahko predvidel ob sklenitvi pogodb. V zvezi s pogodbo iz leta 2003 to na primer vključuje določitev števila potnikov na letih družbe Ryanair na ruti Pau–London, ki bi ga lahko upravljavec letališča Pau leta 2003 napovedal za celotno obdobje trajanja pogodbe.
- (399) Napovedani dodatni promet je bil določen na podlagi števila rut in pogostosti letov, kot sta določena v različnih pogodbah o letaliških storitvah in pogodbah o storitvah trženja, ter na podlagi pridobljenega števila povratnih letov na leto.
- (400) Poleg tega je Komisija upoštevala zmogljivost letala, ki ga uporablja družba Ryanair, to je Boeing 737-800, ki ima 189 sedežev⁽⁷⁷⁾.
- (401) Komisija je začela s predpostavko, da je faktor zasedenosti enak 85 % na let, kar je ugodno za družbo Ryanair, saj je to visok faktor zasedenosti. Je tudi nekoliko višji od povprečnega faktorja zasedenosti letov družbe Ryanair v njenem omrežju⁽⁷⁸⁾ in enak faktorju zasedenosti, ki ga je Francija predlagala za različne pogodbe v svoji rekonstrukciji analize donosnosti, ali višji od njega. Vendar Komisija meni, da se lahko uporabi ta visoki faktor zasedenosti, čeprav je ugodna predpostavka, da se upošteva morebitni ugoden učinek storitev trženja na potniški promet na rutah, zajetih v različnih pogodbah, v odsotnosti drugih elementov, ki bi količinsko opredelili predvidljive učinke teh storitev na faktor zasedenosti.
- (402) Kjer obdobje izvajanja pogodbe ni sovpadalo s polnimi koledarskimi leti, je Komisija to upoštevala tako, da je za vsako leto izvajanja pogodbe izračunala napovedani promet v sorazmerju s številom dni v letu, ko se je izvajala pogodba.
- (403) Nekatere pogodbe so vsebovale navedbe v zvezi s pričakovanim številom potnikov na zadevnih rutah. Ker pa te navedbe niso bile pravno zavezujoče, jih preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu ne bi nujno upošteval v svoji analizi donosnosti. Zato jih Komisija ni upoštevala, za vse pogodbe pa je uporabila predpostavko 85-odstotnega faktorja zasedenosti (ki je višji od faktorja iz teh navedb).
- (404) Poleg tega so nekatere pogodbe vsebovale obvezo letalskega prevoznika v zvezi z minimalnim številom potnikov, prepeljanih na zadevnih rutah. Vendar bi udeleženec v tržnem gospodarstvu verjetno računal na število potnikov, večje od minimalnega števila, ki bi ga jamčil letalski prevoznik. Pravzaprav bi udeleženec v tržnem gospodarstvu verjetno predpostavljaj, da je letalski prevoznik predvidel varnostno razliko med obsegom prometa, h kateremu se je zavezal, in obsegom prometa, ki ga je lahko razumno pričakoval. Komisija se je zato odločila, da v svoji oceni ne bo upoštevala teh obveznih minimumov.
- (405) Dodatni promet, ki ga je izračunala Komisija, je na splošno večji od zavezujočih minimumov in obsega prometa iz nezavezujočih navedb v različnih pogodbah.
- (406) Nazadnje, opozoriti je treba, da sta zbornica in družba Ryanair/AMS leta 2009 spremenili pogoje pogodb iz leta 2005, in sicer sta zmanjšali pogostost letov na ruti Pau–London, načrtovano število letov za leto 2009 določili na 211, letno ceno za storitve trženja pa znižali na [...] EUR. Komisija je pri uporabi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu uporabila enako podlago kot za druge pogodbe, in sicer se je oprla na predpostavko, da je dodatni promet, povezan s to spremembo, ustrezal vsem rutam, pogostostim in letom, omenjenim v navedeni spremembi.

Dodatni prihodki (pogodbe z družbama Ryanair in AMS)

- (407) Komisija si je za vsako transakcijo, zajeto v njeni analizi, prizadevala določiti dodatne prihodke, tj. prihodke, nastale zaradi transakcije, kot bi jih predvidel udeleženec v tržnem gospodarstvu.
- (408) Glede uporabe načela enojnega zaračunavanja Komisija meni, da je treba upoštevati letalske in neletalske prihodke.

⁽⁷⁷⁾ Pogodba iz leta 2003 omenja dva modela letal, ki jih bo verjetno uporabljala družba Ryanair, in sicer Boeing 737-200 in Boeing 737-800. Komisija je v svoji analizi uporabila ugodno predpostavko v zvezi s prometom, ki naj bi ga ustvarila družba Ryanair, in sicer je upoštevala letalo z večjo zmogljivostjo (Boeing 737-800).

⁽⁷⁸⁾ Glej <http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/>.

- (409) Letalski prihodki so sestavljeni iz prihodkov od različnih pristojbin, ki jih mora letalski prevoznik plačati upravljavcu letališča in vključujejo:
- pristajalno pristojbino, in sicer določen znesek na povratni let,
 - potniško pristojbino, in sicer določen znesek na povratni let, ter
 - pristojbino za storitve zemeljske oskrbe v obliki zneska na povratni let, določenega v različnih pogodbah o letaliških storitvah.
- (410) Pristajalna pristojbina in potniška pristojbina, ki ju uporablja zbornica, sta načeloma regulirani pristojbini za dostop do letališke infrastrukture, ki se zaračunata vsem letalskim prevoznikom, ki uporabljajo letališče, na podlagi posvetovanj in ki se objavita. Različne pogodbe o letaliških storitvah, sklenjene z družbama Ryanair in Transavia, določajo, da se uporablja javni sistem obračunavanja pristojbin letališča. Komisija je v zvezi s temi različnimi pogodbami za napovedane zneske pristajalne in potniške pristojbine na enoto uporabila javne pristojbine, ki so veljale v času sklenitve pogodb, in jih indeksirala po 2-odstotni stopnji na leto. Komisija meni, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu lahko predvidel 2-odstotno stopnjo inflacije, saj je to ciljna stopnja Evropske centralne banke (v nadaljnjem besedilu: ECB) za euroobmočje⁽⁷⁹⁾. Dejansko je bilo razumno predvidevati, da se bodo regulirane pristojbine vsako leto zvišale v skladu z inflacijo.
- (411) Pristojbine za storitve zemeljske oskrbe niso regulirane, ampak so predmet dvostranskih pogajanj. V različnih pogodbah o letaliških storitvah, sklenjenih z družbo Ryanair, in pogodbi z družbo Transavia so te pristojbine določene v obliki fiksnih zneskov na povratni let brez indeksacije. Zato je Komisija te zneske uporabila v svoji analizi.
- (412) Da bi Komisija izračunala prihodke od treh navedenih vrst letaliških pristojbin, ki bi jih udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval od vsake pogodbe, je uporabila število načrtovanih povratnih letov (za pristajalno pristojbino in pristojbino za storitve zemeljske oskrbe) in pričakovano število dodatnih potnikov (za potniško pristojbino), določeno za posamezno pogodbo, ter ju pomnožila s pristojbino na enoto.
- (413) Neletalski prihodki so načeloma sorazmerni s številom potnikov. Dejavnost parkirišč, restavracij in drugih podjetij na letališču je dejansko odvisna od števila potnikov. Enako torej velja za prihodke, ki jih upravljavec letališča prejme iz teh dejavnosti. Najbolj razumen pristop za določitev napovedanih dodatnih neletalskih prihodkov zato vključuje določitev zneska neletalskih prihodkov na potnika, ki se nato pomnoži z napovedanim dodatnim prometom.
- (414) Po mnenju Komisije je verjetno, da bi razumen udeleženec v tržnem gospodarstvu ob sklenitvi različnih pogodb znesek neletalskih prihodkov na potnika določil na podlagi skupnih neletalskih prihodkov letališča na potnika v obdobju tik pred sklenitvijo zadevne pogodbe, ki bi bilo dovolj dolgo, da bi bili prihodki reprezentativni⁽⁸⁰⁾. Komisija v zvezi s tem meni, da je razumno uporabiti obdobje treh let⁽⁸¹⁾. Meni tudi, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu napovedal indeksacijo tega zneska v določenem obdobju, ki bi izražala inflacijo. V zvezi s tem je

⁽⁷⁹⁾ „ECB si pri uresničevanju cilja stabilnosti cen prizadeva ohraniti srednjeročno stopnjo inflacije pod 2 %, vendar blizu te vrednosti“. Glej: <http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html>.

⁽⁸⁰⁾ Komisija ugotavlja, da v prometu družbe Air France na letališču Pau prevladujejo poslovni potniki, medtem ko družbi Ryanair in Transavia prevažata večinoma turiste. Neletalski prihodki, ki jih ustvarita ti dve kategoriji potnikov, zmanjšani na število potnikov, se lahko razlikujejo, na primer zaradi morebitnih razlik v kupni moči. Vendar je te razlike težko oceniti, zlasti ker lahko poleg kupne moči na te prihodke vplivajo tudi drugi dejavniki. Poslovni potniki so na primer običajno časovno občutljivi in na letaliških preživijo čim manj časa, zato tam porabijo manj denarja. Poleg tega upravljavec letališča težko oceni, v kakšni meri se povprečni znesek neletalskih prihodkov na potnika razlikuje med letalskimi prevozniki, saj teh prihodkov ne prejme prek letalskih prevoznikov. Ob upoštevanju navedenih dejavnikov je zelo verjetno, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki upravlja letališče Pau namesto zbornice, pri oceni dodatnih neletalskih prihodkov uporabil neletalske prihodke na potnika, zabeležene v prejšnjih letih za skupni promet na letališču, ne bi pa upošteval dejstva, da se ta znesek na potnika med letalskimi prevozniki morda razlikuje.

⁽⁸¹⁾ Udeleženec v tržnem gospodarstvu bi zadevno obdobje izbral ob upoštevanju več dejavnikov, in sicer izravnalnega učinka zaradi razmeroma dolgega obdobja ter slabosti zelo dolgega obdobja, kot so morebitne spremembe potrošniških preferenc potnikov in njihovih načinov porabe v daljšem obdobju. Zato bi bil v primeru uporabe povprečnih neletalskih prihodkov na potnika v enem letu pridobljeni znesek preveč odvisen od posebnih okoliščin v navedenem letu, kar upravičuje izbiro daljšega obdobja. Na drugi strani se petletno obdobje zdi predolgo, saj se lahko vedenje potnikov v smislu porabe, ki ni povezana z letalstvom, v takem obdobju bistveno spremeni. Zato se zdi, da je triletno obdobje razumna izbira.

Komisija uporabila 2-odstotno stopnjo ⁽⁸²⁾ (uporabila jo je za drugo in tretje leto triletnega obdobja).

- (415) Naslednja preglednica prikazuje skupne neletalske prihodke letališča za vsako leto v obdobju 2000–2011 in povprečni znesek neletalskih prihodkov na enoto na potnika v predhodnih treh letih za vsako leto posebej.

Preglednica 5

Neletalski prihodki

Leto	Neletalski prihodki	
	skupni zneski (v tisoč EUR)	povprečni znesek na enoto na potnika v predhodnih treh letih (v EUR)
2000	726	
2001	730	
2002	953	
2003	1 206	1,34
2004	1 191	1,55
2005	1 206	1,69
2006	1 270	1,69
2007	1 293	1,66
2008	2 218	1,67
2009	2 097	2,04
2010	2 297	2,47
2011	2 385	

Dodatni stroški (pogodbe z družbama Ryanair in AMS)

- (416) Dodatni stroški, ki bi jih udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki upravlja letališče namesto zbornice, lahko vnaprej pričakoval od vsake transakcije (ki vključuje pogodbo o letaliških storitvah in pogodbo o storitvah trženja, kjer je primerno), so razvrščeni v naslednje tri kategorije:

— stroški nakupa storitev trženja,

— dodatni naložbeni stroški, ki izhajajo iz naložb, izvedenih zaradi transakcije, in

— dodatni operativni stroški, tj. operativni stroški (osebje, razni nakupi), ki lahko nastanejo zaradi transakcije.

- (417) V zvezi s stroški pogodb o storitvah trženja je Komisija upoštevala zneske, določene v teh različnih pogodbah. Pogodbe o storitvah trženja na splošno določajo letne ali skupne fiksne zneske. Pogodba, sklenjena leta 2003 z družbo Ryanair za ruto Pau–London, je vključevala posebno ureditev, in sicer začetno plačilo in letna plačila na potnika, pri čemer je najvišja letna vsota slednjih plačil znašala 400 000 EUR. Glede na napovedi v zvezi

⁽⁸²⁾ Glej uvodno izjavo 410.

s prometom, ki so povezane s pogodbo iz leta 2003 in temeljijo na 85-odstotnem faktorju zasedenosti, se zdi, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval, da bo ta najvišji znesek 400 000 EUR dosežen. Komisija je zato za stroške storitev trženja poleg začetnega plačila, določenega v pogodbi, uporabila ta najvišji znesek.

- (418) Podobno kot napovedi glede prometa predvidena plačila za trženje ne predstavljajo nujno zneskov, ki so se dejansko plačali, saj so lahko nekateri dogodki po sklenitvi pogodb povzročili odstopanja od teh prvotnih zneskov. To velja zlasti, če se pogodba predčasno prekine. Vendar se pri uporabi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu ti dogodki ne smejo upoštevati, saj so se zgodili po sklenitvi pogodbe.
- (419) V zvezi z dodatnimi naložbenimi stroški je treba opozoriti, da Francija trdi, da nobene naložbe na letališču Pau ni bilo treba izvesti zaradi različnih obravnavanih pogodb. Zato in glede na to, da nič ne kaže, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval, da bo moral zaradi ene ali več pogodb, zajetih v formalnem postopku preiskave, izvesti določene naložbe, se v tej analizi dodatni naložbeni stroški niso upoštevali.
- (420) Ker ni poslovnih načrtov za posamezne pogodbe, so dodatni operativni stroški, ki jih je bilo mogoče predvideti ob sklenitvi različnih pogodb, kategorija stroškov, ki jo je najtežje določiti. Za operativne stroške zlasti ni mogoče uporabiti pristopa, uporabljenega za neletalske prihodke, ki je vključeval uporabo skupnih neletalskih prihodkov letališča za določitev dodatnih neletalskih prihodkov na potnika. V skladu s takim pristopom bi se skupni operativni stroški letališča, zmanjšani na število potnikov, obravnavali kot dodatni stroški. Vendar stalni stroški predstavljajo velik delež operativnih stroškov letališča, kar pomeni, da so skupni operativni stroški na potnika v večini primerov verjetno bistveno višji od dodatnih stroškov, povezanih s sklenitvijo nove pogodbe, ki ustvarja dodaten promet.
- (421) Za oceno dodatnih operativnih stroškov mora Komisija uporabiti elemente iz analize upravljavca letališča, saj sama ne more oceniti, kako lahko določena pogodba vpliva na različne postavke stroškov letališča.
- (422) Vendar je edina ocena, ki jo lahko uporabi Komisija, ocena v poslovnem načrtu za družbo Transavia, v katerem je zbornica ocenila, da bi pogodba s to družbo ustvarila povprečne dodatne operativne stroške v višini [...] EUR na dodatnega potnika v obdobju poslovnega načrta družbe Transavia, tj. od leta 2006 do leta 2012⁽⁸³⁾. Ker ni nobene boljše ocene, Komisija meni, da je navedeni znesek sprejemljiva podlaga za določitev vpliva dodatnega prometa na operativne stroške letališča. Zato je ta znesek uporabila v svoji oceni pogodb, sklenjenih z družbama Ryanair in AMS, z indeksacijo v višini 2 % na leto⁽⁸⁴⁾ od leta 2009, ki je srednje leto referenčnega obdobja 2006–2012. Poleg tega Komisija meni, da je ta indeksacija v skladu z indeksacijo, navedeno zgoraj v zvezi s prihodki.
- (423) Komisija ugotavlja, da je zbornica to oceno pripravila pred sklenitvijo večine pogodb z družbama Ryanair in AMS, zajetih v formalnem postopku preiskave, in da je bila ocena torej na voljo ob sklenitvi navedenih pogodb. Edine izjeme so pogodbe, ki so bile z družbama Ryanair in AMS sklenjene leta 2003 in 2005. Te so proučene v uvodnih izjavah 425 in 426.
- (424) Komisija ugotavlja, da je bil poslovni načrt za družbo Transavia pripravljen za letalskega prevoznika, ki se razlikuje od družbe Ryanair. Vendar meni, da družba Transavia uporablja gospodarski model nizkocenovnega prevoznika, ki je primerljiv z modelom družbe Ryanair, in da bi bili dodatni operativni stroški, ki bi jih napovedal udeleženec v tržnem gospodarstvu, zato verjetno podobni za oba letalska prevoznika, če bi se zmanjšali na število potnikov.

⁽⁸³⁾ Elementi (dodatni elementi po uvedbi nove rute Amsterdam–Pau), vključeni v ta znesek, so pojasnjeni v poslovnem načrtu: Vpliv na delovno silo in stroške: ta nova ruta bo ustvarila zanemarljivo dodatno delo za nekatere službe: računovodstvo (obdelava računov), poslovanje (razporejanje sredstev letališča), recepcija (rezervacije, turistične storitve in informacije) ter varnostna služba (varnostni pregledi). Ruta ne bo vplivala na druge službe: upravljanje, okolje, kakovost, vzdrževanje, razvoj in zaščita. Vplivala bo samo na stroške pomoči: ocena povprečnih stroškov dela in drugih stroškov na potnika na odhodnem letu v sedemletnem obdobju je [...] EUR. Ta znesek na potnika na odhodnem letu se je delil z dva, rezultat pa je [...] EUR na potnika.

⁽⁸⁴⁾ Glej uvodno izjavo 410.

- (425) Poslovni načrt za družbo Transavia je bil pripravljen 15. decembra 2005. Nastal je torej po sklenitvi pogodb z družbama Ryanair in AMS iz let 2003 in 2005, ki so bile podpisane 28. januarja 2003 in 30. junija 2005. Vendar Komisija meni, da se ocena dodatnih operativnih stroškov na potnika, ki bi jo udeleženelec v tržnem gospodarstvu izračunal za junij 2005, in ocena teh stroškov, ki bi jo izračunal za december 2005, tj. samo šest mesecev pozneje, ne bi razlikovali. Pravzaprav je zelo malo verjetno, da bi se struktura stroškov upravljavca letališča v šestmesečnem obdobju bistveno spremenila. Ocena za december 2005 je zato sprejemljiv približek ocene, ki bi jo udeleženelec v tržnem gospodarstvu pripravil junija 2005, da bi ocenil vrednost sklenitve pogodb z družbama Ryanair in AMS.
- (426) Pogodba iz leta 2003 je bila sklenjena skoraj tri leta pred pripravo poslovnega načrta za družbo Transavia. Vendar se struktura prometa in dejavnosti letališča v tem triletnem obdobju niso bistveno spremenile. Zato in ker ni boljše možnosti, Komisija meni, da so povprečni dodatni operativni stroški v višini [...] EUR na potnika z 2-odstotno indeksacijo od leta 2009 naprej primerni tudi za oceno pogodbe iz leta 2003.
- (427) Komisija ugotavlja, da so dodatni operativni stroški, ki jih je predlagala Francija ([...] EUR na potnika) in so izračunani kot povprečje operativnih stroškov na potnika, zabeleženih v obdobju 2003–2011, precej višji od dodatnih stroškov na potnika, ki jih je uporabila Komisija in so po njenem mnenju pomembnejši glede na zgoraj navedene ugotovitve.
- (428) Za vsako transakcijo se dodatni operativni stroški na potnika pomnožijo z napovedanim dodatnim prometom, da se za vsako posamezno leto določijo skupni dodatni operativni stroški, povezani s pogodbo.

Predstavitev rezultatov za pogodbe z družbama Ryanair in AMS

- (429) Potem ko je Komisija za vsako pogodbo določila vse dodatne prihodke in stroške, ki bi jih napovedal udeleženelec v tržnem gospodarstvu, lahko za vsako pogodbo in vsako leto načrtovanega obdobja trajanja pogodbe določi diskontirane dodatne tokove (prihodki minus stroški). Ti rezultati so prikazani v preglednicah 6 do 11.
- (430) Komisija za vse pogodbe in za spremembo z dne 16. junija 2009 pogodbe iz leta 2005 za ruto Pau–London ugotavlja, da so vsi letni dodatni tokovi negativni, kot je prikazano v naslednjih preglednicah, kljub predpostavkam, ki jih je uporabila Komisija in so ugodne za družbo Ryanair, zlasti v zvezi z dodatnim prometom in dodatnimi stroški.
- (431) Komisija ugotavlja tudi, da bi ta ugotovitev veljala za pogodbe iz let 2007, 2008, 2009 in 2010, tudi če bi se izključili vsi dodatni operativni stroški in če bi se za dodatne stroške uporabili samo stroški nakupa storitev trženja.
- (432) Zato je jasno, da vse te pogodbe in sprememba z dne 16. junija 2009 pogodbe iz leta 2005 za London, ki jih je zbornica sklenila z družbama Ryanair in AMS ter so zajete v tej preiskavi, družbama Ryanair in/ali AMS dajejo gospodarsko prednost. Ta prednost je selektivna, saj izhaja iz pogodbenih določb, ki veljajo samo za družbo Ryanair ali AMS.
- (433) Sprememba z dne 16. junija 2009 pogodbe iz leta 2007 za ruto Pau–Charleroi, s katero so se stroški promocije zvišali z [...] EUR na [...] EUR na leto z učinkom od 1. januarja 2009, ne da bi se pri tem spremenile storitve, družbama Ryanair in AMS prav tako daje selektivno prednost, saj zbornica ni prejela ničesar v zameno za dodatno plačilo v višini [...] EUR na leto in od tega zlasti ni mogla pričakovati dodatnega prometa.

Preglednica 6

Potniki ((s) = sezonska)

Pogodba	Letov/teden	Letov/leto	Datum podpisa pogodb(e)	Datum začetka izvajanja	Prvotno načrtovani datum zaključka
London 2003	7	365	28. 1. 2003	28. 1. 2003	27. 1. 2008

Pogodba	Letov/teden	Letov/leto	Datum podpisa pogodb(e)	Datum začetka izvajanja	Prvotno načrtovani datum zaključka
London 2005	7	365	30. 6. 2005	30. 6. 2005	29. 6. 2010
Charleroi 2007	3	156	25. 9. 2007	30. 10. 2007	24. 9. 2012
Bristol 2008 (s)	3	50	31. 3. 2008	16. 5. 2008	13. 9. 2008
Bristol 2009 (s)	2	58	16. 6. 2009	1. 4. 2009	24. 10. 2009
Sprememba iz leta 2009 pogodbe iz leta 2005 za London		211	15. 6. 2009	1. 1. 2009	29. 6. 2010
London, Charleroi (s) in Beauvais (s) 2010	6	312	28. 1. 2010	30. 3. 2010	29. 3. 2011

Preglednica 7

Pogodba za ruto Pau–London iz leta 2003

(v EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Skupno število potnikov na dohodnih in odhodnih letih	108 479	117 275	117 275	117 275	117 275	8 796
Število povratnih letov na leto	338	365	365	365	365	27
<i>Pristajalna pristojbina</i>	41 797	46 089	47 011	47 951	48 910	3 742
<i>Potniška pristojbina</i>	192 550	212 325	216 572	220 903	225 322	17 237
<i>Storitve zemeljske oskrbe</i>	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
Letalski prihodki skupaj	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[0–99 999]
Neletalski prihodki	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Prihodki skupaj	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[0–99 999]
Operativni stroški (osebje, razni nakupi itd.)	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Stroški trženja	450 000	400 000	400 000	400 000	400 000	30 000

(v EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stroški skupaj	[600 000— 999 999]	[600 000— 999 999]	[600 000— 999 999]	[600 000— 999 999]	[600 000— 999 999]	[0—99 999]
Dodatni tokovi (prihodki minus stroški)	[-100 000 do – 299 999]	[-100 000 do – 299 999]	[-100 000 do – 299 999]	[-100 000 do – 299 999]	[-100 000 do – 299 999]	[-1 do – 99 999]

Preglednica 8

Pogodba za ruto Pau–London iz leta 2005

(v EUR)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Skupno število potnikov na dohodnih in odhodnih letih	58 963	117 275	117 275	117 275	117 275	58 311
Število povratnih letov na leto	184	365	365	365	365	181
<i>Pristajalna pristojbina</i>	22 832	46 319	47 246	48 191	49 154	24 929
<i>Potniška pristojbina</i>	105 544	214 120	218 402	222 770	227 226	115 241
<i>Storitve zemeljske oskrbe</i>	[0—99 999]	[0—99 999]	[0—99 999]	[0—99 999]	[0—99 999]	[0—99 999]
Letalski prihodki skupaj	[100 000— 299 999]	[300 000— 599 999]	[300 000— 599 999]	[300 000— 599 999]	[300 000— 599 999]	[100 000— 299 999]
Neletalski prihodki	[100 000— 299 999]	[100 000— 299 999]	[100 000— 299 999]	[100 000— 299 999]	[100 000— 299 999]	[100 000— 299 999]
Prihodki skupaj	[100 000— 299 999]	[300 000— 599 999]	[300 000— 599 999]	[300 000— 599 999]	[300 000— 599 999]	[100 000— 299 999]
Operativni stroški (osebje, razni nakupi itd.)	[100 000— 299 999]	[100 000— 299 999]	[100 000— 299 999]	[100 000— 299 999]	[100 000— 299 999]	[100 000— 299 999]
Stroški trženja	219 714	437 000	437 000	437 000	437 000	217 286
Stroški skupaj	[300 000— 599 999]	[600 000— 999 999]	[600 000— 999 999]	[600 000— 999 999]	[600 000— 999 999]	[300 000— 599 999]
Dodatni tokovi (prihodki minus stroški)	[-1 do – 99 999]	[-100 000 do – 299 999]	[-100 000 do – 299 999]	[-1 do – 99 999]	[-1 do – 99 999]	[-1 do – 99 999]

Preglednica 9

Sprememba z dne 16. junija 2009 pogodbe o storitvah trženja z dne 30. junija 2005

(v EUR)

	2009	2010
Skupno število potnikov na dohodnih in odhodnih letih	67 794	33 709
Število povratnih letov na leto	211	105
<i>Pristajalna pristojbina</i>	29 173	14 795
<i>Potniška pristojbina</i>	162 706	82 519
<i>Storitve zemeljske oskrbe</i>	[0–99 999]	[0–99 999]
Letalski prihodki skupaj	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Neletalski prihodki	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Prihodki skupaj	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
Operativni stroški (osebje, razni nakupi itd.)	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Stroški trženja	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Stroški skupaj	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
Dodatni tokovi (prihodki minus stroški)	[-1 do -99 999]	[-1 do -99 999]

Preglednica 10

Pogodba za ruto Pau–Charleroi iz leta 2007

(v EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Skupno število potnikov na dohodnih in odhodnih letih	13 366	50 123	50 123	50 123	50 123	36 757
Število povratnih letov na leto	42	156	156	156	156	114
<i>Pristajalna pristojbina</i>	5 409	20 691	21 104	21 526	21 957	16 424
<i>Potniška pristojbina</i>	26 264	100 461	102 470	104 520	106 610	79 744
<i>Storitve zemeljske oskrbe</i>	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
Letalski prihodki skupaj	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]

(v EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Neletalski prihodki	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
Prihodki skupaj	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Operativni stroški (osebje, razni nakupi itd.)	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
Stroški trženja	[0–99 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
Stroški skupaj	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]
Dodatni tokovi (prihodki minus stroški)	[-1 do -99 999]	[-100 000 do -299 999]	[-100 000 do -299 999]	[-100 000 do -299 999]	[-100 000 do -299 999]	[-100 000 do -299 999]

Preglednica 11

Pogodbi iz let 2008 in 2009 za ruto Pau–Bristol ter pogodba iz leta 2010 za rute Pau–London, Pau–Charleroi in Pau–Beauvais

(v EUR)

	Pogodba za Bristol iz leta 2008	Pogodba za Bristol iz leta 2009	Pogodba za London, Charleroi in Beauvais iz leta 2010	
	2008	2009	2010	2011
Skupno število potnikov na dohodnih in odhodnih letih	16 111	18 635	75 463	24 783
Število povratnih letov na leto	50	58	235	77
<i>Pristajalna pristojbina</i>	6 933	8 019	32 472	10 878
<i>Potniška pristojbina</i>	37 700	44 725	181 110	60 669
<i>Storitve zemeljske oskrbe</i>	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
Letalski prihodki skupaj	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Neletalski prihodki	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Prihodki skupaj	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
Operativni stroški (osebje, razni nakupi itd.)	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]

(v EUR)

	Pogodba za Bristol iz leta 2008	Pogodba za Bristol iz leta 2009	Pogodba za London, Charleroi in Beauvais iz leta 2010	
	2008	2009	2010	2011
Stroški trženja	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[1 000 000–1 499 999]	[300 000–599 999]
Stroški skupaj	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[1 000 000–1 499 999]	[300 000–599 999]
Dodatni tokovi (prihodki minus stroški)	[-1 do -99 999]	[-1 do -99 999]	[-600 000 do -999 999]	[-100 000 do -299 999]

Uporaba preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu za pogodbo z družbo Transavia

- (434) Komisija ponavlja, da je zbornica pripravila poslovni načrt pred sklenitvijo pogodbe z družbo Transavia za ruto Pau–Amsterdam (v nadaljnjem besedilu: poslovni načrt za družbo Transavia). Komisija meni, da je ta poslovni načrt primerno izhodišče za uporabo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu za pogodbo z družbo Transavia, in nima razloga za pomisleke glede uporabljenih predpostavk, razen v zvezi s časovnim okvirom, uporabljenim pri oceni. Ta časovni okvir je obravnavan v nadaljevanju.
- (435) Komisija ugotavlja, da ta poslovni načrt navaja „letni finančni rezultat“ (podoben dodatnim tokovom (prihodki minus stroški) v analizi pogodb z družbo Ryanair/AMS), ki je negativen v obdobju 2006–2008 in pozitiven v obdobju 2009–2012 (glej preglednico 12).
- (436) Poslovni načrt za družbo Transavia navaja, da naložba (donosnost naložbe) postane donosna (kumulativno) šele v sedmem letu. Z drugimi besedami, načrt ne vključuje uporabe diskontne stopnje za napovedane letne tokove, da bi se izračunala neto sedanja vrednost in se v zvezi z donosnostjo letališča preverilo, ali se negativni tokovi v zgodnjem obdobju izravnajo s pozitivnimi tokovi na koncu obravnavanega obdobja. V poslovnem načrtu je v bistvu uporabljena kumulativna vsota tokov brez diskontiranja (glej „kumulativni rezultat“ v preglednici 12), ki je negativna za obdobje 2006–2011, leta 2012 pa postane pozitivna⁽⁸⁵⁾.
- (437) Komisija je Francijo pozvala, naj opravi podrobno analizo na podlagi objektivnih informacij, s katerimi je bila zbornica seznanjena ob sklenitvi pogodbe z družbo Transavia, da bi ugotovila, ali bi udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki ga motivirajo obeti za dobiček, sklenil to pogodbo.
- (438) Francija je za to analizo uporabila „letni finančni rezultat“ iz poslovnega načrta za družbo Transavia, od tega zneska pa je odštela davek od dohodkov pravnih oseb za leta, v katerih so bili tokovi pozitivni, in nato uporabila 6,5-odstotno diskontno stopnjo za izračun neto sedanje vrednosti. Rezultat te analize je neto sedanja vrednost v višini [-100 000 do -200 000] EUR, izračunana za načrtovani datum uvedbe rute Pau–Amsterdam, tj. 26. april 2006.
- (439) Vendar Komisija ugotavlja, da poslovni načrt za družbo Transavia in izračun Francije temeljita na oceni donosnosti za obdobje 2006–2012, medtem ko naj bi se pogodba v skladu z njenimi pogoji izvajala samo do leta 2009 in ni vsebovala klavzule o samodejnem podaljšanju. Zaradi razlogov iz uvodnih izjav 393 do 397 mora analiza napovedane donosnosti temeljiti na prvotno načrtovanem obdobju izvajanja pogodbe in ne na daljšem obdobju. Razlog za to je zlasti, da razumen in preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu ob sklenitvi pogodbe ne more

⁽⁸⁵⁾ Komisija ugotavlja, da zbornica v poslovnem načrtu navaja, da letni rezultat v nekumulativnem smislu postane pozitiven takoj, ko se stroški trženja leta 2009 (četrtto leto) bistveno znižajo. To je mogoče pojasniti z dejstvom, da so plačila za trženje v skladu s pogoji pogodbe tretje leto znašala [...] EUR na potnika (z največjo letno vsoto [...] EUR), četrto leto pa naj bi se znižala na [...] EUR na potnika ([...] EUR za peto leto ter [...] EUR za šesto in sedmo leto). Glej uvodno izjavo 84.

računati na njeno podaljšanje pod enakimi ali drugačnimi pogoji ⁽⁸⁶⁾. Komisija ugotavlja, da bi neto sedanja vrednost, izračunana za obdobje 2006–2009 na podlagi letnih tokov, navedenih v poslovnem načrtu za ta leta, in z uporabo diskontne stopnje, ki jo je predlagala Francija, znašala [- 300 000 do - 400 000] EUR.

- (440) Komisija ugotavlja, da je pogodba ustvarila letne dodatne tokove, ki so bili v obdobju, zajetemu v analizi donosnosti (razen leta 2009, ko je dodatni tok skoraj enak nič), vsi negativni, kar nujno pomeni negativno neto sedanjo vrednost ne glede na to, kakšna diskontna stopnja se uporabi. Zato pogodba z družbo Transavia iz leta 2006 tej družbi daje gospodarsko prednost. Ker to prednost uživa samo eno podjetje, je selektivna.

Preglednica 12

Prilagojeni poslovni načrt za ruto Amsterdam–Pau za družbo Transavia

(v tisoč EUR)

Pau–Amsterdam		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Promet (potnikov)		22 662	32 542	40 402	48 724	55 198	64 368	64 368
Prihodki	skupaj (A)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Stroški	od katerih – storitve trženja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	skupaj (B)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Letni finančni rezultat	(A – B)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kumulativni rezultat		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Davek od dohodkov pravnih oseb		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dodatni finančni tok po davku od dohodkov		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Neto sedanja vrednost 2006–2009	[-300 do -400]							

8.1.1.3 Izkrivljanje konkurence

- (441) Če finančna pomoč države članice okrepi položaj podjetja glede na druga konkurenčna podjetja v trgovini znotraj Skupnosti, je treba za slednja šteti, da so pod vplivom pomoči. V skladu z ustaljeno sodno prakso ⁽⁸⁷⁾ je za ugotovitev, da ukrep izkrivlja ali bi lahko izkrivljajal konkurenco, dovolj, da prejemnik pomoči konkurira drugim podjetjem na trgih, odprtih za konkurenco.
- (442) Od začetka veljavnosti tretjega svežnja liberalizacije zračnega prevoza 1. januarja 1993 ⁽⁸⁸⁾ letalskim prevoznikom EU nič ne preprečuje, da bi opravljali lete na rutah v EU in koristili neomejeno dovoljenje za opravljanje kabotaže.

⁽⁸⁶⁾ Razumen in preudaren udeleženelec v tržnem gospodarstvu bi morda upošteval tudi verjetnost, da bo pogodba predčasno prekinjena. Verjetnost takega scenarija bi bila odvisna od podrobnosti klavzul pogodbe o prekinitvi.

⁽⁸⁷⁾ Sodba v zadevi T-214/95, Het Vlaamse Gewest (flamska regija) proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1998, str. II-717.

⁽⁸⁸⁾ 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).

- (443) Prednosti, ki so jih prejele družbe Ryanair, AMS in Transavia prek različnih pogodb in sprememb, zajetih v tej preiskavi, so okrepile njihov položaj glede na druge letalske prevoznike EU, ki dejansko tekmujejo ali bi lahko tekmovali z družbama Ryanair in Transavia za rute, na katerih delujeta. Zato so izkrivljale ali bi lahko izkrivljale konkurenco in vplivale na trgovino znotraj Skupnosti.

8.1.1.4 **Sklepna ugotovitev**

- (444) Različne pogodbe in spremembe, ki jih je zbornica sklenila z družbami Ryanair, AMS in Transavia ter so zajete v formalnem postopku preiskave, izpolnjujejo vsa merila iz člena 107(1) PDEU, zato vse pomenijo državno pomoč.

8.1.2 NEZAKONITOST POMOČI

- (445) Ti ukrepi so bili izvedeni brez odobritve Komisije, zato pomenijo nezakonito pomoč.

8.1.3 ZDRUŽLJIVOST Z NOTRANJIM TRGOM

- (446) Obravnavana pomoč je pomoč za tekoče poslovanje. Vendar se lahko taka pomoč razglasi za združljivo le v izjemnih in ustrezno utemeljenih okoliščinah.

- (447) Poleg tega bi morala Francija v skladu z ustaljeno sodno prakso⁽⁸⁹⁾ navesti, na kakšni pravni podlagi bi se lahko zadevna pomoč štela za združljivo z notranjim trgovom, in dokazati, da so pogoji za združljivost izpolnjeni. Zato je Komisija v sklepu o začetku postopka in zahtevi po dodatnih informacijah Francijo pozvala, naj navede morebitne pravne podlage za združljivost in ugotovi, ali so izpolnjeni ustrezni pogoji za združljivost, zlasti če bi se zadevna pomoč štela za zagonsko pomoč za uvedbo novih rut. Vendar Francija ni nikoli trdila, da zadevni ukrepi pomenijo zagonsko pomoč, združljivo z notranjim trgovom, in ni nikoli predlagala druge podlage za njihovo morebitno združljivost ali kakršnih koli razlogov, na podlagi katerih bi bilo mogoče to pomoč razglasiti za združljivo z notranjim trgovom. Poleg tega si ni nobena zainteresirana tretja stran prizadevala dokazati, da so ti ukrepi združljivi z notranjim trgovom.

- (448) Komisija kljub temu meni, da je koristno oceniti, v kakšni meri bi se lahko ta pomoč razglasila za združljivo v smislu njenega morebitnega prispevka k uvedbi novih rut ali novih pogostosti letov. Vendar je treba opozoriti, da je ta ocena nepotrebna, saj je treba zaradi dejstva, da država članica in zainteresirane tretje strani niso predložile nobenih dokazov o združljivosti pomoči, to pomoč razglasiti za nezdružljivo.

- (449) Nove smernice v zvezi s tako pomočjo določajo: „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“⁽⁹⁰⁾.

- (450) Smernice iz leta 2005 določajo, da bo Komisija „združljivost vsake pomoči financiranja letaliških infrastruktur ali zagonske pomoči, ki je bila dodeljena brez njene odobritve in ki torej krši člen 88(3) Pogodbe, preverila na podlagi teh smernic, če je bila pomoč dodeljena po njihovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije*. Sicer bo preverjanje izvedla na podlagi pravil, veljavnih ob dodelitvi pomoči“⁽⁹¹⁾.

- (451) Komisija poudarja, da je bila zadevna pomoč dodeljena za spodbuditev uvedbe novih rut, povečanje pogostosti letov na obstoječih rutah ali ohranitev rut, ki bi se sicer morda ukinitile. Zato gre za pomoč za tekoče poslovanje, katere cilj je spodbuditi odhodni letalski promet z regionalnega letališča. V zvezi s tem je treba opozoriti, da se pomoč za tekoče poslovanje glede na prakso odločanja Komisije redko razglasi za združljivo z notranjim trgovom, saj običajno izkrivlja konkurenčne pogoje v sektorjih, v katerih je dodeljena.

⁽⁸⁹⁾ Glej sodbo v zadevi C-364/90, Italijanska republika proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1993, str. I-2097, točka 20.

⁽⁹⁰⁾ Nove smernice, točka 174.

⁽⁹¹⁾ Točka 85 smernic iz leta 2005.

8.1.3.1 **Ukrepi, sprejeti pred začetkom veljavnosti smernic iz leta 2005**

- (452) Pogodba iz leta 2003 in pogodbi iz leta 2005 so bile sklenjene pred objavo smernic iz leta 2005 9. decembra 2005 ⁽⁹²⁾. V zvezi z združljivostjo pomoči, dodeljene pred tem datumom, točka 85 smernic iz leta 2005 in točka 174 novih smernic določata, da se uporabljajo pravila, ki so veljala v času dodelitve pomoči.
- (453) Pred sprejetjem smernic iz leta 2005 je Komisija sprejela smernice iz leta 1994 ⁽⁹³⁾. Vendar te smernice niso posebej obravnavale vprašanja pomoči za tekoče poslovanje, namenjene spodbuditi odhodnega letalskega prometa z regionalnih letališč. To vprašanje se je v bistvu postopoma pojavilo zaradi vse večjih zastojev na nekaterih velikih evropskih letališčih in razvoja nizkocenovnih letalskih prevoznikov, ki leta 1994 še niso obstajali. Zato Komisija meni, da smernic iz leta 1994 prav tako ni mogoče uporabiti za ta primer. Torej mora združljivost obravnavane pomoči oceniti neposredno na podlagi člena 107(3)(c) PDEU.
- (454) V zvezi s tem je treba opozoriti, da je Komisija sčasoma izpopolnila oceno te vrste državne pomoči, čeprav se nekateri vidiki niso spremenili. Ti vidiki izhajajo iz splošnih načel, ki urejajo združljivost pomoči v skladu z navedeno določbo Pogodbe.
- (455) V skladu s tem je Komisija v odločbi o letališču Manchester iz junija 1999 ⁽⁹⁴⁾ ugotovila, da so znižanja letaliških pristojbin, odobrena na nediskriminatoren način kot časovno omejeni ukrepi za spodbujanje novih rut, združljiva s pravili o državni pomoči.
- (456) Pozneje je Komisija v svoji odločbi iz februarja 2004 o letališču Charleroi ⁽⁹⁵⁾ pojasnila, da so lahko „ukrepi pomoči za tekoče poslovanje, ki naj bi prispevali k prihodu novih letalskih prevoznikov ali povečali pogostost nekaterih letov, nujno orodje za razvoj majhnih regionalnih letališč. Ti ukrepi lahko zainteresirane družbe dejansko prepričajo, da sprejmejo tveganje vlaganja v nove rute. Vendar je treba za razglasitev take pomoči za združljivo na podlagi člena 87(3)(c) Pogodbe ugotoviti, ali je ta pomoč potrebna in sorazmerna z zastavljenim ciljem ter ali vpliva na trgovino v obsegu, ki je v nasprotju s skupnimi interesi“. Komisija je zato opredelila določene pogoje, ki morajo biti izpolnjeni, da se lahko ta pomoč za tekoče poslovanje razglasi za združljivo, in sicer zlasti:
- pomoč mora prispevati k doseganju cilja v interesu Skupnosti, in sicer razvoja regionalnega letališča prek neto povečanja prometa na novih rutah ⁽⁹⁶⁾,
 - pomoč mora biti potrebna v smislu, da se ne dodeli za ruto, na kateri že deluje isti ali drug letalski prevoznik, ali za podobno ruto ⁽⁹⁷⁾,
 - pomoč mora imeti spodbujevalni učinek v smislu, da prispeva k razvoju dejavnosti, ki bo po določenem obdobju verjetno postala donosna, kar pomeni, da je pomoč časovno omejena ⁽⁹⁸⁾,
 - pomoč mora biti sorazmerna, tj. znesek mora biti povezan z neto razvojem prometa ⁽⁹⁹⁾, ter
 - pomoč mora biti dodeljena na podlagi preglednih in nediskriminatornih meril ter ne sme biti kombinirana z drugimi vrstami pomoči.

⁽⁹²⁾ Glej opombo 18.

⁽⁹³⁾ Smernice Skupnosti o uporabi členov 92 in 93 Pogodbe ES in člena 61 Sporazuma EGP o državnih pomočeh v letalskem sektorju (UL C 350, 10.12.1994, str. 5).

⁽⁹⁴⁾ Glej Odločbo NN 109/98 z dne 14. junija 1999 z naslovom Združeno kraljestvo, Letališče Manchester (*United Kingdom, Manchester Airport*).

⁽⁹⁵⁾ Odločba Komisije 2004/393/ES z dne 12. februarja 2004 o ugodnostih, ki jih Regija Valonija in Brussels South Charleroi Airport priznavata letalski družbi Ryanair ob njeni namestitvi v Charleroiju (UL L 137, 30.4.2004, str. 1). Ta odločba je bila razglašena za nično s sodbo v zadevi T-196/04, Ryanair Ltd proti Komisiji Evropskih skupnosti (sodba v zadevi Charleroi), ZODl. 2008, str. II-3643. Vendar kaže, kako se je razvila ocena Komisije v zvezi z zadevno pomočjo.

⁽⁹⁶⁾ Glej uvodne izjave 283 do 297.

⁽⁹⁷⁾ Glej uvodne izjave 288 do 309.

⁽⁹⁸⁾ Glej uvodne izjave 311 do 317.

⁽⁹⁹⁾ Glej uvodne izjave 318 do 325.

- (457) Smernice iz leta 2005 in nove smernice natančno opredeljujejo ta načela združljivosti, vendar še vedno velja, da lahko Komisija pomoč za tekoče poslovanje, dodeljeno letalskim prevoznikom, razglasi za združljivo, če ta prispeva k razvoju manjših letališč prek neto povečanja prometa na novih rutah, če je pomoč potrebna v smislu, da ni dodeljena za ruto, na kateri že deluje isti ali drug letalski prevoznik, ali za podobno ruto⁽¹⁰⁰⁾, če je pomoč časovno omejena in če bo ruta, za katero je pomoč dodeljena, verjetno postala donosna⁽¹⁰¹⁾, če je znesek povezan z neto razvojem prometa, če je pomoč dodeljena na podlagi preglednih in nediskriminatornih meril ter če pomoč ni kombinirana z nobeno drugo vrsto pomoči⁽¹⁰²⁾.
- (458) V zvezi s tem je Komisija v uvodni izjavi 140 sklepa o razširitvi postopka navedla, da bo združljivost teh ukrepov ocenila na podlagi vseh petih navedenih meril. Opozoriti je treba, da niti Francija niti zainteresirane tretje strani niso nasprotovale uporabi teh meril.
- (459) Komisija meni, da je treba v tem primeru združljivost pogodbe iz leta 2003 in pogodb iz leta 2005 oceniti na podlagi navedenih splošnih načel.

Prispevek k razvoju manjših letališč prek neto povečanja prometa na novih rutah

- (460) V obdobju 2003–2005 je letni promet na letališču Pau znašal približno 700 000 potnikov na leto. Komisija meni, da je bilo letališče takrat majhno.
- (461) Komisija v zvezi z novo ruto Pau–London Stansted meni, da je pogodba iz leta 2003 vključevala uvedbo nove rute, za katero je bilo verjetno, da bo prinesla neto povečanje prometa. Pogodbi iz leta 2005 pa sta vključevali nadaljevanje delovanja na isti ruti dve leti po njeni uvedbi, pri čemer se pogostost letov ni povečala. Zato Komisija meni, da pogodbi iz leta 2005 ne izpolnjujeta pogoja v zvezi z neto povečanjem prometa.

Pomoč ni dodeljena za ruto, na kateri že deluje isti ali drug letalski prevoznik, ali za podobno ruto

- (462) Ko je družba Ryanair leta 2003 uvedla ruto Pau–London Stansted, na tej ni deloval noben letalski prevoznik.
- (463) Vendar sta se pogodbi iz leta 2005 nanašali na isto ruto Pau–London Stansted. Na tej ruti je družba Ryanair na podlagi pogodbe iz leta 2003 delovala že skoraj dve leti z enako pogostostjo letov, kot jo je določala ta pogodba. Zato Komisija v zvezi s pogodbama iz leta 2005 meni, da navedeni pogoj ni izpolnjen.

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

- (464) Komisija poudarja, da Francija kljub temu, da je bila pozvana k temu, ni predložila nobene študije donosnosti za ruto Pau–London, zajeto v pogodbah iz let 2003 in 2005, ki bi jo predložila družba Ryanair kot dokaz, da je bila pomoč, dodeljena z obravnavanimi pogodbami, upravičena. Glede na to in na podlagi zabeleženih dejstev se zdi, da organi, ki so dodelili obravnavano pomoč, niso imeli jasnih pričakovanj, da bo ruta Pau–London postala donosna brez pomoči in v bolj ali manj kratkem roku. Komisija v zvezi s tem poudarja, da študije, ki so jih predložili francoski organi v zvezi z gospodarskimi koristmi rut, na katerih je delovala družba Ryanair, analizirajo možne učinke teh rut na razvoj regije, vendar ne vključujejo napovedi glede prihodnje donosnosti teh rut ali drugih rut, na katerih bi lahko družba Ryanair delovala v prihodnosti. Nasprotno analiza različnih pogodb, sklenjenih z družbo Ryanair, dokazuje, da naj bi se pomoč, dodeljena tej družbi za te rute, sčasoma povečala, celo po prenehanju pogodb iz leta 2003 in 2005, prav zato, da bi bile te rute dovolj donosne, da bi družba Ryanair še naprej delovala na njih.
- (465) Čeprav so bili ti ukrepi časovno omejeni, Komisija ugotavlja, da petletno obdobje trajanja vsake pogodbe ni bilo potrebno ali sorazmerno s stroški, nastalimi zaradi uvedbe nove rute, saj v letalskem sektorju običajno zadostuje pogodbeno obdobje, krajše od treh let⁽¹⁰³⁾.

⁽¹⁰⁰⁾ Glej točke 71 do 75 ter 79(b) in (c) smernic iz leta 2005 ter točke 139, 140, 141 in 151 novih smernic.

⁽¹⁰¹⁾ Glej točko 79(b), (d) in (i) smernic iz leta 2005 ter točko 147 novih smernic.

⁽¹⁰²⁾ Glej točki 79(g) in (h) ter 80 smernic iz leta 2005 ter točke 150, 152 in 153 novih smernic.

⁽¹⁰³⁾ Nove smernice, točka 147.

- (466) Komisija zato meni, da pogodba iz leta 2003 in pogodbi iz leta 2005 ne izpolnjujejo pogoja, da morajo biti ukrepi časovno omejeni in vključevati verjetnost, da bodo rute postale donosne.

Znesek mora biti povezan z neto razvojem prometa

- (467) Pogodba iz leta 2003 je bila povezana z uvedbo nove dnevne rute med letališčema Pau in London, za katero Komisija ocenjuje, da bi skupni letni promet na njej lahko dosegel 117 275 potnikov (glej preglednico 7). Ta pogodba je bila torej povezana z neto povečanjem števila potnikov, saj ta ruta prej ni obstajala.
- (468) Pogodbi iz leta 2005 pa nista bili povezani z uvedbo nove rute, ampak z nadaljevanjem delovanja na obstoječi ruti Pau–London brez povečanja pogostosti letov. Komisija zato meni, da zneski pomoči, ki izhajajo iz pogodb iz leta 2005, niso bili povezani z neto razvojem prometa.

Pomoč mora biti dodeljena na podlagi preglednih in nediskriminatornih meril ter ne sme biti kombinirana z drugimi vrstami pomoči

- (469) V svojem odgovoru na vprašanje, ali je bila pomoč dodeljena na podlagi preglednih in nediskriminatornih meril, se je Francija preprosto sklicevala na publikacije zbornice iz let 2007 in 2009, ki so bile objavljene po koncu trajanja pogodb iz let 2003 in 2005, zato so nepomembne za to analizo. Iz vseh zapisov je razvidno, da so bile pogodbe iz let 2003 in 2005 dogovorjene dvostransko in nepregledno ter da ni bilo postopka, kot je javni razpis, ki bi preprečil diskriminacijo. Zadevna pomoč zato ne izpolnjuje pogoja v zvezi s preglednostjo in nediskriminacijo.

Sklepna ugotovitev

- (470) Glede na navedeno je jasno, da pogodbe iz let 2003 in 2005 po mnenju Komisije pomenijo nezakonito pomoč, ki je nezdružljiva z notranjim trgovom.

8.1.3.2 Ukrepi, sprejeti po začetku veljavnosti smernic iz leta 2005

- (471) Komisija smernice iz leta 2005 uporablja za pogodbe, sklenjene po začetku veljavnosti teh smernic.
- (472) Točka 27 smernic iz leta 2005 določa, da se pomoči za tekoče poslovanje (kot je zagonska pomoč za nove rute), dodeljene letalskim prevoznikom, štejejo za združljive samo izjemoma in pod strogimi pogoji, v najbolj prikrajšanih regijah Evrope, kot so regije, upravičene do odstopanja od člena 107(3)(a) PDEU, najbolj oddaljene regije in regije z nizko gostoto prebivalstva.
- (473) Letališče Pau ni v taki regiji, zato to odstopanje zanj ne velja.
- (474) Kot pri ukrepih, sprejetih pred začetkom veljavnosti smernic iz leta 2005, Komisija opozarja, da niti Francija niti zainteresirane tretje strani niso dokazale združljivosti teh ukrepov z notranjim trgovom na podlagi smernic iz leta 2005 ali na kakršni koli drugi podlagi.
- (475) Ugotovitve Komisije v zvezi s pogoji iz točke 79(a) do (l) smernic iz leta 2005 so navedene v uvodnih izjavah 476 do 480.
- (476) Nekateri pogoji, kot so pogoji iz točke 79(a) in (b) smernic iz leta 2005 v zvezi z operativno licenco letalskega prevoznika in kategorijo letališča, so izpolnjeni.
- (477) Pogoj iz točke 79(h) (Nediskriminatorna dodelitev) smernic iz leta 2005 se glasi: „Vsak javni organ, ki načrtuje dodelitev zagonskih pomoči za novo progo družbi, prek letališča ali ne, mora objaviti svoj projekt v zadostnem roku in z zadostnim oglaševanjem, da se vsem zainteresiranim letalskim družbam omogoči, da ponudijo svoje storitve“. Komisija ugotavlja, da so bile pogodbe v tem primeru dogovorjene neposredno z zadevnimi letalskimi prevozniki in brez oglaševanja. To pomeni, da je bila pomoč dodeljena brez odprtega razpisnega postopka, v katerem bi se lahko drugi potencialno zainteresirani letalski prevozniki javili za delovanje na zadevnih rutah pod enakimi pogoji, da bi lahko koristili zagonsko pomoč.

- (478) Kljub temu Komisija ugotavlja, da je zbornica leta 2007 in 2009 objavila obvestila v reviji Air & Cosmos⁽¹⁰⁴⁾, s katerimi je letalske prevoznike povabila, da razvijejo nove storitve v zameno za zagonsko pomoč. Vendar je Francija navedla, da so bili ti pozivi neuspešni, zato se je zbornica dogovorila neposredno z določenimi letalskimi prevozniki. Zato nezakonita pomoč, ugotovljena v tej preiskavi, ne izhaja iz objave navedenih obvestil, ampak iz dvostranskih pogajanj. Pogoj iz točke 79(h) torej ni izpolnjen.
- (479) Kar zadeva pogoj iz točke 79(i) (poslovni načrt, iz katerega je razvidna donosnost rute, in analiza vpliva nove rute na konkurenčne rute) smernic iz leta 2005, je Komisija Francijo pozvala, naj navede, ali so bili taki poslovni načrti pripravljene, in, če je temu tako, naj predloži kopije teh načrtov. Niti Francija niti zainteresirane tretje strani niso sporočile, ali taki poslovni načrti obstajajo. Zato pogoj iz točke 79(i) ni izpolnjen.
- (480) Točka 79(j) (Oglaševanje) smernic iz leta 2005 določa, da morajo zadevni javni organi objaviti seznam subvencioniranih rut, na katerem so za vsako ruto navedeni vir javnega financiranja, upravičena družba, izplačani znesek pomoči in število zadevnih potnikov. V tem primeru je Francija potrdila, da seznam rut in družb, ki prejemajo finančne spodbude ali plačila za trženje, ni bil objavljen vsako leto. Pogoj iz točke 79(j) smernic iz leta 2005 zato ni izpolnjen.

Sklepna ugotovitev

- (481) Vse pogodbe in spremembe, ki jih je zbornica sklenila z družbami Ryanair, AMS in Transavia ter so zajete v formalnem postopku preiskave, pomenijo nezakonito državno pomoč, ki je nezdružljiva z notranjim trgovom.

8.2 UKREPI V KORIST UPRAVLJAVCA LETALIŠČA

- (482) Zbornica je v obdobju 2000–2010 od več javnih organov prejela subvencije za opremo v skupnem znesku približno 17,8 milijona EUR. Prejela je tudi subvencijo v višini 3,521 milijona EUR za pokritje stroškov, ki naj bi po navedbah francoskih organov izhajali iz državnih nalog, ki jih opravlja letališče (v nadaljnjem besedilu: subvencije za državne naloge)⁽¹⁰⁵⁾.

8.2.1 OBSTOJ POMOČI V SMISLU ČLENA 107(1) PDEU

- (483) V skladu s členom 107(1) PDEU je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli oblika pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgovom, če vpliva na trgovino med državami članicami.
- (484) Da bi ukrep pomenil državno pomoč, morajo biti izpolnjeni vsi naslednji pogoji: (1) zadevni ukrep se financira iz državnih sredstev in ga je mogoče pripisati državi, (2) ukrep daje gospodarsko prednost, (3) ta prednost je selektivna, (4) zadevni ukrep izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco ter vplival na trgovino med državami članicami in (5) upravičenec je podjetje v smislu člena 107(1) PDEU, kar pomeni, da opravlja gospodarsko dejavnost.
- (485) Za ugotovitev, ali subvencije iz uvodnih izjav 88 do 108 pomenijo državno pomoč, je treba najprej preveriti, ali je njihov upravičenec, tj. upravljavec letališča Pau, opravljal gospodarsko dejavnost, ko so bile subvencije dodeljene. Komisija bo najprej proučila to vprašanje, preden oceni subvencije za državne naloge in subvencije za opremo, da bi ugotovila, ali pomenijo državno pomoč.

8.2.1.1 *Pojma podjetja in gospodarske dejavnosti*

- (486) Kot je Komisija pojasnila v novih smernicah⁽¹⁰⁶⁾, je treba od datuma sodbe v zadevi „Aéroports de Paris“ (12. decembra 2000) upravljanje in gradnjo letališke infrastrukture obravnavati kot nalogo, ki se uvršča na področje nadzora državnih pomoči. V nasprotju s tem so lahko javni organi zaradi negotovosti, ki je obstajala pred to sodbo, 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 pred 12. decembrom 2000, ne more preverjati na podlagi pravil o državni pomoči.

⁽¹⁰⁴⁾ Glej uvodno izjavo 132.

⁽¹⁰⁵⁾ Glej preglednico 3.

⁽¹⁰⁶⁾ Točki 28 in 29.

- (487) Poleg tega je v novih smernicah⁽¹⁰⁷⁾ navedeno, da vse dejavnosti letališča niso nujno gospodarske narave. 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.
- (488) Glede na preglednico 4 so se subvencije, dodeljene leta 2004 in 2009, uporabile za financiranje naložb v vozno stezo, vzletno-pristajalno stezo, razsvetljavo in parkirišče. To infrastrukturo in opremo poslovno upravlja zbornica, ki je upravljavec letališča in zaračunava stroške uporabnikom teh sredstev. Take naložbe so torej neločljivo povezane z gospodarsko dejavnostjo upravljavca letališča. Subvencije za opremo, dodeljene leta 2004 in 2009, so torej koristile gospodarskim dejavnostim. Poleg tega so bile dodeljene po 12. decembru 2000. V zvezi s pojmom podjetja in gospodarske dejavnosti bi lahko te subvencije zato spadale na področje uporabe pravil o državni pomoči.
- (489) Nasprotno so bile subvencije za opremo, dodeljene leta 1999 in 2000, ki so navedene v preglednici 4 in so se uporabile za financiranje naložb v tovorni in potniški terminal, opremo za vzletno-pristajalno stezo in kogeneracijsko elektrarno, dodeljene pred 12. decembrom 2000. Zato Komisija teh ukrepov ne sme preveriti v okviru tega sklepa.
- (490) Subvencije, ki jih je generalni svet departmaja Pyrénées-Atlantiques izplačal v obdobju 2000–2005 za odplačilo glavnice posojila v višini 779 000 EUR⁽¹⁰⁸⁾, ki ga je najela zbornica, so zajete v pogodbi o načrtu financiranja letališča Pau, sklenjeni 5. novembra 1990. Ta pogodba je vsebovala nepreklicno zavezo javnih organov, da bodo odplačali zadevni dolg. Ker je bila ta pogodba sklenjena pred sodbo v zadevi „Aéroports de Paris“, Komisija ne sme proučiti plačil, izvedenih na podlagi te pogodbe, v skladu s pravili o državni pomoči.
- (491) Komisija v oddelku 8.2.1.2 proučuje, v kolikšni meri so se subvencije za državne naloge dejansko uporabile za financiranje dejavnosti, ki običajno spadajo v pristojnost države pri izvrševanju njenih uradnih pooblastil kot javnega organa.

8.2.1.2 *Subvencije za državne naloge*

- (492) Kot je razvidno iz preglednice 3, formalni postopek preiskave zajema subvencije iz sklada FIATA in subvencije za financiranje različnih naložb, in sicer prostorov in vozil za letališko gasilsko in varnostno službo ter naprav za računalniško tomografijo⁽¹⁰⁹⁾. Te različne subvencije so bile dodeljene v okviru splošnega sistema za financiranje državnih nalog na francoskih letališčih, opisanega v oddelku 4.3.2.
- (493) Kot je navedeno zgoraj, glede na nove smernice in sodno prakso 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. V skladu z novimi smernicami se dejavnosti, kot so kontrola zračnega prometa, policija, carina, gasilci, dejavnosti, nujne za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja, ter naložbe v zvezi z infrastrukturo in opremo, potrebno za izvajanje navedenih dejavnosti, na splošno štejejo za negospodarske⁽¹¹⁰⁾.
- (494) Nove smernice določajo tudi, da mora biti javno financiranje takih negospodarskih dejavnosti, da ne bi pomenilo državne pomoči, strogo omejeno na zagotavljanje nadomestila stroškov, ki nastanejo v okviru teh dejavnosti, in ne sme povzročiti neupravičene diskriminacije med letališči. V zvezi s tem drugim pogojem smernice pojasnjujejo, da kadar je v skladu z danim pravnim redom običajno, da morajo nekatera civilna letališča kriti 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⁽¹¹¹⁾.

⁽¹⁰⁷⁾ Točki 34 in 35.

⁽¹⁰⁸⁾ Glej predzadnjo vrstico preglednice 3.

⁽¹⁰⁹⁾ Glej prvo in drugo vrstico preglednice 3.

⁽¹¹⁰⁾ Točka 35.

⁽¹¹¹⁾ Točki 36 in 37.

- (495) Dejavnosti, ki se financirajo v okviru splošnega sistema za financiranje državnih nalog na francoskih letališčih, opisanega v oddelku 4.3.2, vključujejo varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja⁽¹¹²⁾, naloge policije⁽¹¹³⁾, reševanje in gašenje požarov⁽¹¹⁴⁾, zagotavljanje varnosti zračnega prometa⁽¹¹⁵⁾ ter varstvo človekovega in naravnega okolja⁽¹¹⁶⁾. Za te dejavnosti se lahko upravičeno šteje, da spadajo v pristojnost države pri izvrševanju njenih uradnih pooblastil kot javnega organa. Torej lahko Francija te naloge na podlagi pravil o državni pomoči upravičeno šteje za „državne“ ali, drugače povedano, negospodarske. Zato lahko zagotovi javna sredstva za nadomestilo stroškov, ki jih imajo upravljavci letališč pri opravljanju teh nalog, če so jim te naloge dodeljene z nacionalno zakonodajo in če to financiranje ne povzroči prekomernega nadomestila ali diskriminacije med letališči.
- (496) Iz opisov v oddelku 4.3.2 je razvidno, da sistem, ki ga določa francoska zakonodaja, temelji na strogih mehanizmih predhodnega in naknadnega nadzora stroškov, ki zagotavljajo, da upravljavci letališč prek letališkega davka in dopolnilne sheme prejmejo samo zneske, nujno potrebne za kritje stroškov.
- (497) Poleg tega se ta sistem uporablja za vsa francoska civilna letališča v smislu vrst nalog, zaradi katerih je potrebno nadomestilo, in mehanizmov financiranja. Pogoji v zvezi z nediskriminacijo je torej izpolnjen. Čeprav francoska zakonodaja upravljavcem letališč nalaga državne naloge, od njih ne zahteva, da te naloge financirajo, saj jih financira država. Zato nadomestilo stroškov, ki izhajajo iz teh nalog, z javnimi sredstvi ne zniža stroškov, ki jih morajo upravljavci letališč običajno kriti v skladu s francosko zakonodajo.
- (498) Sredstva, ki jih francoski upravljavci letališč prejmejo na podlagi tega sistema, zato niso državna pomoč.
- (499) V skladu s tem subvencije za državne naloge, navedene v drugi in tretji vrstici tabele 3, s katerimi so se financirale naložbe v dejavnosti za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja, reševanje iz letal in gašenje požarov, niso državna pomoč.

8.2.1.3 Subvencije za opremo, dodeljene leta 2004 in 2009

- (500) Zdaj je treba proučiti, ali so subvencije za opremo, dodeljene leta 2004 in 2009, državna pomoč. Te subvencije so prikazane v preglednici 13.

Preglednica 13

Subvencije za opremo in naložbe iz let 2004 in 2009

(v milijonih EUR)

Subjekti, ki so dodelili subvencije za opremo	Leto dodelitve	Narava naložb	Skupni izplačani znesek	Skupna vrednost naložbe
Generalni svet departmaja Pyrénées-Atlantiques	2004	delo na vozni stezi	1,6	2,6
Regionalni svet Akvitanije				
Evropska unija (ESRR)				

⁽¹¹²⁾ Ta kategorija vključuje varnostne preglede oddane prtljage, potnikov in ročne prtljage ter nadzor nad dostopom do območij omejenega gibanja.

⁽¹¹³⁾ Ta kategorija vključuje avtomatiziran mejni nadzor z biometrično identifikacijo.

⁽¹¹⁴⁾ Kot je navedeno v uvodni izjavi 493, so te tri kategorije izrecno navedene v novih smernicah kot primeri negospodarskih dejavnosti.

⁽¹¹⁵⁾ Ta kategorija vključuje preprečevanje nevarnosti v zvezi s prostoživečimi živalmi.

⁽¹¹⁶⁾ Ta kategorija vključuje okoljske ukrepe.

(v milijonih EUR)

Subjekti, ki so dodelili subvencije za opremo	Leto dodelitve	Narava naložb	Skupni izplačani znesek	Skupna vrednost naložbe
Syndicat Mixte de l'Aéroport de Pau-Pyrénées	2009	obnova vzletno-pristajalne steze in razsvetljave razširitev parkirišča	4,1	5,1
Skupaj			5,8	7,7

Državna sredstva in odgovornost države

- (501) Generalni svet departmaja Pyrénées-Atlantiques je zbornici dodelil subvencije, financirane iz sredstev departmaja Pyrénées-Atlantiques, ki je decentraliziran lokalni organ. Spomniti je treba, da so zadevna sredstva državna. Sredstva lokalnih organov se štejejo za državna sredstva v skladu s členom 107 PDEU⁽¹¹⁷⁾. Poleg tega je za odločitve takih organov odgovorna država, enako kot za ukrepe, ki jih sprejme osrednji organ⁽¹¹⁸⁾.
- (502) Enako velja za subvencije, ki sta jih dodelila regionalni svet Akvitanije in mešani sindikat, ki je združenje lokalnih organov pod popolnim nadzorom teh organov.
- (503) Poleg tega je ESRR delno financiral delo na vozni stezi. Financiranje iz ESRR se šteje za državna sredstva in ga je mogoče pripisati državi, saj je dodeljeno pod nadzorom zadevne države članice⁽¹¹⁹⁾.
- (504) Subvencije za opremo iz let 2004 in 2009 so bile torej v celoti financirane iz državnih sredstev in jih je mogoče pripisati državi v smislu člena 107(1) PDEU.

Selektivna prednost za upravljavca letališča

- (505) Za ugotovitev, ali državni ukrep pomeni pomoč, je treba ugotoviti, ali je upravičeno podjetje dobilo gospodarsko prednost, ki mu je omogočila, da se izogne kritju stroškov, ki bi jih moralo običajno kriti s svojimi finančnimi sredstvi, ali je dobilo prednost, ki je pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi pridobilo⁽¹²⁰⁾, in ali se lahko zadevni ukrep obravnava kot nadomestilo za izvajanje obveznosti javnih služb, ki izpolnjuje pogoje iz sodbe v zadevi Altmark⁽¹²¹⁾.
- (506) V zvezi s tem zadnjim vprašanjem je treba najprej opozoriti, da Francija ni jasno navedla, ali je bil po njenem mnenju upravljavec letališča Pau zadolžen za izvajanje resnične storitve splošnega pomena. V svojih pripombah glede sklepa o razširitvi postopka je v zvezi s tem zgolj navedla, da so lahko francoski organi zaradi odsotnosti jasno določene veljavne pravne podlage (pred objavo smernic iz leta 2005) upravičeno menili, da je financiranje letališke infrastrukture, o katerem je bila takrat sprejeta odločitev, pomenilo ukrep politike načrtovanja rabe zemljišč, da je letališče na splošno opravljalo nalogo splošnega gospodarskega pomena in da ta naloga ni spadala na področje uporabe pravil o državni pomoči⁽¹²²⁾.

⁽¹¹⁷⁾ Sodba v združenih zadevah T-267/08 in T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais (T-267/08) in Communauté d'agglomération du Douaisis (T-279/08) proti Evropski komisiji, ZOdl. 2011, str. II-1999, točka 108.

⁽¹¹⁸⁾ Sodba v združenih zadevah T-127/99, T-129/99 in T-140/99, Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava (T-127/99), Comunidad Autónoma del País Vasco in Gasteizko Industria Lurra, SA (T-129/99) ter Daewoo Electronics Manufacturing España, SA (T-148/99) proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 2002, str. II-1330, točka 142.

⁽¹¹⁹⁾ V zvezi z opredelitvijo sredstev ESRR kot državne pomoči glej na primer Odločbo Komisije v zadevi N 514/06, *South Yorkshire digital region broadband project* (Projekt za širokopasovni dostop „Digital Region“ v južnem Yorkshiru), uvodna izjava 29, in Odločbo Komisije v zadevi N 44/10, *Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city centre* (Razvoj infrastrukture na otoku Krievu Sala za premestitev pristaniških dejavnosti iz središča mesta), uvodni izjavi 69 in 70.

⁽¹²⁰⁾ Sodba v zadevi C-301/87, Francoska republika proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1990, str. I-307, točka 41.

⁽¹²¹⁾ Sodba v zadevi C-280/00, Altmark Trans GmbH in Regierungspräsidium Magdeburg proti Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH in Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht (v nadaljnjem besedilu: sodba v zadevi Altmark), Recueil 2003, str. I-7747.

⁽¹²²⁾ Odstavek 13(1).

- (507) Francija je dodala, da meni, da bi bilo treba za letališča z manj kot enim milijonom potnikov na leto na splošno šteti, da zagotavljajo storitve splošnega gospodarskega pomena, saj imajo pomembno vlogo v smislu načrtovanja rabe zemljišč, gospodarskega in družbenega razvoja njihovih regij ter prekrivanja njihovih dejavnosti. Francoski organi menijo tudi, da ta letališča le malo vplivajo na notranji trg. Zato menijo, da se financiranje, dodeljeno tem letališčem, ne bi smelo šteti za državno pomoč ali da bi bilo treba tako financiranje razglasiti za združljivo z notranjim trgov in izvzeti iz zahteve po priglasitvi v skladu z Odločbo Komisije z dne 28. novembra 2005 o uporabi člena 86(2) Pogodbe ES [člen 106(2) PDEU] za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljene nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena, ki je veljala do 20. decembra 2011 ⁽¹²³⁾.
- (508) Vendar Komisija meni, da ta utemeljitev ne zadostuje za ugotovitev, da je upravljavec letališča Pau odgovoren za izvajanje resničnih storitev splošnega gospodarskega pomena. Kot je navedeno v novih smernicah ⁽¹²⁴⁾, Komisija meni, da se lahko splošno upravljanje letališča v upravičenih primerih obravnava kot storitev splošnega gospodarskega pomena. Vendar meni, da je 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 posegalo v njegov družbeni in gospodarski razvoj.
- (509) Ob upoštevanju tega načela ni mogoče predpostavljati, da je upravljanje katerega koli francoskega letališča z manj kot enim milijonom potnikov na leto resnična storitev splošnega gospodarskega pomena. Francija mora oceniti poseben položaj vsakega letališča v tej kategoriji in Komisiji predložiti to analizo, če želi vztrajati pri mnenju, da je upravljanje tega letališča storitev splošnega gospodarskega pomena. Samo tako bi lahko Komisija za vsak primer posebej preverila, ali je Francija storila očitno napako pri presoji, ko je zadevno letališče obravnavala kot storitev splošnega gospodarskega pomena.
- (510) V tem primeru Komisija ni prejela nobene take posebne analize za letališče Pau. Poleg tega zaradi bližine letališča Tarbes, ki je oddaljeno 50 km, vožnja do njega pa traja manj kot 40 minut, ni mogoče trditi, da bi bil del območja, ki mu morda služi letališče Pau, brez tega letališča izoliran od ostalega območja Unije v tolikšni meri, da bi to posegalo v njegov družbeni in gospodarski razvoj. Vztrajanje pri takem mnenju bi kazalo na očitno napako pri presoji v zvezi s tem.
- (511) Glede na Sporočilo Komisije o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena ⁽¹²⁵⁾, mora biti naloga opravljanja javnih storitev, da bi bil izpolnjen prvi pogoj iz sodbe v zadevi Altmark, dodeljena z enim ali več aktov, ki imajo lahko glede na zakonodajo posamezne države članice obliko zakona ali podzakonskega akta ali pogodbe. Poleg tega mora akt ali vrsta aktov določati vsaj vsebino in trajanje obveznosti javne storitve, zadevno podjetje in, če je primerno, ozemlje, vrsto vseh izključnih ali posebnih pravic, ki jih podjetju dodeli zadevni organ, merila za izračun, nadzor in pregled nadomestila ter ureditve za preprečitev kakršnega koli prekomernega nadomestila in njegovo izterjavo. Edini akti Francije, ki bi lahko morda izpolnjevali te pogoje, so odlok iz leta 1965 ⁽¹²⁶⁾ in njegove poznejše spremembe, kolikor zbornici nalagajo razne obveznosti v smislu upravljanja (vključno v zvezi z delovnim časom in enako obravnavo uporabnikov), servisiranja, vzdrževanja in razvoja, pri čemer te obveznosti veljajo za določeno obdobje. Vendar nobeden od teh aktov ne določa ureditev za izračun in pregled mehanizmov finančnih nadomestil.
- (512) Zato Komisija na podlagi zabeleženih dejstev meni, da upravljanja letališča Pau ni mogoče šteti za resnično storitev splošnega gospodarskega pomena.
- (513) Tudi če bi se domnevalo, da je upravljanje letališča mogoče šteti za tako storitev, subvencije za opremo, zajete v tej preiskavi, ne bi izpolnjevale vseh pogojev iz sodbe v zadevi Altmark. V bistvu te subvencije za opremo vključujejo več posameznih subvencij, ki so bile izplačane ob različnih časih za kritje stroškov naložb, ki so bile takrat potrebne. Te subvencije torej ne izhajajo iz mehanizma nadomestil, ki bi bil vzpostavljen vnaprej ter objektivno in pregledno, tj. ko so javni organi zbornici zaupali upravljanje letališča ali ko so sprejeli akte, ki so podaljšali ali pojasnili pogoje tega upravljanja. Zato te subvencije ne izpolnjujejo drugega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark, ki se glasi: „merila, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, morajo biti določena vnaprej ter objektivno in pregledno, da bi se preprečila ekonomska ugodnost, ki bi prejemniku dajala prednost v primerjavi s konkurenčnimi podjetji“ ⁽¹²⁷⁾.

⁽¹²³⁾ Odstavek 13(3).

⁽¹²⁴⁾ Točka 72.

⁽¹²⁵⁾ UL C 8, 11.1.2012, str. 4, točka 52.

⁽¹²⁶⁾ Glej uvodno izjavo 27.

⁽¹²⁷⁾ Glej točko 90 sodbe v zadevi Altmark, navedene v opombi 121.

- (514) Ker obravnavane subvencije za opremo ne izpolnjujejo pogojev iz sodbe v zadevi Altmark, je treba proučiti, ali so bile dodeljene pod običajnimi tržnimi pogoji.
- (515) V zvezi s tem je treba spomniti, da „kapital, ki ga država neposredno ali posredno da na voljo podjetju v okoliščinah, ki ustrezajo običajnim tržnim pogojem, ne more veljati za državno pomoč“⁽¹²⁸⁾.
- (516) Za ugotovitev, ali so bile subvencije za opremo iz let 2004 in 2009 dodeljene pod običajnimi tržnimi pogoji, je treba zanje uporabiti preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu. To vključuje presojo, ali bi javni organi ob dodelitvi teh subvencij lahko pričakovali finančni donos, pri čemer ta analiza sama po sebi izključuje morebitne pričakovane koristi v smislu lokalnega gospodarskega razvoja.
- (517) V tem primeru Komisija najprej ugotavlja, da zbornica upravlja letališče na podlagi koncesije, ki poteče leta 2015. Lastništvo tega letališča, ki je bilo na začetku v državni lasti, je bilo 1. januarja 2007 preneseno na mešani sindikat. Zbornica torej ni lastnica zemljišča in infrastrukture.
- (518) Glede tega je zbornica v svojih pripombah v zvezi s subvencijami za opremo navedla, da zneski subvencij ustrezajo naložbam, ki so jih izvedli lastniki letališke infrastrukture pri vzdrževanju in izboljševanju te infrastrukture, torej so bile te naložbe izvedene izključno v korist lastnikov. Zbornica je trdila, da ji ti zneski niso dali nobene gospodarske prednosti v njeni vlogi upravljavca letališča. Dodala je, da so koncedent in lokalni organi s plačilom teh subvencij za opremo ravnali povsem naravno v svoji vlogi lastnikov letališke infrastrukture in na podlagi koncesije za javno opremo, da bi zagotovili, da se opravijo vzdrževalna dela, posodobitve in izboljšanja javnih storitev letališča, ter s tem razvili svoje premoženje. Po navedbah zbornice so bile te naložbe torej odgovornost javnega lastnika opreme in ne njenega upravljavca.
- (519) Vendar je iz zabeleženih dejstev jasno, da je financiranje potrebnih naložb pod finančnimi pogoji koncesije odgovornost zbornice in ne javnega lastnika. Odlok iz leta 1965, s katerim je bila dodeljena koncesija, koncesionarju jasno dodeljuje naloge izgradnje ali vzpostavitve, razvoja in vzdrževanja struktur, stavb, objektov in opreme. Francija je to potrdila in navedla, da so naložbe, potrebne za nadgradnjo, obnovo, vzdrževanje, razširitev ali posodobitev letališča, odgovornost koncesionarja.
- (520) Francija je v zvezi s tem poudarila, da sprememba z dne 8. novembra 2001 (v nadaljnjem besedilu: tretja sprememba) odloka iz leta 1965 ni spremenila finančnih pogojev koncesije, zlasti v zvezi z odgovornostjo za naložbe, potrebne za vzdrževanje in obnovo letališča. Poleg tega je navedla, da sprememba z dne 3. marca 2010 (v nadaljnjem besedilu: četrta sprememba), sklenjena med mešanim sindikatom in zbornico po prenosu lastništva leta 2007, prav tako ni spremenila finančnih pogojev koncesije. Tako kot predhodne spremembe je koncesionarju naložila odgovornost za naložbe, potrebne za njegovo dejavnost⁽¹²⁹⁾.
- (521) Kot je dokazala proučitev odloka iz leta 1965 in njegovih sprememb ter potrdila Francija, je v nasprotju s trditvami zbornice ta dejansko odgovorna za izvedbo in financiranje naložb, kot so tiste, financirane z obravnavanimi subvencijami za opremo.
- (522) Poleg tega se zdi, da različni zadevni javni organi ob dodelitvi subvencij za opremo leta 2004 in 2009 niso mogli pričakovati donosnosti naložb, ki bi verjetno zadovoljila udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki bi deloval namesto njih. Zemljišče in infrastruktura sta bili leta 2004 v bistvu v lasti države, leta 2009 pa v lasti mešanega sindikata. Vendar so edini prihodki, ki jih je letališče Pau prineslo vsakemu od teh javnih lastnikov, do leta 2010 vključevali le minimalno državno pristojbino v višini 100 FRF na leto, ki se je po navedenem letu zvišala na 100 EUR na leto. Subvencije za opremo iz let 2004 in 2009 niso povzročile zvišanja te državne pristojbine, ki je bila določena z odlokom iz leta 1965 in spremenjena z nekaterimi njegovimi spremembami. Zato država in mešani sindikat kot lastnika nista mogla pričakovati, da bodo subvencije za opremo, dodeljene leta 2004 in 2009, ustvarile oprijemljiv donos njunih naložb, vsaj ne do načrtovanega izteka koncesijske dobe leta 2015. Poleg tega nobeni zabeleženi podatki ne kažejo, da sta država leta 2004 in mešani sindikat leta 2009 pričakovala, da bodo te subvencije za

⁽¹²⁸⁾ Glej točko 69 sodbe v zadevi Stardust Marine, navedene v opombi 36.

⁽¹²⁹⁾ Četrta sprememba določa pravila glede „povratnih sredstev“ koncesije, ki vključujejo vsa premična in nepremična sredstva, ki jih koncedent da na voljo koncesionarju. Povratna sredstva torej vključujejo zemljišče, strukture, stavbe, objekte, sisteme in intelektualna dela, ki so potrebni za upravljanje letališča in jih koncesionar obnovi ali zgradi oziroma vzpostavi med trajanjem koncesije, ter premična sredstva, ki so potrebna za upravljanje letališča in jih koncesionar obnovi ali zgradi oziroma vzpostavi med trajanjem koncesije. V skladu s četrto spremembo mora koncesionar po izteku koncesijske pogodbe ta sredstva koncedentu vrniti brezplačno in v odličnem stanju. Četrta sprememba določa tudi, da bo po izteku koncesijske pogodbe koncedent plačeval letne obresti in amortizacijo za posojila, ki jih je upravičeno najel koncesionar za potrebe koncesije, in koncesionarju povrnil predplačila, ki jih je ta plačal s svojimi sredstvi, ali neamortizirano vrednost objektov, ki jih je ta zgradil s svojimi sredstvi, če teh vračil ni mogoče izvesti v breme obratnega kapitala letališča. Te finančne določbe, ki veljajo po izteku koncesijske dobe, ne spremenijo dejstva, da so naložbe, potrebne za upravljanje letališča, odgovornost koncesionarja v času izvedbe teh naložb.

opremo povečale vrednost sredstev, s čimer bi lahko naložbe teh dveh subjektov postale donosne v okviru nove koncesije, ki bi se začela leta 2016. Francija zlasti ni predložila nobenih informacij o načrtih države ali mešanega sindikata v zvezi s finančnimi pogoji prihodnje koncesije in morebitnimi pristojbinami, ki bi jih lahko pričakoval lastnik letališča.

- (523) Javni organi, ki so sodelovali pri financiranju obravnavanih subvencij, ne da bi bilo zemljišče ali infrastruktura ob dodelitvi teh subvencij v njihovi neposredni ali posredni lasti (prek mešanega sindikata), tudi ne bi mogli pričakovati donosnosti svojih naložb, ki bi lahko iz njihovih naložbenih izdatkov ustvarila dobiček. Ta ugotovitev velja za generalni svet departmaja Pyrénées-Atlantiques in regionalni svet Akvitanije, ki nista bila lastnika letališča, ko sta se leta 2004 odločila prispevati k financiranju dela na vozni stezi.
- (524) Opozoriti je treba tudi, da po navedbah Francije odločitev javnih organov za naložbe ni temeljila le na obetih za neposredni dobiček in da je zbornica plačala samo simbolično pristojbino. Odločitev organov za naložbe je očitno temeljila na pričakovanih dolgoročnih koristih za regijo v smislu razvoja gospodarstva in turizma. Ta izjava potrjuje, da javni organi niso pričakovali, da bodo njihovi naložbeni izdatki ustvarili dobičke. Udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki bi deloval namesto teh organov, ne bi upošteval edine koristi, ki so jo pričakovali ti organi, tj. razvoja gospodarstva in turizma. To kaže, da načela udeleženca v tržnem gospodarstvu ni mogoče uporabiti za obravnavane subvencije za opremo.
- (525) Glede na navedeno subvencije za opremo iz let 2004 in 2009 ne izpolnjujejo pogojev preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu. Te subvencije so v bistvu znižale naložbene stroške, ki bi jih morala kriti zbornica, organi, ki so dodelili te subvencije, pa niso mogli pričakovati zadostne donosnosti teh naložb. Poleg tega so te prednosti selektivne, saj jih je uživalo samo eno podjetje.

8.2.1.4 *Vpliv na trgovino znotraj skupnosti in konkurenco*

- (526) Kot upravljavec letališča Pau zbornica tekmuje z drugimi letališči, zlasti tistimi, ki služijo istemu ciljnemu območju. V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da je letališče Tarbes-Lourdes-Pyrénées 50 km oddaljeno od letališča Pau in od leta 2009 prav tako ponuja lete v London. Poleg tega je letališče Biarritz-Anglet-Bayonne manj kot 100 km oddaljeno od letališča Pau ter ponuja lete na letališča Charleroi, London Stansted, Manchester in na druge destinacije v Združenem kraljestvu. Pomoč zbornici bi zato lahko izkrivljala konkurenco. Ker sta trg letaliških storitev in trg letalskega prevoza odprta za konkurenco v EU, bi lahko pomoč vplivala tudi na trgovino med državami članicami.
- (527) Na splošno je treba poudariti, da upravljavci letališč v EU tekmujejo med sabo, da bi privabili letalske prevoznike. Letalski prevozniki se o tem, na katerih rutah delovati, in o pogostostih letov na teh rutah odločijo na podlagi različnih meril. Ta merila vključujejo morebitne stranke, ki jih lahko pričakujejo na teh rutah, pa tudi značilnosti letališč na obeh koncih teh rut.
- (528) Letalski prevozniki upoštevajo zlasti merila, kot so vrsta zagotovljenih letaliških storitev, prebivalstvo ali gospodarska dejavnost v bližini letališča, zastoji, dostop po kopnem ali celo višina pristojbin ter splošni poslovni pogoji uporabe 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⁽¹³⁰⁾.
- (529) Zato letalski prevozniki svoja sredstva, zlasti letala in posadke, razporedijo med različne rute, pri tem pa med drugim upoštevajo storitve, ki jih ponujajo upravljavci letališč, in cene teh storitev.
- (530) Iz vsega navedenega izhaja, da so subvencije za opremo iz let 2004 in 2009 zbornici dale gospodarsko prednost ter s tem morda okrepile njen položaj v primerjavi z drugimi evropskimi upravljavci letališč. Zato bi lahko te subvencije izkrivljale konkurenco in vplivale na trgovino med državami članicami.

⁽¹³⁰⁾ Nove smernice, točka 43.

8.2.1.5 Sklep o obstoju pomoči

- (531) Zaradi razlogov iz uvodnih izjav 483 do 530 subvencije za opremo, dodeljene zbornici leta 2004 in 2009, pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

8.2.2 NEZAKONITOST POMOČI

- (532) Subvencije za opremo iz let 2004 in 2009 so bile dodeljene brez priglasitve.
- (533) Kot je navedeno zgoraj, je Francija v svojih pripombah menila, da je treba letališča z manj kot enim milijonom potnikov na leto na splošno šteti kot storitve splošnega gospodarskega pomena in da se zato financiranja, ki jim je dodeljeno, ne sme šteti za državno pomoč ali da je treba tako financiranje razglasiti za združljivo z notranjim trgov in ga izvzeti iz zahteve po priglasitvi v skladu z odločbo SSGP iz leta 2005.
- (534) Vendar, kot je navedeno zgoraj, Komisija na podlagi zabeleženih dejstev meni, da upravljanja letališča Pau ni mogoče šteti za resnično storitev splošnega gospodarskega pomena. Zato subvencij iz let 2004 in 2009 ni bilo mogoče izvzeti iz zahteve po priglasitvi iz člena 108(3) PDEU na podlagi odločbe SSGP iz leta 2005.
- (535) Poleg tega, kot je navedeno zgoraj, te subvencije ne izhajajo iz mehanizma nadomestil, vzpostavljenega vnaprej ter objektivno in pregledno, tj. ko so javni organi zbornici zaupali upravljanje letališča ali ob sprejetju aktov, ki so podaljšali ali pojasnili pogoje za to upravljanje. Zato te subvencije ne izpolnjujejo pogoja iz člena 4(d) odločbe SSGP iz leta 2005, v skladu s katerim mora akt ali akti, ki dajejo pooblastilo za izvajanje storitve splošnega gospodarskega pomena, določati merila za izračun, nadzor in pregled nadomestila. To je drugi razlog, zakaj subvencij iz let 2004 in 2009 ni bilo mogoče izvzeti iz zahteve po priglasitvi iz člena 108(3) PDEU na podlagi odločbe SSGP iz leta 2005.
- (536) Glede na navedeno subvencije za opremo iz let 2004 in 2009 pomenijo nezakonito pomoč.

8.2.3 ZDRUŽLJIVOST Z NOTRANJIM TRGOM

- (537) Kot je pojasnjeno zgoraj, so subvencije za opremo, dodeljene leta 2004 in 2009, znižale naložbene stroške, ki bi jih morala običajno kriti zbornica. Zato pomenijo pomoč za naložbe. Poleg tega so bile dodeljene pred začetkom veljavnosti novih smernic 4. aprila 2014. V skladu z navedenimi smernicami bo Komisija za nezakonito pomoč letališčem za naložbe uporabila pravila, ki so veljala v času dodelitve pomoči⁽¹³¹⁾.
- (538) Kar zadeva subvencijo iz leta 2009, so v času njene dodelitve veljale smernice iz leta 2005, zato je treba zanjo uporabiti te smernice. Subvencija iz leta 2004 pa je bila dodeljena pred začetkom veljavnosti smernic iz leta 2005, ko ni bilo posebnega merila združljivosti za pomoč letališčem za naložbe. Zato mora Komisija to subvencijo oceniti neposredno na podlagi člena 107(3)(c) PDEU ob upoštevanju svoje prakse odločanja v zvezi s tem. Poudariti je treba, da je bila praksa odločanja Komisije v zvezi z oceno združljivosti pomoči, dodeljene upravljavcem letališč, združena v smernicah iz leta 2005. Komisija zato meni, da je treba združljivost subvencije iz leta 2004 z notranjim trgov oceniti na podlagi meril iz smernic iz leta 2005.
- (539) Komisija je v skladu s smernicami iz leta 2005⁽¹³²⁾ subvencije za opremo iz let 2004 in 2009 ocenila na podlagi naslednjih meril:
- izgradnja in uporaba infrastrukture ustrezata cilju splošnega interesa, ki je jasno opredeljen (regionalni razvoj, dostopnost itd.),
 - infrastruktura je potrebna in sorazmerna z zadanim ciljem,
 - infrastruktura ponuja zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe, zlasti glede na uporabo obstoječe infrastrukture,

⁽¹³¹⁾ Nove smernice, točka 173.

⁽¹³²⁾ Točka 61.

— dostop do infrastruktur je odprt za vse morebitne uporabnike enako in brez razlikovanja ter

— vpliv na razvoj trgovine ni v nasprotju z interesom Unije.

- (540) Poleg tega da mora državna pomoč letališčem izpolnjevati merila iz uvodne izjave 539, mora biti kot vse druge državne pomoči potrebna in sorazmerna z zastavljenim ciljem, da se lahko razglasi za združljivo z notranjim trgovom na podlagi člena 107(3)(c) PDEU. Zato bo Komisija poleg združljivosti z navedenimi merili iz smernic iz leta 2005 ocenila združljivost s tema meriloma potrebnosti in sorazmernosti.
- (541) Komisija najprej opozarja, da morajo biti stroški, upravičeni do pomoči letališču za naložbe, v skladu s smernicami iz leta 2005 omejeni na naložbene stroške za letališko infrastrukturo v pravem pomenu besede (vzletno-pristajalne steze, terminali, letališke ploščadi itd.) ali objekte, ki jih neposredno podpirajo (gasilski objekti, varnostna ali zaščitna oprema). Vendar morajo upravičeni stroški izključevati stroške izvajanja komercialnih dejavnosti, ki niso v neposredni zvezi z osnovnimi dejavnostmi letališč, in sicer stroške izgradnje, financiranja, obratovanja in najema nepremičnin, ne le za pisarne in skladišča, ampak tudi za hotele in industrijska podjetja znotraj letališča, trgovine, restavracije in parkirišča.
- (542) Subvencija iz leta 2004 se je v celoti uporabila za financiranje dela na vozni stezi. Vsi naložbeni stroški tega dela so bili upravičeni do pomoči za naložbe v skladu s smernicami iz leta 2005, saj je vozna steza del letališke infrastrukture. Subvencija iz leta 2009 je bila dodeljena kot prispevek k financiranju vrste naložb v vzletno-pristajalno stezo in razsvetljavo ter razširitev parkirišča, ki je predstavljala majhen delež skupnih naložbenih stroškov⁽¹³³⁾. Vzletno-pristajalna steza in razsvetljava sta del letališke infrastrukture. Zato so naložbeni stroški za to infrastrukturo upravičeni. Vendar je treba stroške razširitve parkirišča izključiti iz upravičenih stroškov, saj parkirišča niso del letališke infrastrukture. Skupni znesek subvencije iz leta 2009, tj. 4,1 milijona EUR, ne presega skupnega zneska upravičenih stroškov za vzletno-pristajalno stezo in razsvetljavo, tj. 4,7 milijona EUR. Subvencija iz leta 2009 se je torej uporabila izključno za financiranje upravičenih stroškov⁽¹³⁴⁾.
- (543) Subvenciji za opremo iz let 2004 in 2009 (katerih skupna zneska znašata 1,6 milijona EUR in 4,1 milijona EUR) ne presegata upravičenih stroškov, izračunanih za ti subvenciji (2,6 milijona EUR oziroma 4,7 milijona EUR), vendar sta njuni intenzivnosti pomoči visoki (62 % oziroma 88 %).

8.2.3.1 *Jasno opredeljen cilj splošnega interesa*

- (544) S subvencijo iz leta 2004 se je financiralo delo na vozni stezi, s katerim se je ta oprema nadgradila za zagotovitev boljšega pretoka komercialnega prometa med prometnimi konicami.
- (545) Upravičene naložbe, financirane s subvencijo iz leta 2009, so vključevale popravila vzletno-pristajalne steze in razsvetljave, ki so bila potrebna za ohranitev zmogljivosti letališča in njegovo ponovno certifikacijo za srednje velika letala z 200–250 sedeži. Razsvetljavo kategorije III, ki je bila nameščena v obdobju 1992–1993, in manevrske površine, ki so bile urejene leta 1990, je bilo treba na eni strani popraviti zaradi starosti (saj njihova življenjska doba običajno traja od 10 do 15 let) in na drugi strani posodobiti. Ta posodobitev je bila potrebna, saj bi se lahko letališču sicer kmalu odvzel certifikat zaradi neizpolnjevanja pogojev glede zmogljivosti, ki jo zahteva odlok o pogojih za odobritev in delovanje letališč, zlasti v zvezi z natančnimi prileti kategorije III.
- (546) Zato subvenciji iz let 2004 in 2009 nista bistveno povečali zmogljivosti. V bistvu so se z njima financirali popravila in posodobitev za ohranitev ustreznega stanja infrastrukture, da bi lahko še naprej sprejemala enake vrste letal in obseg prometa kot prej ter da bi se izboljšalo delovanje letališča med prometnimi konicami.

⁽¹³³⁾ Manj kot 10 % skupnih naložbenih stroškov (glej preglednico 4, ibid. opomba 1).

⁽¹³⁴⁾ Glej Odločbo Komisije v zadevi SA.38168 – Hrvaška – Razvoj letališča Dubrovnik, uvodni izjavi 10 in 28.

- (547) Letališče Pau ima velik obseg poslovnega prometa, saj ta predstavlja od 60 % do 70 % skupnega prometa na letališču. Razlog za to je prisotnost številnih podjetij v mestu Pau in njegovi okolici. Francija je v zvezi s tem navedla, da je kotlina mesta Pau tretje glavno gospodarsko območje širše jugozahodne regije Francije za kotlinama mest Lacq in Oloron. V mestu Pau so mednarodni in regionalni sedeži različnih velikih podjetij ter raziskovalna in proizvodna središča. Odsotnost letališča Pau ali bistveno zmanjšanje njegove zmogljivosti bi lahko škodilo tej gospodarski dejavnosti, saj si poslovni potniki na splošno prizadevajo čim bolj skrajšati trajanje potovanja in se zlasti isti dan vrniti s povratnim letom. Če bi morali poslovni potniki v mesto Pau ali iz njega potovati prek letališča, kot je letališče Tarbes, ki ni v neposredni bližini mesta, bi lahko številna podjetja to štela za oviro.
- (548) Poleg tega je pretok turistov na letališču Pau velik, zlasti zaradi njegove bližine Pirenejem in tamkajšnjim zimskim letoviščem. Študije, ki jih je opravila zbornica, posebej navajajo, da so potniki družbe Ryanair, ki tvorijo glavno turističnega prometa, med svojim bivanjem v regiji mesta Pau leta 2005 porabili 8 milijonov EUR, leta 2010 pa 56 milijonov EUR.
- (549) Zaradi vseh teh razlogov sta subvenciji za opremo, ki ju je zbornica prejela leta 2004 in 2009, prispevali h gospodarskemu razvoju mesta Pau in njegove regije glede na vpliv tega letališča na turizem in gospodarsko dejavnost na splošno.
- (550) Ti subvenciji sta prispevali tudi k dostopnosti te regije, zlasti za turiste in poslovne potnike. V zvezi s tem je treba opozoriti, da je letališče Pau 50 km oddaljeno od letališča Tarbes in 100 km od letališča Biarritz. Zato ni verjetno, da bi časovno občutljivi potniki, zlasti poslovni potniki, letališče Biarritz šteli za sprejemljivo nadomestno možnost, saj je preveč oddaljeno od letališča Pau.
- (551) Poleg tega se zdi, da imajo ta tri letališča precej različne vrste prometa:
- letališče Pau ima velik obseg poslovnega prometa z razmeroma velikim deležem domačih potnikov, ki potujejo z družbo Air France, in velikim deležem regionalnega prometa glede na skupni promet,
 - letališče Biarritz ima velik obseg turističnega prometa s potniki, ki potujejo na atlantsko obalo in do meje s Španijo, zanj pa je značilen velik obseg sezonskega prometa v poletnih mesecih in velik obseg nizkocenovnega prometa,
 - letališče Tarbes je v prvi vrsti tržna niša, osredotočena na versko svetišče v Lurdu, in ima velik delež mednarodnega čarterskega prometa. To je razvidno iz dejstva, da je obseg prometa letališča v obdobju 2001–2011 ostal na ravni približno 400 000 potnikov na leto, razen leta 2008, ko se je število potnikov povečalo na 678 000 zaradi praznovanja obletnice svetišča v Lurdu.
- (552) Ti podatki kažejo, da ta letališča služijo precej različnim tržnim segmentom in da so zato zgolj nepopolni medsebojni nadomestki. To potrjujejo tudi statistični podatki o prometu, ki so podrobneje predstavljeni v uvodnih izjavah 567 do 572 v okviru analize obsega izkrivljanja konkurence, ki ga je povzročila pomoč. Zato pomoč za naložbe, ki prispeva k ohranitvi dobrega stanja letališča Pau, do določene mere prispeva k dostopnosti regije, saj potnikom in letalskim prevoznikom ni treba izbrati nepopolnega nadomestka.
- (553) Poleg tega v mestu Pau ni železniške proge za visoke hitrosti, najbližja pa je v Bordeauxu, vožnja do katerega traja 1 uro in 40 minut. Za vse destinacije, ki so dosegljive z leti na kratke razdalje z letališča Pau, bi uporaba vlaka kot nadomestnega načina prevoza torej znatno podaljšala trajanje prevoza, zato je vlak zelo nepopoln nadomestek. Celo najbližja španska letališča so približno dve uri vožnje oddaljena od mesta Pau, zato za večino potnikov verjetno niso sprejemljivi nadomestki za letališče Pau.
- (554) Zato se zdi, da sta subvenciji za opremo iz let 2004 in 2009 kljub temu, da poleg letov iz mesta Pau obstajajo tudi drugi načini prevoza, in kljub bližini letališča Tarbes prispevali k izboljšanju dostopnosti regije in regionalnemu gospodarskemu razvoju.

8.2.3.2 **Infrastruktura je potrebna in sorazmerna z zadanim ciljem**

- (555) Kot je navedeno v uvodni izjavi 546, dela, financirana s subvencijama za opremo iz let 2004 in 2009, niso bistveno povečala zmogljivosti, temveč so bila namenjena preprosto ohranitvi stanja infrastrukture, da bi ta lahko še naprej sprejemala dotedanji obseg prometa in da bi se izboljšala učinkovitost med prometnimi konicami.

- (556) Te naložbe torej niso presegle tega, kar je letališče potrebovalo, da bi lahko v dobrih pogojih, vključno med prometnimi konicami, še naprej sprejemalo promet, ki ga je sprejemalo do takrat. Te naložbe so bile torej potrebne in sorazmerne z zadanim ciljem.

8.2.3.3 *Infrastruktura ponuja zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe*

- (557) Opozoriti je treba, da se je promet na letališču Pau v obdobju 2000–2009 gibal od približno 580 000 do 820 000 potnikov na leto, leta 2008 pa je dosegel vrhunec z 820 000 potniki. Leto 2002 je bilo edino leto v obdobju 2000–2009, ko je promet padel pod 600 000 potnikov. Vendar je število potnikov (580 000) tudi leta 2002 ostalo blizu tega praga. Glede na ta precej spremenljiv promet, ki pa je skoraj vedno presegel 600 000 potnikov na leto, in glede na stabilno prisotnost družbe Air France leta 2004 in 2009, ki je ustvarila večino prometa in velik delež poslovnega prometa, se je zbornica torej lahko zanašala na dobre možnosti uporabe, ki so ustrezale vsaj osnovni ravni dejavnosti letališča, to je približno 600 000 potnikov na leto.
- (558) Te možnosti so zato upravičile naložbe, katerih cilj je bil ohraniti ustrezno stanje infrastrukture, da bi ta lahko sprejemala dotedanji obseg prometa in da bi se povečala učinkovitost med prometnimi konicami, ne da bi se bistveno povečala zmogljivost. V zvezi s tem je treba spomniti, da je bilo delo na vozni stezi, financirano s subvencijo iz leta 2004, namenjeno posodobitvi infrastrukture za boljše obvladovanje prometa med prometnimi konicami. Poleg tega so popravila vzletno-pristajalne steze in razsvetljave leta 2009 vključevala zamenjavo opreme za enako, saj se območje ni povečalo, vzletno-pristajalna steza ni bila razširjena, da bi ustrezala učinkovitejšim letalom, in operativni minimumi pri zmanjšani vidljivosti se niso izboljšali. Življenjska doba te opreme je 10 do 15 let. Zamenjana oprema se je pred temi popravili uporabljala 16 do 19 let. Subvencija za opremo iz leta 2009 se je torej uporabila zgolj za obnovo naložb, ki so dosegle konec svoje življenjske dobe.
- (559) Obnovljena infrastruktura je torej ponujala zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe, ko so bile dodeljene subvencije za opremo.

8.2.3.4 *Enak dostop do infrastrukture brez razlikovanja*

- (560) Letališče Pau je dostopno za vse letalske prevoznike, ki ga želijo uporabiti, brez kakršnih koli posebnih omejitev. Dostop do te infrastrukture je torej enak za vse uporabnike brez razlikovanja v smislu smernic iz leta 2005.

8.2.3.5 *Vpliv na razvoj trgovine ni v nasprotju s skupnim interesom*

- (561) Kot je navedeno zgoraj, je letališče Pau 50 km oddaljeno od letališča Tarbes in 100 km od letališča Biarritz. Ker je letališče Biarritz daleč od letališča Pau, ni verjetno, da bi ga pomemben delež potnikov štel za sprejemljiv nadomestek za letališče Pau. Zato je malo verjetno, da je pomoč, ki jo je prejelo letališče Pau, močno vplivala nanj.
- (562) Nasprotno pa je letališče Tarbes precej blizu letališča Pau, saj je od njega oddaljeno samo 50 km, vožnja do njega pa traja manj kot 40 minut. Na prvi pogled je torej verjetno, da sta subvenciji za opremo iz let 2004 in 2009 močno vplivali na njegovo dejavnost.
- (563) Vendar več dejavnikov spodkopava to ugotovitev. Letališče Pau že dolgo deluje in več desetletij sprejema redne lete. Obravnavane subvencije za opremo so vključevale enkratno pomoč, ki je bila izplačana pred kar nekaj leti in je bila v bistvu omejena na financiranje del, potrebnih za ohranitev stanja infrastrukture, da bi ta lahko sprejemala obseg prometa, ki ga je sprejemala do takrat. Niso se uporabile za financiranje bistvenih povečanj zmogljivosti. Zato je osnovni učinek subvencij za opremo na letališče Tarbes izhajal iz ohranitve dobrega stanja dolgo delujočega letališča, ki je razmeroma blizu in brez teh subvencij ne bi moglo več delovati ali pa bi delovalo v slabših pogojih. Vendar te subvencije niso ustvarile novih zmogljivosti v konkurenci z letališčem Tarbes.
- (564) Poleg tega obravnavane subvencije za opremo niso bile pomoč za tekoče poslovanje za financiranje trajajočega primanjkljaja iz rednega poslovanja. V obravnavanem primeru, ki vključuje samo pomoč za naložbe, takšna pomoč za tekoče poslovanje ni bila ugotovljena.

- (565) Poleg tega, kot je navedeno zgoraj, letališči Pau in Tarbes služita precej različnima tržnima segmentoma. V prometu na letališču Tarbes prevladujejo čarterski leti, na katerih letijo predvsem obiskovalci verskega svetišča v Lurdu, pri čemer mednarodni leti predstavljajo velik delež prometa ⁽¹³⁵⁾.
- (566) Za razliko od letališča Tarbes ima letališče Pau velik obseg poslovnega prometa z razmeroma velikim deležem domačih potnikov, ki potujejo z družbo Air France, in velikim deležem regionalnega prometa glede na skupni promet, zlasti na ruti Pau–Pariz. Kot je navedeno v uvodni izjavi 547, poslovni promet predstavlja od 60 % do 70 % vsega prometa na letališču Pau, kotlina mesta Pau pa je tretje glavno gospodarsko območje v širši jugozahodni regiji Francije za kotlinama mest Lacq in Oloron. Zato sta letališči Pau in Tarbes usmerjeni na različne tržne segmente. Zaprtje letališča Pau ali poslabšanje njegovih pogojev delovanja ne bi nujno povzročilo samodejne preusmeritve prometa na letališče Tarbes in obratno.
- (567) Primerjava razvoja prometa na letališčih Pau, Tarbes in Biarritz, ki je prikazana v preglednici 14, kaže, da ni jasne povezave med razlikami v prometu na teh letališčih:

⁽¹³⁵⁾ Na spletnem mestu letališča je navedeno: „To letališče je drugo največje v regiji Midi-Pyrénées s povprečno 400 000 do 450 000 potniki na leto. Promet na letališču je predvsem čarterski, saj je letališče v neposredni bližini Marijinega mesta Lurd. Približno 50 različnih letalskih prevoznikov vsako leto nudi lete na več kot 80 destinacij v Evropi in po vsem svetu“. Glej <http://www.tlp.aeroport.fr/gp/Presentation/117>

Preglednica 14
Primerjava razvoja prometa na letališčih Pau, Biarritz in Tarbes v tisoč potnikov

Letališče	Vrsta prometa	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tarbes	notranji promet brez nizkokocenovnih letalskih prevoznikov	63	114	49	55	89	97	98	110	114	100	115
	promet družbe Ryanair	1							1	13	7	41
	drugi nizkokocenovni in čarterski letalski prevozniki	351	326	328	356	373	353	346	577	354	327	346
	Skupaj	415	440	377	411	462	450	444	678	481	436	452
Pau	notranji promet brez nizkokocenovnih letalskih prevoznikov	595	582	624	619	615	628	630	643	572	553	599
	promet družbe Ryanair			53	96	107	106	95	143	103	108	22
	drugi nizkokocenovni letalski prevozniki					1	25	33	25	11	5	9
	čarterski letalski prevozniki	5	3	5	6	6	4	3	6	5	8	10
	Skupaj	600	585	682	721	729	763	761	817	691	674	640
Biarritz	notranji promet brez nizkokocenovnih letalskih prevoznikov	673	658	660	649	652	666	666	616	611	609	658
	promet družbe Ryanair	108	117	134	130	150	184	233	216	199	176	167
	drugi nizkokocenovni letalski prevozniki					6	6	12	170	176	186	195
	čarterski letalski prevozniki	9	3	5	7	8	9	17	26	25	18	13
	Skupaj	790	778	799	786	816	865	928	1 028	1 011	989	1 033

(v tisoč EUR)

Leto	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Sposobnost samofinanciranja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Vir: Dokumenti, ki jih je predložila Francija.

- (575) Podatki v tej preglednici kažejo, da je letališče vsako leto v obdobju 2003–2011 kopičilo izgube. Te izgube so leta 2009 dosegle skoraj 1 milijon EUR. Sposobnost samofinanciranja letališča je v tem obdobju znašala od [...] EUR do [...] EUR na leto. Leta 2005, ko je bila izplačana subvencija za opremo iz leta 2004, je sposobnost samofinanciranja letališča znašala samo [...] EUR, tj. zelo skromen znesek v primerjavi s stroški dela na vozni stezi (2,6 milijona EUR). Leta 2009 in 2010, ko je bila izplačana subvencija za opremo iz leta 2009, je sposobnost samofinanciranja letališča znašala [...] EUR oziroma [...] EUR. Ta dva zneska, tudi če se seštejeta, sta bistveno nižja od stroškov popravil vzletno-pristajalne steze in razsvetljave (4,7 milijona EUR). Sredstva, pridobljena z obratovanjem letališča, torej niso zadoščala za kakršen koli pomemben prispevek k financiranju teh naložb.
- (576) Razpoložljivi podatki kažejo, da je proračunski rezultat letališča po naložbah in pred plačilom subvencij za opremo znašal [...] EUR leta 2005 (ko je bilo opravljeno delo na vozni stezi) in [...] EUR leta 2009 (ko je bila opravljena večina popravil vzletno-pristajalne steze in razsvetljave). Te podatke je treba primerjati s čistimi prihodki letališča po izplačilu subvencij, ki so leta 2005 znašali [...] EUR, leta 2009 pa [...] EUR. Zato bi financiranje vseh ali velikega dela obravnavanih naložb z lastnimi sredstvi letališča močno povečalo njegove izgube, ki so bile že velike.
- (577) Poleg tega glede na dolgotrajnost izgub ni verjetno, da bi lahko zbornica velik del obravnavanih naložb financirala s povečanjem svojega dolga, ki je leta 2005 znašal približno [...] EUR, leta 2009 pa [...] EUR.
- (578) Zato sta bili subvenciji iz let 2004 in 2009 potrebni za izvedbo naložb, ki so se z njima financirale. Z drugimi besedami, imeli sta spodbujevalni učinek, saj zbornica brez teh subvencij ne bi izvedla teh naložb. Poleg tega sta subvenciji skladni z načelom sorazmernosti, saj zbornica ne bi mogla bistveno povečati svojega prispevka k financiranju teh naložb.

8.2.3.7 Sklepna ugotovitev glede subvencij za opremo iz let 2004 in 2009

- (579) Zaradi razlogov, navedenih v uvodnih izjavah 537 do 578, Komisija meni, da sta subvenciji iz let 2004 in 2009 pomoč, združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c) PDEU.
- (580) Ta ugotovitev temelji na merilih iz smernic iz leta 2005 za pomoč letališčem za naložbe. Ne vpliva na oceno morebitnih prihodnjih pomoči letališču Pau za naložbe, ki jih bo Komisija morda morala oceniti v prihodnosti na podlagi novih smernic.

9. SKLEPNE UGOTOVITVE

- (581) Ob upoštevanju navedenega Komisija ugotavlja, da je Francija nezakonito dodelila subvenciji za opremo iz let 2004 in 2009 v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije⁽¹³⁶⁾. Vendar sta ti dve subvenciji za opremo iz let 2004 in 2009 pomoč, združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c) PDEU.
- (582) Subvenciji, ki sta prikazani v prvih dveh vrsticah preglednice 3 in sta se uporabili za financiranje državnih nalog, nista državna pomoč.
- (583) Druge subvencije, prikazane v preglednici 3, so bile upravljavcu letališča Pau dodeljene pred 12. decembrom 2000. Zato se ta sklep ne nanaša nanje⁽¹³⁷⁾.

⁽¹³⁶⁾ Glej uvodno izjavo 536.

⁽¹³⁷⁾ Glej uvodni izjavi 489 in 490.

- (584) Poleg tega Komisija ugotavlja, da različne pogodbe o letaliških storitvah in storitvah trženja, sklenjene med zbornico in družbami Ryanair, AMS in Transavia ter zajete v formalnem postopku preiskave, vključujejo državno pomoč, ki je bila dodeljena v nasprotju s členom 108(3) PDEU in ni združljiva z notranjim trgom.

Vračilo

- (585) V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča je Komisija pristojna za odločanje, ali mora zadevna država članica ukiniti ali spremeniti pomoč⁽¹³⁸⁾, za katero je Komisija ugotovila, da je nezdržljiva z notranjim trgom.
- (586) Člen 14 Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999⁽¹³⁹⁾ določa: „Če se v primerih nezakonite pomoči sprejmejo negativne odločbe, Komisija odloči, da mora zadevna država članica sprejeti vse potrebne ukrepe, da upravičenec vrne pomoč (v nadaljnjem besedilu ‚odločba o vračilu‘). Komisija ne zahteva vračila pomoči, če bi bilo to v nasprotju s splošnim načelom prava Skupnosti“. Glede na ustaljeno sodno prakso Sodišča je obveznost države v zvezi s pomočjo, za katero Komisija meni, da ni združljiva z notranjim trgom, namenjena ponovni vzpostavitvi prejšnjega stanja⁽¹⁴⁰⁾. V zvezi s tem Sodišče meni, da je ta namen dosežen, ko upravičenci vrnejo zneske, dodeljene v okviru nezakonite pomoči, in s tem izgubijo prednost, ki so jo imeli v primerjavi s konkurenti. Tako se ponovno vzpostavi stanje pred izplačilom pomoči⁽¹⁴¹⁾.
- (587) V tem primeru se zdi, da nobeno splošno načelo prava Unije ne preprečuje vračila nezakonite in nezdržljive pomoči, ugotovljene v tem sklepu. Francija in zainteresirane tretje strani niso navedle nobenih trditev v zvezi s tem.
- (588) Francija mora zato sprejeti vse potrebne ukrepe, da družbe Ryanair, AMS in Transavia vrnejo nezakonito pomoč, ki jim je bila dodeljena prek obravnavanih pogodb.
- (589) Zneske pomoči, ki naj se vrnejo, je treba za vsako pogodbo in spremembo določiti, kot sledi. Za vsako obravnavano transakcijo (ki vključuje pogodbo o letaliških storitvah in pogodbo o storitvah trženja, če je primerno) je treba šteti, da je bil zaradi nje izplačan letni znesek pomoči⁽¹⁴²⁾ za vsako leto v obdobju izvajanja pogodb, ki so bile del transakcije. Vsak od teh zneskov se izračuna na podlagi negativnega dela napovedanega dodatnega toka (prihodki minus stroški) v času sklenitve transakcije, kot je prikazan v preglednicah 7 do 12. Ti zneski dejansko ustrezajo vsotam, ki jih je treba vsako leto odšteti od zneska plačila za storitve trženja (ali prišteti letališkim pristojbinam in pristojbinam za storitve zemeljske oskrbe, zaračunananim letalskim prevoznikom), da je neto sedanja vrednost pogodbe pozitivna oziroma je v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (590) Da bi se upoštevala dejanska prednost, ki so jo na podlagi pogodb prejeli letalski prevoznik in njegove hčerinske družbe, se lahko zneski, navedeni v zgornji uvodni izjavi, prilagodijo na podlagi dokazov, ki jih je predložila Francija, glede na (i) razliko med naknadno določenimi dejanskimi plačili pristajalne pristojbine, potniške pristojbine in

⁽¹³⁸⁾ Sodba v zadevi 70/72, Komisija Evropskih skupnosti proti Zvezni republiki Nemčiji, Recueil 1973, str. 813, točka 13.

⁽¹³⁹⁾ Uredba Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 83, 27.3.1999, str. 1).

⁽¹⁴⁰⁾ Sodba v združenih zadevah C-278/92, C-279/92 in C-280/92, Kraljevina Španija proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1994, str. I-4103, točka 75.

⁽¹⁴¹⁾ Sodba v zadevi C-75/97, Kraljevina Belgija proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1999, str. I-3671, točki 64 in 65.

⁽¹⁴²⁾ Kot je pojasnjeno v okviru ocene obstoja gospodarske prednosti v različnih pogodbah, pomoč izhaja iz dvosmernih tokov med zbornico in družbo Ryanair ali družbama Ryanair/AMS. Ti tokovi imajo različne pogostosti, saj so nekateri neprekinjeni, pri drugih pa pogostosti plačil ni mogoče natančno napovedati, ko se sklenejo pogodbe. Enako velja za plačila letaliških pristojbin. Vendar se pri oceni obstoja gospodarske prednosti upoštevajo samo napovedani dodatni tokovi. Iz poslovnega načrta za družbo Transavia in predlaganih rekonstrukcij dodatnih poslovnih načrtov, ki jih je predložila Francija, je razvidno, da bi razumen udeleženec v tržnem gospodarstvu v tem primeru za vsako leto določil napovedane dodatne tokove, povezane z različnimi pogodbami. Zato je logično, da se zneski pomoči, izplačani na podlagi različnih pogodb, prav tako določijo za vsako leto posebej. Ti zneski pomoči dejansko ustrezajo vsotam, ki bi jih udeleženec v tržnem gospodarstvu med pogajanjem o različnih pogodbah zahteval od družbe Ryanair/AMS kot vsakoletno plačilo poleg letaliških pristojbin in pristojbin za storitve zemeljske oskrbe, da bi bile pogodbe donosne, vse ostalo pa bi ostalo enako (zlasti plačila za trženje).

pristojbine za storitve zemeljske oskrbe, ki jih je plačal letalski prevoznik na podlagi pogodbe o letaliških storitvah, na eni strani ter (vnaprej) napovedanimi tokovi, ki ustrezajo tem postavkam dohodkov, kot so navedene v preglednicah 7 do 12, na drugi strani, ter (ii) razliko med naknadno določenimi dejanskimi plačili za trženje, ki so jih letalski prevoznik ali njegove hčerinske družbe prejeli na podlagi pogodbe o storitvah trženja, na eni strani in ustreznimi (vnaprej) napovedanimi stroški trženja, kot so navedeni v preglednicah 7 do 12, na drugi strani.

- (591) Poleg tega Komisija meni, da je dejanska prednost, ki jo je prejel letalski prevoznik, omejena na obdobje izvajanja zadevne pogodbe. Dejansko družba Ryanair/AMS po izteku posamezne pogodbe ni prejela nobenih plačil na podlagi te pogodbe ter ni koristila dostopa do letališke infrastrukture in storitev zemeljske oskrbe na podlagi te pogodbe. Zato se zneski pomoči, ki so bili izračunani, kot je navedeno zgoraj, in so povezani z določeno pogodbo, zmanjšajo na nič za leta po prenehanju pogodbe (zlasti zaradi predčasne prekinitve pogodbe na podlagi medsebojnega dogovora med pogodbenicama).
- (592) Zneske pomoči, ki jih morata družbi Ryanair in AMS vrniti za določene pogodbe, ki so bile predčasno prekinjene, je treba zato zmanjšati na nič za obdobje od datuma dejanskega prenehanja pogodbe do datuma izteka, ki je bil določen ob sklenitvi pogodbe. To velja za pogodbe z dne 28. januarja 2003, 30. junija 2005 in 25. septembra 2007 ter za spremembi zadnjih dveh pogodb.
- (593) Preglednica 16 vsebuje podatke o zneskih, ki jih je treba uporabiti za izračun zneskov, ki jih je treba vrniti. Ti zneski so sestavljeni iz negativnih delov dodatnih tokov (prihodki minus stroški), določenih z uporabo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu in zmanjšanih za zneske, povezane s pogodbami z družbama Ryanair in AMS, za leta po predčasni prekinitvi teh pogodb⁽¹⁴³⁾.

⁽¹⁴³⁾ V zvezi s pogodbo z dne 28. januarja 2003 za ruto Pau–London so zneski pomoči, prejeti na podlagi te pogodbe, glede na njeno dejansko prenehanje 30. junija 2005 enaki nič za leta 2006, 2007 in 2008. Znesek pomoči za leto 2005 ustreza negativnemu delu napovedanega dodatnega toka, izračunanega za leto 2005, ki ga je treba prilagoditi za faktor, ki ustreza delu leta 2005, v katerem se je pogodba dejansko izvajala. Enaka logika se je uporabila za pogodbi z dne 30. junija 2005, ki sta dejansko prenehali 1. januarja 2009 (zaradi spremembe z dne 16. junija 2009). Ta logika se je uporabila tudi za navedeno spremembo z dne 16. junija 2009, pogodbo z dne 25. septembra 2007 in spremembo slednje z dne 16. junija 2009, ki so vse prenehale 30. marca 2010, ko je začela veljati nova pogodba za rute London, Charleroi in Beauvais. Vendar se lahko zneski v preglednici 16 prilagodijo, da se izračunajo zneski, ki jih je treba vrniti (glej uvodno izjavo 589).

Preglednica 16

Podatki o zneskih, ki jih je treba vrniti

(EUR)

Identiteta upravilca	Pogodbe	Okvirni znesek pomoči, prejete na podlagi različnih pogodb ⁽¹⁾										Okvirni znesek pomoči, ki jo je treba vrniti (glavnica)	
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011			
Ryanair	London – 28. januar 2003	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]									[300 000–599 999]
Ryanair/ AMS	London – 30. junij 2005			[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]						
	sprememba z dne 16. junija 2009 pogodbe z dne 30. junija 2005 (London)							[0–99 999]			[0–99 999]		
	Charleroi – 25. september 2007				[0–99 999]			[100 000–299 999]			[0–99 999]		
	sprememba z dne 16. junija 2009 pogodbe z dne 25. septembra 2007 (Charleroi)										[0–99 999]		
	Bristol – 17. in 31. marec 2008							[0–99 999]					
	Bristol – 16. junij 2009									[0–99 999]			
	London, Charleroi in Beauvais – 28. januar 2010										[300 000–599 999]	[100 000–299 999]	
	skupaj (Ryanair/AMS)			[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]	[600 000–999 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[1 500 000–2 199 999]
Transavia	Amsterdam – 23. januar 2006				[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]						[300 000–599 999]

⁽¹⁾ V zvezi z izračunom obresti se šteje, da je bila pomoč izplačana 31. decembra v zadevnem letu. Glej uvodno izjavo 597.

- (594) Kot je navedeno v uvodni izjavi 290, Komisija meni, da se za namene uporabe pravil o državni pomoči družbi Ryanair in AMS štejeta kot en gospodarski subjekt ter da je treba pogodbe o storitvah trženja in pogodbe o letaliških storitvah, ki so bile podpisane na isti dan, šteti kot eno transakcijo med tem subjektom in zbornico. Zato Komisija meni, da sta družbi Ryanair in AMS skupaj in solidarno odgovorni za vračilo celotne pomoči, prejete na podlagi pogodb, sklenjenih v obdobju 2005–2010, z okvirnim zneskom glavnice [1 500 000–2 199 999] EUR. Vendar je družba Ryanair sama odgovorna za vračilo pomoči, povezane s pogodbo z dne 28. januarja 2003, z okvirnim zneskom glavnice [300 000–599 999] EUR, saj je bila ta pogodba sklenjena neposredno med zbornico in družbo Ryanair, družba AMS pa ni sodelovala v tej transakciji.
- (595) Okvirni znesek pomoči, dejansko izplačane v obdobju 2006–2009 na podlagi pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o storitvah trženja, ki sta ju zbornica in družba Transavia sklenili 26. januarja 2006, znaša [300 000–599 999] EUR.
- (596) Francoski organi morajo navedene zneske izterjati v štirih mesecih od datuma uradnega obvestila o tem sklepu.
- (597) Francoski organi morajo znesku pomoči prišteti tudi obresti za vračilo, ki se obračunavajo od datuma, ko je bila zadevna pomoč dana na voljo podjetju, tj. od vsakega dejanskega datuma dodelitve pomoči, do datuma njenega dejanskega vračila⁽¹⁴⁴⁾ v skladu s poglavjem V Uredbe Komisije (ES) št. 794/2004⁽¹⁴⁵⁾. Glede na to, da so tokovi, ki sestavljajo to pomoč, v tem primeru zapleteni in so se začeli na različne dneve v letu, pri nekaterih kategorijah prihodkov pa so celo stalni, Komisija meni, da je pri izračunu obresti za vračilo sprejemljivo šteti, da se je zadevna pomoč izplačala na koncu leta, in sicer 31. decembra v vsakem zadevnem letu.
- (598) V skladu z ustaljeno sodno prakso lahko država članica, ki naleti na nepredvidene ali nepredvidljive težave ali opazi posledice, ki jih je Komisija spregledala, te težave predloži v obravnavo Komisiji skupaj s predlogi za ustrezne spremembe. V takem primeru morata Komisija in zadevna država članica v dobri veri sodelovati za odpravo težav, pri tem pa v celoti upoštevati določbe⁽¹⁴⁶⁾ PDEU.
- (599) Komisija poziva Francijo, naj ji predloži kakršno koli težavo, na katero naleti pri izvajanju tega sklepa,

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

1. Državna pomoč, ki jo je Francija nezakonito dodelila družbi Ryanair v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije na podlagi pogodbe o letaliških storitvah in storitvah trženja, ki sta jo 28. januarja 2003 sklenili Gospodarska zbornica Pau-Béarn in družba Ryanair za ruto Pau–London Stansted, je nezdružljiva z notranjim trgovom.
2. Francija je družbama Ryanair in Airport Marketing Services nezakonito dodelila naslednje ukrepe, ki vključujejo državno pomoč in so nezdružljivi z notranjim trgovom, v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije:
 - (a) pogodba o letaliških storitvah, ki sta jo 30. junija 2005 sklenili Gospodarska zbornica Pau-Béarn in družba Ryanair, ter pogodba o storitvah trženja, ki sta jo na isti dan sklenili Gospodarska zbornica Pau-Béarn in družba Airport Marketing Services, v zvezi z ruto Pau–London Stansted;
 - (b) sprememba z dne 16. junija 2009 pogodbe o storitvah trženja, ki jo je Gospodarska zbornica Pau-Béarn 30. junija 2005 sklenila z družbo Airport Marketing Services, v zvezi z ruto Pau–London Stansted;
 - (c) pismo Gospodarske zbornice Pau-Béarn družbi Ryanair z dne 25. septembra 2007, s katerim so bili pogoji pogodbe o letaliških storitvah, ki jo je Gospodarska zbornica Pau-Béarn 30. junija 2005 sklenila z družbo Airport Marketing Services, razširjeni na ruto Pau–Charleroi, in pogodba o storitvah trženja, ki jo je Gospodarska zbornica Pau-Béarn na isti dan sklenila z družbo Airport Marketing Services;

⁽¹⁴⁴⁾ Glej člen 14(2) Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 (op. cit.).

⁽¹⁴⁵⁾ 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).

⁽¹⁴⁶⁾ Glej na primer sodbo v zadevi 94/87, Komisija Evropskih skupnosti proti Zvezni republiki Nemčiji, Recueil 1989, str. 175, točka 9, in sodbo v zadevi C-348/93, Komisija Evropskih skupnosti proti Italijanski republiki, Recueil 1995, str. I-673, točka 17.

- (d) sprememba z dne 16. junija 2009 pogodbe o storitvah trženja, ki jo je Gospodarska zbornica Pau-Béarn 25. septembra 2007 sklenila z družbo Airport Marketing Services;
 - (e) pismo Gospodarske zbornice Pau-Béarn družbi Ryanair z dne 17. marca 2008, s katerim so bili pogoji pogodbe o letaliških storitvah, ki jo je Gospodarska zbornica Pau-Béarn 30. junija 2005 sklenila z družbo Ryanair, razširjeni na ruto Pau-Bristol, in pogodba o storitvah trženja, ki jo je Gospodarska zbornica Pau-Béarn 31. marca 2008 sklenila z družbo Airport Marketing Services v zvezi z isto ruto;
 - (f) pismo Gospodarske zbornice Pau-Béarn družbi Ryanair z dne 16. junija 2009, s katerim so bili pogoji pogodbe o letaliških storitvah, ki jo je Gospodarska zbornica Pau-Béarn 30. junija 2005 sklenila z družbo Ryanair, razširjeni na ruto Pau-Bristol, in pogodba o storitvah trženja, ki jo je Gospodarska zbornica Pau-Béarn na isti dan sklenila z družbo Airport Marketing Services v zvezi z isto ruto, ter
 - (g) pogodba o storitvah trženja, ki jo je Gospodarska zbornica Pau-Béarn 28. januarja 2010 sklenila z družbo Airport Marketing Services v zvezi z rutami Pau-London, Pau-Charleroi in Pau-Beauvais, ter ugotovljena „implicitna“ pogodba o letaliških storitvah⁽¹⁴⁷⁾.
3. Državna pomoč, ki jo je Francija nezakonito dodelila družbi Transavia v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije na podlagi pogodbe o letaliških storitvah in storitvah trženja, ki jo je Gospodarska zbornica Pau-Béarn 23. januarja 2006 sklenila z družbo Transavia, je nezdržljiva z notranjim trgovom.

Člen 2

1. Subvenciji za opremo iz let 2004 in 2009, ki ju je Francija dodelila Gospodarski zbornici Pau-Béarn in skupaj znašata 5,8 milijona EUR, pomenita državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije, Francija pa je z njuno dodelitvijo kršila člen 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije.
2. Pomoč iz odstavka 1 tega člena je državna pomoč, združljiva z notranjim trgovom na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 3

1. Francija od upravičencev zahteva vračilo pomoči iz člena 1.
2. Zneskom, ki jih je treba vrniti, se prištejejo obresti od izplačila pomoči upravičencu do njihovega dejanskega vračila.
3. Obrestna mera se izračuna z obrestnoobrestnim računom v skladu s poglavjem V Uredbe (ES) št. 794/2004 in Uredbe Komisije (ES) št. 271/2008⁽¹⁴⁸⁾ o spremembi Uredbe (ES) št. 794/2004.
4. Francija z dnem sprejetja tega sklepa prekliče vsa neporavnana plačila pomoči iz člena 1.

Člen 4

1. Vračilo pomoči iz člena 1 se izvede takoj in učinkovito.
2. Francija zagotovi, da se ta sklep izvede v štirih mesecih od datuma, ko je bila o njem uradno obveščena.

Člen 5

1. Francija v dveh mesecih od datuma uradnega obvestila o tem sklepu Komisiji predloži naslednje informacije:
 - (a) zneske pomoči, ki jih je treba vrniti v skladu s členom 3;
 - (b) izračun obresti za vračilo;

⁽¹⁴⁷⁾ Glej uvodno izjavo 286.

⁽¹⁴⁸⁾ Uredba Komisije (ES) št. 271/2008 z dne 30. januarja 2008 o spremembi Uredbe (ES) št. 794/2004 o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 82, 25.3.2008, str. 1).

- (c) natančen opis sprejetih in načrtovanih ukrepov za uskladitev s tem sklepom ter
(d) dokumente, ki dokazujejo, da je bilo od upravičencev zahtevano vračilo pomoči.

2. Francija Komisijo redno obvešča o poteku nacionalnih ukrepov za izvajanje tega sklepa do vrnitve celotne pomoči iz člena 1. Na prošnjo Komisije bo nemudoma predložila informacije o sprejetih in načrtovanih ukrepih za uskladitev s tem sklepom. Zagotovi tudi podrobne informacije o zneskih pomoči in obrestih, ki so jih upravičenci že vrnili.

Člen 6

Ta sklep je naslovljen na Francosko republiko.

V Bruslju, 23. julija 2014

Za Komisijo
Joaquín ALMUNIA
Podpredsednik

ISSN 1977-0804 (elektronska različica)
ISSN 1725-5155 (tiskana različica)



Urad za publikacije Evropske unije
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

SL