



Slovenska izdaja

Zakonodaja

Zvezek 59

27. april 2016

Vsebina

II Nezakonodajni akti

SKLEPI

Komisija

- ★ Sklep Komisije (EU) 2016/632 z dne 9. julija 2014 o državni pomoči št. SA. 32009 (11/C) (ex 10/N), ki jo Nemčija namerava dodeliti družbi BMW AG za večji naložbeni projekt v Leipzigu (notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 4531) (Besedilo v nemškem jeziku je edino verodostojno) ⁽¹⁾ 1
- ★ Sklep Komisije (EU) 2016/633 z dne 23. julija 2014 o državni pomoči SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN), ki jo je Francija izvedla za gospodarsko zbornico Nîmes-Uzès-Le Vigan ter družbe, Veolia Transport Aéroport Nîmes, Ryanair Limited in Airport Marketing Services Limited (notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 5078) (Besedilo v francoskem jeziku je edino verodostojno) ⁽¹⁾ 32
- ★ Sklep Komisije (EU) 2016/634 z dne 21. januarja 2016 o državni pomoči št. SA.25338 (2014/C) (ex E 3/2008 in ex CP 115/2004), ki jo je odobrila Nizozemska — Oprostitev davka od dohodkov pravnih oseb za javna podjetja (notificirano pod dokumentarno številko C(2016) 167) (Besedilo v nizozemskem jeziku je edino verodostojno) ⁽¹⁾ 148

⁽¹⁾ Besedilo velja za EGP.

Akti z rahlo natisnjenimi naslovi so tisti, ki se nanašajo na dnevno upravljanje kmetijskih zadev in so splošno veljavni za omejeno obdobje.

Naslovi vseh drugih aktov so v mastnem tisku in pred njimi stoji zvezdica.

II

(Nezakonodajni akti)

SKLEPI

KOMISIJA

SKLEP KOMISIJE (EU) 2016/632**z dne 9. julija 2014****o državni pomoči št. SA. 32009 (11/C) (ex 10/N), ki jo Nemčija namerava dodeliti družbi BMW AG za večji naložbeni projekt v Leipzigu***(notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 4531)***(Besedilo v nemškem jeziku je edino verodostojno)****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

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

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

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima določbama ⁽¹⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

- (1) Nemčija je z dopisom z dne 30. novembra 2010 Komisiji priglasila svojo namero, da bo na podlagi Smernic o državni regionalni pomoči 2007–2013 ⁽²⁾ (v nadaljnjem besedilu: smernice o regionalni pomoči) družbi BMW AG dodelila regionalno pomoč za naložbeni projekt v Leipzigu na Saškem v Nemčiji ⁽³⁾.
- (2) Komisija je z dopisom z dne 13. julija 2011 Nemčijo uradno obvestila, da bo v zvezi s priglašenim ukrepom pomoči začela postopek iz člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU).

⁽¹⁾ UL C 363, 13.12.2011, str. 20.

⁽²⁾ UL C 54, 4.3.2006, str. 13.

⁽³⁾ Komisija je med formalno preiskavo izvedela, da je upravičenka do pomoči v istem obdobju in v istem kraju izvajala še en zelo velik naložbeni projekt. Zato je Nemčija za ta drugi projekt predhodno priglasila (SA. 37291 (13/PN)) pomoč, ki jo je treba priglasiti posamično, vendar ta priglasitev še ni bila uradno predložena Komisiji. Če bo pomoč za ta drugi projekt priglašena, bo Komisija v okviru preiskave navedene priglasitve ugotovila, ali projekt električnih avtomobilov, ki je predmet te formalne preiskave, in drugi naložbeni projekt pomenita enotni naložbeni projekt v smislu točke 60 smernic o regionalni pomoči.

- (3) Nemčija je z dopisom z dne 12. septembra 2011 predložila pripombe k sklepu Komisije o začetku postopka. Nemški organi so dodatne informacije predložili z dopisom z dne 27. septembra 2011.
- (4) Sklep Komisije je bil v *Uradnem listu Evropske unije* objavljen 13. decembra 2011 ⁽⁴⁾. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo svoje pripombe.
- (5) Komisija ni prejela pripomb zainteresiranih tretjih strani. Službe Komisije so nemške organe o tem obvestile z dopisom z dne 3. februarja 2012.
- (6) Nemški organi so 17. januarja 2012 spremenili prvotno priglasitev in vključili dodatno pomoč za dodatni naložbeni element ⁽⁵⁾, za katerega se je upravičenka do pomoči odločila po sklepu o začetku formalnega postopka preiskave. Nemški organi so 17. decembra 2013 umaknili navedeno spremembo.
- (7) Komisija je z dopisom z dne 17. februarja 2012 Nemčijo zaprosila za dodatne informacije, potrebne za podrobno oceno pomoči. Nemčija je te informacije predložila z dopisi z dne 29. februarja, 23. marca, 5. aprila, 31. avgusta in 28. septembra 2012. Nemčija je v svojem dopisu z dne 19. julija 2012 Komisijo zaprosila, naj za nedoločen čas opusti proučevanje zadeve. Komisija je to zahtevo zavrnila z dopisom z dne 10. avgusta 2012. Po sporočilu Nemčije z dne 26. oktobra 2012 o dveh naložbenih dejavnostih v zvezi z neelektričnimi avtomobili (glej sprotno opombo 3) je od Nemčije z dopisoma z dne 31. oktobra 2012 in 24. januarja 2014 zahtevala pojasnilo, na katera je Nemčija odgovorila 14. decembra 2012 oziroma 15. marca 2013. Dodatna pojasnila je od Nemčije zahtevala z dopisom z dne 9. julija 2013, na katerega je Nemčija odgovorila 5. avgusta 2013.
- (8) Nemčija je z dopisom z dne 5. avgusta 2013 Komisijo obvestila o dodatni spremembi projekta pomoči (znižanje zneska in intenzivnosti pomoči).
- (9) Službe Komisije in nemški organi so se sestali 8. marca, 14. avgusta in 3. oktobra 2012.

2. PODROBEN OPIS PRIGLAŠENEGA UKREPA

2.1 Cilj

- (10) Nemški organi nameravajo spodbujati regionalni razvoj tako, da bodo družbi BMW zagotovili regionalno pomoč za zgraditev novega proizvodnega objekta v okviru obstoječega obrata družbe BMW v Leipzigu.
- (11) Leipzig je bil na datum priglasitve v skladu s členom 107(3)(a) PDEU območje, ki prejema pomoč, v skladu z nemškim programom regionalne pomoči za obdobje 2007–2013 ⁽⁶⁾ pa je njegova standardna zgornja meja regionalne pomoči za velika podjetja znašala 30 % ⁽⁷⁾ bruto ekvivalenta nepovratnih sredstev. Nemški organi so navedli, da bo naložbeni projekt prinesel približno 800 novih neposrednih delovnih mest na območju, ki prejema pomoč.

⁽⁴⁾ Glej sprotno opombo 1.

⁽⁵⁾ Dodatni naložbeni element se je nanašal na proizvodnjo plastičnih odbijačev za avtomobile z motorjem z notranjim zgorevanjem iz nižjega kompaktnega razreda (GBP platforma, tj. modela BMW serije 1 in BMW X1). Službe Komisije so z dopisom z dne 3. februarja 2012 in elektronsko pošto z istim datumom zaprosile za dodatne informacije o tej spremembi, ki jih je Nemčija predložila z dopisoma z dne 25. januarja in 24. februarja 2012. Nemški organi so 17. decembra 2013 pojasnili, da ta naložba skupaj s prvotno priglašenim projektom (za proizvodnjo modelov i3 in i8) ne predstavlja enotnega naložbenega projekta, ampak je del drugega projekta (glej sprotno opombo 3), za katerega je bila pomoč predhodno priglašena (SA. 37291 (13/PN)). Nemčija je zato pomoč za projekt plastičnih odbijačev umaknila s področja uporabe te priglasitve. Komisija je Nemčijo za dodatne informacije zaprosila z dopisom z dne 23. januarja 2014. Nemčija je na to zahtevo odgovorila z dopisom z dne 11. februarja 2014. Naložba v odbijače ne bo vplivala na upravičene stroške ali pomoč za projekt modelov i3/i8, saj bo pomoč, ki bo dodeljena za to naložbo, ocenjena v drugem okviru.

⁽⁶⁾ Odločba Komisije z dne 8. novembra 2006 v zadevi o državni pomoči N 459/06 – Program regionalne pomoči za Nemčijo za obdobje 2007–2013 (UL C 295, 5.12.2006, str. 6).

⁽⁷⁾ Veljavno na datum prvotne priglasitve, tj. 30. novembra 2010.

2.2 Pravna podlaga in organ, ki dodeljuje državno pomoč

- (12) Nacionalna pravna podlaga za dodelitev pomoči je zakon o olajšavah za naložbe (*Investitionszulagengesetz 2010*) z dne 7. decembra 2008, ki je izvzet v sklopu skupinske izjeme pod številko X 167/2008 ⁽⁸⁾.
- (13) Pomoč bo dodelil davčni urad v Münchnu (Finanzamt München).

2.3 Upravičenka

- (14) Upravičenka do pomoči je družba BMW AG (matična družba skupine BMW) s sedežem v Münchnu na Bavarskem v Nemčiji. Skupina BMW se osredotoča na proizvodnjo avtomobilov in motornih koles pod naslednjimi znamkami: BMW, MINI in Rolls-Royce Motor Cars. Obrat v Leipzigu je eden od 17 proizvodnih objektov skupine BMW in ni samostojna pravna oseba.
- (15) Družba BMW Leipzig ni samostojni pravni subjekt, zato ni bilo mogoče predložiti ločenih finančnih podatkov. Leta 2009 je bilo v njej zaposlenih [...] ^(*) oseb. Nemški organi so o skupini BMW predložili naslednje informacije.

Preglednica 1:

Prihodki skupine BMW (v milijonih EUR)

	2011	2012	2013
Ves svet	68 821	76 848	76 058
EGP	[...]	[...]	[...]
Nemčija	12 859	12 186	11 796

Preglednica 2:

Število zaposlenih v skupini BMW do 31. decembra zadevnega leta

	2011	2012	2013
Ves svet	100 306	105 876	110 351
EGP	[...]	[...]	[...]
Nemčija	73 338	76 911	78 961

⁽⁸⁾ X 167/2008 – Nemčija – Investitionszulagengesetz (IZ) 2010 (UL C 280, 20.11.2009, str. 7).

^(*) Poslovna skrivnost.

2.4 Naložbeni projekt

2.4.1 Priglašeni projekt

- (16) Cilj naložbenega projekta je vzpostavitev novega proizvodnega objekta za proizvodnjo električnih avtomobilov s karoserijami iz plastičnih materialov, ojačanih z ogljikovimi vlakni. Načrtovana je proizvodnja naslednjih dveh novih modelov: modela „i3“, imenovanega tudi Mega City Vehicle (v nadaljnjem besedilu: model i3 ali vozilo MCV) in luksuznega športnega modela „i8“. Po navedbah upravičenke ta dva modela predstavljata povsem inovativna proizvoda, ki se v preteklosti nista proizvajala, sestavljala pa se bosta v obratu v Leipzigu. Motorji in akumulatorji za oba modela i3 in i8 se bodo proizvajali v obratu skupine BMW v Landshutu, vmesni proizvodi za karoserijo iz ogljikovih vlaken obeh modelov pa se bodo proizvajali v obratu iste skupine v Wackersdorfu (od tam pa se bodo deloma dostavljali v Leipzig in deloma v Landshut, kjer se bodo ti vmesni proizvodi nadalje obdelali).
- (17) Osnovni model vozila MCV (i3) je povsem električni avtomobil, ki nima motorja z notranjim zgorevanjem, poganja pa ga električna energija iz akumulatorja, t. i. električno vozilo na akumulatorski pogon (Battery Electric Vehicle – BEV) ⁽⁹⁾. Karoserija je iz plastičnih materialov, ojačanih z ogljikovimi vlakni; teža avtomobila zato ne presega 1,3 t za dolžino med 3,95 in 4,05 m. Avtomobil, katerega doseg je do 150 km brez ponovnega polnjenja akumulatorja in ki doseže hitrost do 140 km/h, je predviden za uporabo v mestih. Priglašena zmogljivost proizvodnje modela i3 obrata v Leipzigu je [10 000–50 000] vozil letno.
- (18) Športni model i8 je hibridni avtomobil z možnostjo polnjenja prek vtičnice (Plug-in Hybrid Electric Vehicle, PHEV) ⁽¹⁰⁾, katerega prednost sta lahka plastična karoserija, ojačana z ogljikovimi vlakni, in inovativen aerodinamični koncept. Poleg električnega motorja je opremljen z majhnim trivaljnim motorjem z notranjim izgorevanjem, ki bo ublažil pomanjkljivost povsem električnega vozila, kadar je to potrebno: tj. (1) ko je razdalja daljša, kot jo lahko krije akumulator brez ponovnega polnjenja, in (2) ko je hitrost, ki se pričakuje pri športnih avtomobilih, višja od hitrosti, ki jo doseže električni motor. Dolžina avtomobila bi morala biti okrog 4,6 m, teža pa manj kot 1,5 t. Najvišja hitrost modela i8 je 250 km/h. Proizvodnja tega modela je vključena v skupno število [10 000–50 000] električnih avtomobilov, ki se bodo proizvajali v Leipzigu. Njegova proizvodnja bo potekala na istih proizvodnih linijah kot proizvodnja modela i3 vozila MCV (njegov motor z notranjim izgorevanjem se bo proizvajal v obratu skupine BMW v kraju Hams Hall v Združenem kraljestvu).
- (19) Na datum sklepa o začetku postopka je bilo za oba modela predvideno, da bosta dana na trg konec leta 2013. Dela v zvezi z naložbo za model i3 so se začela decembra 2009, naložba pa se je končala leta 2013. Dela v zvezi z naložbo za model i8 so se začela aprila 2011, naložba pa se bo končala v drugi polovici leta 2014.

2.5 Upravičeni stroški, znesek priglašene pomoči in intenzivnost pomoči

- (20) Nominalna vrednost priglašenih upravičenih odhodkov za naložbo, kakor so navedeni v sklepu o začetku postopka, znaša 392 milijonov EUR (diskontirana pa 368,32 milijona EUR ⁽¹¹⁾). V preglednici v nadaljevanju je prikazana razčlenitev nominalnih načrtovanih upravičenih odhodkov v obdobju izvajanja naložbe.

⁽⁹⁾ „Električna vozila nimajo dvojnega pogonskega sistema, tj. mehanskega in električnega. V celoti jih poganja električni motor, ki ga napaja električna energija, shranjena v akumulatorjih.“ (Vir: Deutsche Bank: Electric Cars: Plugged In Batteries must be included, 9. junij 2008, str. 10).

⁽¹⁰⁾ Hibridna vozila z možnostjo polnjenja prek vtičnice imajo konvencionalni motor z notranjim izgorevanjem in električni motor. Njihovo napajanje je mogoče prek električne vtičnice in lahko delujejo neodvisno od motorja z notranjim izgorevanjem (Vir: Impacts of Electric Vehicles – Deliverable 1 – An overview of Electric Vehicles on the market and in development, poročilo organizacije Delft, april 2011, str. 30 http://www.cedelft.eu/publicatie/impact_of_electric_vehicles/1153).

⁽¹¹⁾ V skladu z določbami smernic o regionalni pomoči, ki se nanašajo na posamično priglašeno pomoč, je bila nominalna vrednost diskontirana na leto priglasitve (2010). Na to leto so diskontirane vse vrednosti. V skladu z veljavno zakonodajo je obrestna mera, ki se uporablja za diskontiranje, 2,24-odstotna – osnovna obrestna mera v višini 1,24 %, ki se je uporabljala v času dodelitve (1. januarja 2010) plus 100 bazičnih točk; glej http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html.

Preglednica 3:

Razčlenitev načrtovanih upravičenih stroškov (v milijonih EUR – nominalna vrednost)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Skupaj
Stavba	1	2	86	40	1	1	131
Obrat/stroji	2	3	34	163	53	6	261
Skupaj	3	5	120	203	54	7	392

- (21) Kot je bilo priglašeno in določeno v sklepu o začetku postopka, je Nemčija nameravala naložbo podpreti z dodelitvijo pomoči za upravičene odhodke, načrtovane za obdobje 2009–2014 v obliki davčnih olajšav v višini do skupno 49,0 milijona EUR, kar ustreza intenzivnosti pomoči v višini 12,5 %.
- (22) Nemčija je 5. avgusta 2013 spremenila prigrasitev in navedla, da bodo na podlagi nacionalne pravne podlage (Investitionszulagengesetz 2010) do pomoči upravičeni le odhodki, nastali do 31. decembra 2013. Zato se najvišji znesek pomoči zniža na 48,125 milijona EUR (diskontirana vrednost 45 257 273 EUR), intenzivnost pomoči pa zmanjša na 12,29 %.
- (23) Upravičenka bo lahko olajšavo za naložbe odbila leto dni po nastanku stroškov. Odbitki olajšav bodo zato potekali v skladu z naslednjim časovnim razporedom:

Preglednica 4:

Časovni razpored izvajanja predvidene pomoči v obliki davčne olajšave (nominalna vrednost v milijonih EUR):

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Skupaj
Olajšave za naložbe	0,375	0,625	15	25 375	6 750	0,0	48,125

2.6 Financiranje naložbe

- (24) Nemški organi potrjujejo, da lastni prispevek upravičenke k naložbi, ki ne vključuje javne podpore, presega 25 % upravičenih stroškov. Evropska investicijska banka in banka Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) sta upravičenki za projekt dodelili posojili. Posojilo banke EIB znaša [...] milijonov EUR, posojilo banke KfW pa [...] milijonov EUR ⁽¹²⁾. Nemčija je Komisiji zagotovila, da sta bili obe posojili pridobljeni pod tržnimi pogoji.

2.7 Spodbujevalni učinek

- (25) Nacionalna pravna podlaga ustvarja samodejno pravico (kjer je primerno, na podlagi odobritve Komisije) do pomoči, če so izpolnjeni zakonski pogoji. Za to samodejno davčno pomoč ni potreben noben diskrecijski sklep o dodelitvi ali potrditev upravičenosti.

⁽¹²⁾ Samo del tega posojila krije stroške, povezane z naložbo v vozilo MCV.

2.8 Ohranitev naložbe

- (26) Nemški organi so potrdili, da se mora naložbeni projekt na zadevnem območju, ki prejema pomoč, ohraniti vsaj pet let od njegovega dokončanja.

2.9 Splošne določbe

- (27) Nemški organi so se zavezali, da bodo Komisiji:

— v dveh mesecih po dodelitvi pomoči predložili izvod zadevnih aktov, ki se nanašajo na ta ukrep pomoči;

— v šestih mesecih od plačila zadnjega obroka pomoči na podlagi priglašenega načrta plačil predložili podrobno končno poročilo.

3. POMISLEKI IN RAZLOGI ZA ZAČETEK FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE

- (28) Komisija je v svojem sklepu o začetku formalnega postopka preiskave v skladu s členom 108(2) PDEU ugotovila, da projekt pomoči izpolnjuje standardna merila združljivosti na podlagi smernic o regionalni pomoči ter predlagani znesek in intenzivnost pomoči ne presegata najvišje dovoljene omejitve. Kljub temu pri uporabi določb točke 68 (a) smernic o regionalni pomoči v okviru predhodnega pregleda ni mogla potrditi združljivosti pomoči z notranjim trgom.
- (29) Komisija mora v skladu s točko 68(a) smernic o regionalni pomoči začeti formalno preiskavo in opraviti podrobno oceno spodbujevalnega učinka, sorazmernosti ter pozitivnih in negativnih učinkov pomoči, kadar tržni delež upravičenca na upoštevem trgu proizvodov in geografskem trgu pred naložbo ali po njej presega 25 %.
- (30) Čeprav je Nemčija trdila, da naložbe, ki jih družba BMW AG izvaja v Leipzigu, ustvarjajo nov proizvodni trg v smislu opombe 65 smernic za regionalno pomoč⁽¹³⁾, je Komisija menila drugače⁽¹⁴⁾. Zato se je Komisija odločila, da bo opravila preskusa iz točke 68(a) in (b) smernic o regionalni pomoči. Da bi lahko to storila, je morala najprej ugotoviti, na katere proizvode se nanaša naložba in določiti ustrezen proizvodni in geografski trg.
- (31) Ker je to prvi primer priglašene regionalne pomoči za naložbo v inovativna električna potniška vozila (BEV/PHEV), je imela Komisija v okviru predhodnega pregleda pri določitvi upoštevnega proizvodnega in geografskega trga resne težave.
- (32) Komisija zlasti ni mogla zavzeti dokončnega stališča o vprašanju, ali trg za električne avtomobile predstavlja neodvisni proizvodni trg ali pa je del celotnega trga potniških avtomobilov ne glede na način pogona. Leta 2015 bo v skladu s tržnimi informacijami, ki jih je predložila Nemčija, 1 % vseh avtomobilov v EGP električnih⁽¹⁵⁾. Nemčija je s tem podatkom navedla število novoregistriranih električnih avtomobilov v tradicionalnih segmentih trga konvencionalnih avtomobilov.

⁽¹³⁾ V skladu s sprotno opombo 65 smernic o regionalni pomoči, če država članica dokaže, da upravičenec do pomoči vzpostavi nov proizvodni trg, ni treba opraviti preskusov iz točke 68(a) in (b), pomoč pa bo odobrena po lestvici iz točke 67.

⁽¹⁴⁾ Komisija se je strinjala, da modeli električnih avtomobilov predstavljajo takšno inovativno raven, da pomenijo nov proizvod, ki ni primerljiv z avtomobili, proizvedenimi v preteklosti, zlasti glede na njihovo uporabo plastične karoserije, ojačane z ogljikovimi vlakni. Vendar je ugotovila, da družba BMW ni niti prvi niti edini proizvajalec teh tipov vozil.

⁽¹⁵⁾ Vir: Deutsche Bank: Electric Cars: Plugged In Batteries must be included, 9. junij 2008. <http://electricdrive.org/index.php?ht=a/GetDocumentAction/id/27929>.

- (33) Komisija se je spopadala s težavami tudi pri razvrščanju električnih avtomobilov v različne segmente trga potniških avtomobilov, ki so bili v preteklosti vzpostavljeni za avtomobile z motorjem z notranjim izgorevanjem. Ključno merilo za segmentacijo sta dolžina in cena avtomobila. Številna električna vozila glede na dolžino očitno spadajo v manjše segmente, glede na ceno pa v višje segmente.
- (34) Komisija tudi ni mogla ugotoviti, ali je primerno, da se zadevni modeli električnih avtomobilov razvrstijo v posebne segmente trga konvencionalnih potniških avtomobilov, kot so segment C ali D iz klasifikacije avtomobilov, ki jo je pripravila družba IHS Global Insight ⁽¹⁶⁾, kombinirani segment konvencionalnih avtomobilov C in D ali kombinirani segment „električnih avtomobilov“ C in D.
- (35) Komisija poleg tega v okviru predhodnega pregleda ni mogla dokončno ugotoviti, ali je upoštevni trg za električne avtomobile svetovni ali vsaj večji od EGP.
- (36) Ker Komisija ni mogla zavzeti dokončnega stališča o določitvi upoštevnega proizvodnega in geografskega trga, je preskus tržnega deleža izvedla na vseh verjetnih trgih. Informacije o tržnem deležu upravičenca so temeljile na podatkih, ki jih je zbrala in predložila Nemčija, pri čemer se je uporabil 1-odstotni delež električnih avtomobilov v tržnih segmentih konvencionalnih avtomobilov (glej uvodno izjavo (32)) (kar predstavlja skupaj 150 tisoč povsem električnih avtomobilov v EGP leta 2015), kot je bilo predvideno v študiji banke Deutsche Bank ⁽¹⁷⁾. Komisija je ugotovila, da bi tržni delež upravičenke na trgu električnih avtomobilov v EGP presegel 25 %, kar se je izračunalo z uporabo deleža prodaje električnih avtomobilov/konvencionalnih avtomobilov, ki po oceni banke Deutsche Bank znaša 1 %, za različne segmente konvencionalnih avtomobilov. V skladu s to metodo bi tržni delež upravičenke v EGP leta 2015 presegel 25 % v segmentih B, C, D in E + F ⁽¹⁸⁾, presegel pa bi tudi 25 % na svetovnem trgu v segmentih D in E + F ⁽¹⁹⁾.
- (37) Komisija zato v okviru predhodnega pregleda ni mogla izključiti, da tržni delež upravičenke vsaj na nekaterih domnevnih proizvodnih trgih v EGP (in v nekaterih upoštevni tržnih segmentih na svetovni ravni) ni presegel praga, določenega v točki 68(a) smernic o regionalni pomoči. Zato je začela postopek formalne preiskave v skladu s členom 108(2) PDEU.
- (38) Kot je navedeno v sklepu o začetku postopka ⁽²⁰⁾, bi Komisija izvedla podrobno oceno naložbenega projekta na podlagi svojega Sporočila o merilih za podrobno oceno regionalne pomoči za velike naložbene projekte (v nadaljnjem besedilu: sporočilo o podrobni oceni pomoči) ⁽²¹⁾, če na podlagi pripomb, prejetih v okviru formalne preiskave, ne bi mogla nedvomno ugotoviti, da je mogoče pomoč izvzeti iz uporabe preskusov v točki 68 smernic o regionalni pomoči v skladu s sprotno opombo 65 smernic o regionalni pomoči ali da prag iz točke 68(a) ni presežen.

⁽¹⁶⁾ Avtomobilski trg analizira več ponudnikov storitev. Med najuglednejšimi sta družbi IHS Global Insight in POLK. Države članice in upravičenci informacije običajno zagotovijo na podlagi segmentacije, ki jo je pripravila ena od teh dveh svetovalnih družb. Družba IHS Global Insight predlaga ozko segmentacijo potniških avtomobilov (27 segmentov). Povprečna cena, velikost in zmogljivost motorja potniških avtomobilov se postopoma povečujejo od manjših do večjih segmentov.

⁽¹⁷⁾ Komisija je v sklepu o začetku postopka (uvodna izjava (84)) izrazila mnenje, da je 1-odstotni delež električnih avtomobilov na celotnem trgu morda preveč zadržan, vendar je poudarila, da Nemčija ni mogla zagotoviti nobene druge neodvisne ocene.

⁽¹⁸⁾ Upravičenka je navedla, da je [...] od skupno [10 000–50 000] proizvedenih avtomobilov predvidenih za prodajo v EGP, ostali pa naj bi se prodali zunaj EGP. Ta številka se je uporabila za izračun tržnega deleža upravičenke v EGP, v skladu s katerim je prag v segmentu B (električni avtomobili) znašal [> 25 %] ([...] deljeno z [...]), v segmentu C [> 25 %] ([...] deljeno z [...]), za segment D [> 25 %] ([...] deljeno z [...]) in za segment E + F [> 25 %]. Glej uvodno izjavo (84)–(87) sklepa o začetku postopka.

⁽¹⁹⁾ [> 25 %] v segmentu D in [> 25 %] v segmentu E + F leta 2015.

⁽²⁰⁾ Uvodna izjava (103) sklepa o začetku postopka.

⁽²¹⁾ Sporočilo Komisije o merilih za podrobno oceno regionalne pomoči za velike naložbene projekte (UL C 223, 16.9.2009, str. 3).

4. PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

- (39) Komisija je prejela le pripombe Nemčije.

4.1 Pripombe Nemčije

- (40) Nemčija trdi, da so električni avtomobili del trga konvencionalnih avtomobilov. Na navedenem trgu je tržni delež skupine BMW za katero koli segmentacijo proizvodnega trga pod 25-odstotnim pragom na svetovni ravni in na trgu EGP.
- (41) Vendar Nemčija tudi trdi, da bi bilo treba uporabiti sprotno opombo 65 smernic o regionalni pomoči, če bi Komisija za električne avtomobile štela, da predstavljajo proizvodni trg, ločen od konvencionalnih avtomobilov.
- (42) Po mnenju Nemčije bi bilo treba pomoč, tudi če se Komisija ne bi strinjala z uporabo opombe 65 smernic o regionalni pomoči in bi za trg električnih avtomobilov štela, da predstavlja ločen proizvodni trg, odobriti brez podrobne ocene, saj je tržni delež upravičenke v tem (nesegmentiranem) trgu (električnih avtomobilov) nižji od 25 %, v sklepu o začetku postopka pa niso bili izraženi pomisleki glede standardnih meril združljivosti smernic o regionalni pomoči. Sicer bi morala Komisija izbrati prilagodljiv pristop pri uporabi sporočila o podrobni oceni pomoči.

4.1.1 Opredelitev trga in tržni deleži

Upoštevni trg je svetovni trg konvencionalnih avtomobilov

- (43) Nemčija trdi, da bi bilo treba upoštevni proizvodni trg opredeliti za trg konvencionalnih avtomobilov, upoštevni geografski trg pa za svetovni trg. Električni avtomobili bodo v prihodnosti, tako kot zdaj hibridni avtomobili, konkurirali konvencionalnim avtomobilom, potrošniki pa bodo električne in konvencionalne avtomobile šteli za zamenljive proizvode.
- (44) Model i3 in primerljivi konvencionalni avtomobili se kljub priznanim razlikam v dosegu med njimi (model i3 je treba napolniti precej prej kot rezervoar za gorivo) uporabljajo v isti namen, saj imajo enako potniško kabino in dosegajo enake hitrosti. Zamenljivost z vidika povpraševanja je še večja za model i8, ki ima enak doseg kot konvencionalni ali hibridni avtomobili. Razlike v ceni med električnimi in konvencionalnimi avtomobili se lahko zmanjšajo s subvencijami za kupca.
- (45) Po navedbah Nemčije potrošniki ne razlikujejo med hibridnimi, električnimi ali konvencionalnimi avtomobili, ker se zavedajo okoljskih posledic proizvodnje električne energije, ki se uporablja za pogon električnih avtomobilov, in ker imajo v zvezi s standardi za varstvo okolja in drugimi parametri enaka pričakovanja za vse tipe avtomobilov.
- (46) Upoštevni geografski trg za električne avtomobile je svetovni trg, saj naj bi se trgovinski tokovi razvili v vse smeri. Kitajska, Japonska in ZDA (ter nekatere države EU), ki subvencionirajo uporabo električnih avtomobilov in za delež avtomobilov na alternativni pogon na celotnem avtomobilskem trgu delno uporabljajo obvezne kvote, predstavljajo velik delež svetovnega trga. Poleg tega so okvirni pogoji za svetovno trgovino z električnimi avtomobili enaki tistim, ki se veljajo za konvencionalne avtomobile, ali ugodnejši od njih.

- (47) Tudi če bi bil geografski trg trg EGP (za konvencionalne avtomobile), tržni delež družbe BMW AG, kot je bilo priznано v uvodni izjavi (88) ⁽²²⁾ sklepa o začetku postopka, ne bi dosegel 25-odstotnega praga niti pred naložbo niti po njej.

Uporaba opombe 65

- (48) Nemčija meni, da bi bilo treba, če bi se Komisija odločila, da bo električne avtomobile opredelila za ločen proizvodni trg, uporabiti sprotno opombo 65 smernic o regionalni pomoči.
- (49) Nemčija se strinja, da upravičenka kljub inovativni konstrukciji karoserije, zaradi katere se modela i3 in i8 razlikujeta od konkurenčnih proizvodov, ni niti prva niti edina proizvajalka električnih vozil. Strinja se tudi, da nekateri proizvajalci, ki proizvajajo električna vozila, že obstajajo in da bodo drugi na trg električnih avtomobilov vstopili do leta 2013/2014.
- (50) Vendar Nemčija predlaga, da bi se lahko opomba 65 glede na filozofijo in utemeljitev njenega obstoja v tem primeru, tudi če se zato ne bi neposredno uporabila, uporabila po analogiji.
- (51) Po mnenju Nemčije je bila opomba 65 v smernice o regionalni pomoči dodana zato, ker prednosti, ki jih prava inovacija prinese konkurenčnosti in konkurenčnim pogojem na upoštevem trgu, prevladajo nad prvotno velikimi tržnimi deleži inovatorjev in posledičnim kratkoročnim izkrivljanjem konkurence. Uporaba preskusov iz točke 68 smernic o regionalni pomoči predpostavlja obstoj trga. Novi trgi tega pogoja ne morejo izpolniti; podrobna ocena pri uporabi točke 68 bi kaznovala prvega na trgu in ovirala vzpostavljanje delujočega trga.
- (52) Nemčija meni, da pri statistično velikem prvotnem tržnem deležu in zmogljivosti prvega na trgu, na katerem se ponuja le malo število modelov in se je serijska proizvodnja začela šele pred kratkim, preskusov iz točke 68 ni mogoče smiselno uporabiti. Po njenem mnenju zadevna naložba ne spodbuja vzpostavitve prevladujočega položaja na trgu ali prinaša ustvarjanja presežnih zmogljivosti na nazadujočem trgu.
- (53) Na kratko, ta zadeva je natanko tak primer, kot naj bi se obravnaval z neposredno uporabo opombe 65. Nemčija zato ugotavlja, da se preskusa iz točke 68 ne bi smela izvesti in da bi bilo treba pomoč odobriti brez podrobne ocene.

Tržni delež je manjši od 25 % tudi na trgu električnih avtomobilov (na svetovnem trgu in trgu EGP)

- (54) Nemčija trdi, da je tržni delež upravičenke na trgu električnih avtomobilov (ne glede na to, ali je nadalje segmentiran) manjši od 25 %, tudi če bi Komisija ugotovila, da (1) električni avtomobili niso del trga konvencionalnih avtomobilov in da (2) se opomba 65 smernic o regionalni pomoči ne uporablja.
- (55) Nemčija navaja, da je tradicionalno segmentacijo trga konvencionalnih avtomobilov zaradi razlik v cenah in dolžini avtomobilov težko uporabiti za trg električnih avtomobilov, vendar se tako določijo napovedi deležev na trgu električnih avtomobilov. Zato je Nemčija poskušala model i3 razvrstiti v kombinirani segment C in D, saj avtomobil zaradi svoje cene spada v segment D, zaradi svoje dolžine pa v segment C. Upoštevati je treba tudi, da so uporabniki električnih avtomobilov iz vseh segmentov trga konvencionalnih avtomobilov, zato stroga segmentacija trga električnih avtomobilov ni smiselna.
- (56) Nemčija meni, da se bo trg električnih avtomobilov zelo verjetno dinamično razvijal tako na ravni EGP kot tudi na svetovni ravni: Delež električnih avtomobilov na celotnem avtomobilskem trgu in število proizvajalcev se bosta v nekaj letih močno povečala. Tudi če bi upravičenka v nekaterih segmentih električnih avtomobilov dosegla tržni delež, večji od 25 %, to ne bi bil realističen scenarij ali pa bi trajal le kratek čas.

⁽²²⁾ V uvodni izjavi (88) sklepa o začetku postopka je navedeno, da je tržni delež upravičenke manjši od 25 % na ravni EGP in svetovni ravni le na trgu konvencionalnih avtomobilov.

- (57) Nemčija predlaga, da se namen opombe 65 upošteva tudi v zvezi s tem vidikom in da se preskusa iz točke 68 smernic o regionalni pomoči ne uporabi: prehodno visok tržni delež inovatorja bi bilo treba presojati ob upoštevanju dinamičnega razvoja trga, vključno z verjetnostjo vstopa novih udeležencev na trg. Drugačna presoja bi ovirala inovacije ter slabila konkurenco in konkurenčnost. Nemčija zato predlaga, da se primer, ko se na trgu električnih avtomobilov za prehodno obdobje preseže 25-odstotni prag tržnega deleža, kar že samo po sebi ni realistično, ne bi smel šteti za dejavnik, ki kaže, da je 25-odstotni prag tržnega deleža iz točke 68(a) smernic o regionalni pomoči presežen.
- (58) Kar zadeva zanesljivost podatkov o tržnih deležih, Nemčija poudarja, da ni bila vzpostavljena nobena ločena segmentacija trga električnih avtomobilov in da je edina ocena podatkov o trgu, ki obstaja za leto 2015, študija banke Deutsche Bank iz leta 2008. V tej študiji je ocenjeno, da bo leta 2015 delež električnih avtomobilov na celotnem avtomobilskem trgu znašal 1 %; Nemčija je ta podatek uporabila za svojo oceno tržnega deleža upravičenke na kombiniranem segmentu električnih avtomobilov C in D. Nemčija tudi predvideva, da se bo večina električnih avtomobilov verjetno ponujala v segmentih od A do C in da bo zato delež električnih avtomobilov v teh segmentih celotnega segmenta avtomobilov večji (tj. približno 2,5 % – čeprav tega ni bilo mogoče podpreti z neodvisnimi študijami). Že samo s tem bi bilo mogoče dokazati, da je ocena tržnega deleža skupine BMW, ki jo je predložila Komisija, previsoka in ni verjetna. Poleg tega ugotavlja, da svetovalni družbi, kot sta banka Deutsche Bank in družba Boston Consulting Group, napovedujeta, da bo do leta 2020 delež električnih avtomobilov na celotnem avtomobilskem trgu dosegel 3 %, zaradi česar se bo tržni delež skupine BMW ponovno zmanjšal. Nazadnje Nemčija trdi, da se, če se vzpostavi sistem segmentacije električnih avtomobilov, ki bo modele jasno razvrščal v segmente, lahko pričakuje, da bo tržni delež skupine BMW na zasičenem trgu postal primerljiv z njenim obstoječim tržnim deležem na trgu konvencionalnih avtomobilov, tj. med [0–8 %] in [1–9 %].
- (59) Nemški organi so navedli še dve novejši študiji, ki naj bi po njihovem mnenju dokazovali, da tržni delež upravičenke ne bo nikoli presegel 25-odstotnega praga tržnega deleža, saj je v teh študijah predvideno precej večje število avtomobilov na trgu kot v prejšnjih študijah. V prvi od obeh študij z naslovom „European Roadmap – Electrification of Road Transport“ (v nadaljnjem besedilu: študija elektrifikacije cestnega prometa) ⁽²³⁾ je navedeno, da bi lahko bilo do leta 2020 v EU 5 milijonov električnih avtomobilov (vključno s hibridnimi avtomobili z možnostjo polnjenja prek vtičnice), v grafikonu pa je ob predpostavki, da se bodo dosegli veliki tehnološki preboji, napovedan približno 1 milijon takšnih avtomobilov leta 2016. Druga študija z naslovom „Impacts of Electric Vehicles – Deliverable 1 – An overview of Electric Vehicles on the market and in development“ (v nadaljnjem besedilu: poročilo organizacije Delft) iz aprila 2011 o učinku električnih vozil na trg je bila pripravljena za Komisijo ⁽²⁴⁾.

4.1.2 Uporaba sporočila o podrobni oceni pomoči

- (60) Nemčija v zvezi z uporabo sporočila o podrobni oceni pomoči trdi naslednje:

(a) ker pragovi tržnih deležev niso bili preseženi, ni razloga za podrobno oceno ukrepa;

(b) v formalni preiskavi je poudarek izrecno na odpravi resnih pomislekov v zvezi z združljivostjo ukrepov, ki so se pojavili v predhodni fazi, ne pa na oceni meril združljivosti, ki so se proučila že v predhodni fazi in se takrat v zvezi z njimi niso pojavili nobeni pomisleki. Komisija v sklepu o začetku formalnega postopka preiskave ni izrazila nobenih pomislekov glede skladnosti ukrepa s standardnimi merili združljivosti smernic o regionalni pomoči, vključno z njegovim spodbujevalnim učinkom in sorazmernostjo; Komisija je formalno preiskavo začela le, ker ni mogla dejansko izključiti, da je bil prag tržnega deleža iz točke 68(a) smernic o regionalni pomoči presežen;

⁽²³⁾ European Roadmap – Electrification of Road Transport, 2. izdaja, junij 2012, avtorji Emma Briec iz družbe Renault, Carolien Mazal iz družbe BOSCH, Gereon Meyer in Beate Müller iz družbe VDI/VDE Innovation + Technik GmbH, evropske tehnološke platforme ERTRAC, EPOSS in SmartGrids, podprla pa jo je tudi Evropska komisija prek usklajevalnih ukrepov Capire in ICT4FEV.

⁽²⁴⁾ Impacts of Electric Vehicles – Deliverable 1 – An overview of Electric Vehicles on the market and in development, poročilo organizacije Delft, april 2011, str. 13–16, [http://www.cedelft.eu/publicatie/impact of electric vehicles/1153](http://www.cedelft.eu/publicatie/impact%20of%20electric%20vehicles/1153).

- (c) Komisija bi morala sprejeti „pogojni“ sklep ⁽²⁵⁾, s katerim bi na podlagi podatkov, ki jih upravičenec letno predloži o razvoju svojega deleža na običajno segmentiranem trgu, odobrila pomoč – brez podrobne ocene – v skladu s sprotno opombo k točki 56 sporočila o podrobni oceni pomoči;
- (d) Komisija ob upoštevanju pomembnih pozitivnih učinkov pomoči (nova, okolju prijazna tehnologija in inovacije, ustvarjanje precejšnjega števila delovnih mest) ne bi smela uporabiti sporočila o podrobni oceni pomoči ali pa bi morala vsaj upoštevati „zahtevo glede sorazmernosti“: v točki 9 sporočila o podrobni oceni pomoči je navedeno, da mora biti podrobna ocena ukrepa sorazmerna z možnim izkrivljanjem, ki ga lahko povzroči pomoč. Nemčija trdi, da ni mogoče pričakovati omembe vrednega izkrivljanja konkurence. Upravičenec spodbuja konkurenco tako, da prevzame vlogo pionirja prek inovativne in visoko tvegane naložbe;
- (e) Nemčija trdi tudi, da mora Komisija v skladu s sodbo Splošnega sodišča z dne 10. julija 2012 v zadevi T-304/08 ⁽²⁶⁾ izvajati široko diskrecijsko pravico na podlagi Pogodbe ES za presojo, ali pričakovane prednosti zaradi regionalnega razvoja prevladajo nad izkrivljanjem konkurence in vplivi subvencioniranega projekta na trgovino med državami članicami;
- (f) Nemčija navaja sprotno opombo k točki 56 sporočila o podrobni oceni pomoči ⁽²⁷⁾ in meni, da je pristojnost Komisije, da ne odobri pomoči, na podlagi sporočila o podrobni oceni pomoči omejena na delež priglasenega zneska pomoči, ki presega prag za priglasitev.

4.1.3 Podrobna ocena ukrepa

4.1.3.1 Pozitivni učinki pomoči

- (61) Nemčija poudarja, da je strategija za čistejša in energetske učinkovitejša vozila del strategije Evropa 2020. V beli knjigi Komisije z naslovom Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu ⁽²⁸⁾ je določen cilj, da se do leta 2030 delež konvencionalnih avtomobilov na celotnem avtomobilskem trgu zmanjša za 50 % in da se ti avtomobili v središčih mest v celoti odpravijo do leta 2050.
- (62) Nemčija prispeva k tem ciljem: do leta 2020 namerava na ceste postaviti milijon električnih vozil, do leta 2014 pa 100 000 takšnih vozil. Želi postati vodilni trg za električno mobilnost. Ker ti cilji še niso doseženi, so potrebna nadaljnja prizadevanja. Zadevna naložba prispeva k doseganju teh evropskih in nemških ciljev.
- (63) Naložbeni projekt spodbuja tudi cilje priporočil, predlaganih v poročilu strokovne skupine na visoki ravni za ključne omogočitvene tehnologije, v katerem je poudarjeno tveganje, da lahko Evropa zaostaja v konkurenci med lokacijami, zlasti ob upoštevanju, da nima zadostne zmogljivosti za „preoblikovanje“ tehnološkega znanja v tržne proizvode.

⁽²⁵⁾ „Komisija se lahko odloči, da bo pomoč odobrila, pogojno odobrila ali prepovedala. Če sprejme pogojno odločbo v skladu s členom 7(4) [Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 83, 27.3.1999, str. 1)], lahko doda pogoje, da omeji možno izkrivljanje konkurence in zagotovi sorazmernost. Zlasti lahko zmanjša priglasen znesek pomoči ali intenzivnost pomoči do stopnje, ki se šteje za sorazmerno in zato združljivo s skupnim trgovom.“

⁽²⁶⁾ Sodba v zadevi T-304/2008, Smurfit Kappa proti Komisiji, točka 91.

⁽²⁷⁾ Opomba se glasi: „Vendar je treba upoštevati, da če je pomoč dodeljena na podlagi obstoječe sheme regionalne pomoči, država članica ohrani možnost dodelitve take pomoči do stopnje, ki ustreza najvišjemu dovoljenemu znesku, ki ga lahko v skladu z veljavnimi pravili prejme naložba z upravičenimi odhodki v višini 100 milijonov EUR.“

⁽²⁸⁾ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/ALL/?uri=CELEX:52011DC0144>.

- (64) „Velika proizvodna serija“ električnega avtomobila v kombinaciji s karoserijo iz ogljikovih vlaken, ki ga do zdaj ne proizvaja noben proizvajalec avtomobilov, lahko pospeši tehnološke spremembe in spodbuja konkurenco na upoštevem trgu.
- (65) Nemčija meni, da naložbeni projekt prispeva k dolgoročnemu vodstvu Evrope v avtomobilski industriji.
- (66) Nemčija nadalje navaja, da projekt prispeva k ciljem operativnega programa Evropskega regionalnega razvojnega sklada za deželo Saško ⁽²⁹⁾.
- (67) Nove nemške zvezne dežele imajo še vedno manj obratov za proizvodnjo avtomobilov kot stare zvezne dežele. S podporo tej naložbi se bodo zmanjšale razlike med starimi in novimi zveznimi deželami.
- (68) Na Saškem je BDP na prebivalca še vedno nižji od nemškega povprečja in povprečja EU: stopnja brezposelnosti je še vedno višja od nemškega povprečja. Z naložbo se bo ustvarilo 800 novih neposrednih delovnih mest.
- (69) Z naložbo se bo povečalo tudi neposredno zaposlovanje v regiji. Upravičenka načrtuje, da bo sklenila dodatne pogodbe z dobavitelji iz regije. Tako se bodo ustvarila delovna mesta zlasti za visokokvalificirane delavce, ki se lahko zaposlijo na novih tehničnih položajih nove in spremenjene dobavne verige. Uspešnemu zaključku projekta naj bi sledile nadaljnje naložbe upravičenke v Leipzigu.
- (70) Zaradi nove proizvodnje bo potrebno usposabljanje delavcev na novih področjih, kot so tehniki, specializirani za plastično in gumarsko tehnologijo, povezano z ojačanim materialom. Ker se bo povpraševanje po specialistih, ki lahko delajo v industriji električnih avtomobilov, povečalo, bi se lahko Saška razvila v zanimivo lokacijo za takšno specializirano delovno silo.
- (71) Naložba bo imela tudi pozitivne verižne učinke (tj. privabila bo nadaljnje naložbe v avtomobilsko industrijo v regiji). Upravičenka je že dejavna v ACOD ⁽³⁰⁾, zvezi avtomobilske industrije vzhodne Nemčije, ki je regijo Leipzig izbrala za regijo, v kateri bi bilo treba spodbujati električno mobilnost. Kar zadeva posebne naložbe drugih, nepovezanih podjetij, je Nemčija navedla družbo SB-Li-Motive, proizvajalca litij-ionske baterije, ki je nameraval vlagati v regijo.
- (72) Podjetja, ki niso povezana s skupino BMW, bodo verjetno imela korist od prelivanja znanja; poleg tega upravičenka predvideva, da bo tesneje sodelovala z univerzo v Dresdnu, na kateri se lahko izvajajo študije, povezane z avtomobilsko industrijo.

4.1.3.2 Ustreznost pomoči

- (73) Nemčija navaja dejstvo, da je pomoč, dodeljena na podlagi „Investitionszulagegesetz“, izvzeta iz priglasitve na podlagi Uredbe o splošnih skupinskih izjemah ⁽³¹⁾, ki bi sama po sebi že pokazala njeno ustreznost.
- (74) Nemčija meni, da je regionalna pomoč ustrezen instrument za zmanjšanje gospodarskih težav regije. Z drugimi ukrepi, kot so infrastrukturni projekti, ne bi bilo mogoče doseči primerljivih rezultatov, saj regija že ima visoko razvito infrastrukturo, vključno z mednarodnim letališčem.

⁽²⁹⁾ Glej http://www.strukturfonds.sachsen.de/download/2013_12_17_OP_EFRE_2007-2013_in_der_Fassung_des4._Aenderungsantrages_Stand_Genehmigung.pdf.

⁽³⁰⁾ Verein Automotive Cluster Ostdeutschland.

⁽³¹⁾ Uredba Komisije (ES) št. 800/2008 z dne 6. avgusta 2008 o razglasitvi nekaterih vrst pomoči za združljive s skupnim trgovom z uporabo členov 87 in 88 Pogodbe (Uredba o splošnih skupinskih izjemah) (UL L 214, 9.8.2008, str. 3).

- (75) Sveženj splošnih ukrepov še ni zadostoval za doseganje ciljev glede električne mobilnosti (100 000 električnih avtomobilov v uporabi do leta 2014 in milijon električnih avtomobilov v uporabi do leta 2020), ki so bili določeni v okviru nemške⁽³²⁾ in evropske pobude.

4.1.3.3 Spodbujevalni učinek/hipotetični scenarij

- (76) Naložba je poseben, zelo inovativen projekt, zato Nemčija meni, da spodbujevalnega učinka pomoči ni mogoče oceniti le na podlagi analize možnosti 1 ali možnosti 2⁽³³⁾, pri kateri sta se analizirali interna stopnja donosnosti projekta in primerjava prednosti/pomanjkljivosti morebitnih lokacij (vključno s proučevanjem morebitnih ukrepov državne pomoči). Nemčija je zato predložila informacije za obe možnosti.

Možnost 1:

- (77) Pri analizi možnosti 1 mora država članica dokazati, da pomoč spodbuja upravičenca k sprejetju odločitve o naložbi v korist projekta, ki brez pomoči za družbo ne bi bil donosen na nobeni lokaciji.
- (78) Nemčija je predložila informacije, v skladu s katerimi je interna stopnja donosnosti brez pomoči [0–8 %], s pomočjo pa [1–9 %]. V izračunih, na katerih temeljijo navedene vrednosti, je bil predviden sedemletni življenjski cikel, niso se upoštevali zagonski stroški, stroški načrtovanja in razvojni stroški projekta, izračuni pa so temeljili na letni proizvodnji [40 000–120 000] avtomobilov (običajna minimalna proizvodna količina, ki jo upravičenca uporablja za konvencionalne majhne in srednje velike avtomobile) namesto [10 000–50 000] avtomobilov, načrtovanih za ta projekt. Ta interna stopnja donosnosti je precej nižja od običajnega 26-odstotnega cilja donosnosti vloženega kapitala (ROCE)⁽³⁴⁾, ki ga upravičenca zahteva pri projektih konvencionalnih avtomobilov, in njenih tehtanih povprečnih stroškov kapitala (WACC), ki znašajo 12 %.
- (79) Upravičenca se je ne glede na to odločila za naložbo. Kljub majhni donosnosti projekta je menila, da si bo lahko z njim dolgoročno zagotovila močan dolgoletni položaj v mednarodni konkurenci. Nemčija poudarja, da je naložba pilotni projekt, in navaja velika tveganja, ki so prisotna in izhajajo iz uporabe ogljikovih vlaken kot surovine za karoserijo, nepreizkušene proizvodne tehnologije, majhnega obsega proizvodnje in negotovosti na strani povpraševanja.

Možnost 2:

- (80) Nemčija je kot dokaz predložila informacije, da pomoč spodbuja k izvedbi naložbenega projekta na ciljnim območju, ki prejema pomoč. Brez pomoči bi se naložba izvedla na območju, ki ne prejema pomoči.

Razlika v stroških/strateški premisleki

- (81) Nemčija je na podlagi dokumentov družbe iz decembra 2009, kot je tisti, o katerem so vodstveni delavci razpravljali v neformalnem [...] pogovoru, povzetka analize, predloženega na sestanku odbora, in dokumenta o odločitvi odbora v zvezi z lokacijo dokazala, da so se za naložbo proučile številne lokacije. Te lokacije so vključevale München⁽³⁵⁾, [...], ZDA/Kanado, Mehiko in Kitajsko.

⁽³²⁾ Glej „Deutsche Bank Research: Elektromobilität“, 12. september 2011. Nemčija navaja študijo banke Deutsche Bank, v kateri je napovedano, da bosta visoka stopnja državne podpore in hiter tehnološki napredek prinesla 7-odstotni delež električnih vozil od vseh novoregistriranih avtomobilov v Nemčiji leta 2020, nizka stopnja državne podpore in tehnološkega napredka pa bo ta delež zmanjšala na le 2 %.

⁽³³⁾ Kot se zahteva v točki 22 sporočila o podrobni oceni pomoči.

⁽³⁴⁾ ROCE: donosnost vloženega kapitala je računovodski kazalnik, ki se uporablja na področju financ, cenitev in računovodstva. Uporablja se za dokazovanje vrednosti, ki jo podjetje pridobi s svojimi sredstvi in izgubi zaradi svojih obveznosti.

⁽³⁵⁾ Izbira lokacije „München“ je dejansko „München v kombinaciji z Wackersdorfom“, kot jo je opisala Nemčija.

- (82) Ti dokumenti se nanašajo le na naložbo v model i3. Odločitev o proizvodnji modela i8 na isti proizvodni liniji kot model i3 je bila sprejeta šele leta 2011. Nemčija za proizvodnjo modela i8 ni priglasila nobenega dodatnega upravičenega odhodka ali pomoči ali predložila dokumentov o postopku odločanja glede lokacije za naložbo v model i8.
- (83) V skladu s predloženimi dokumenti je bila primerjava med različnimi lokacijami izvedena na podlagi več kvantitativnih in kvalitativnih dejavnikov, kot so stroški naložbe ⁽³⁶⁾, bližina proizvodnje plastike in plastike, ojačane z ogljikovimi vlakni, možnost izogibanja novim naložbam, težave z jezikom, pomanjkanje varovanja znanja, oddaljenost od razvojnega centra in logistika. V predizboru so bile [...] ⁽³⁷⁾, ZDA/Kanada, Mehika in Kitajska izločene na podlagi kombinacije teh dejavnikov, izbor pa je na koncu obsegal Leipzig in München.
- (84) V Münchnu in Leipzigu nova naložba ne bi bila potrebna; težave z jezikom, pomanjkanje varovanja znanja, težave z logistiko ali velika oddaljenost od razvojnega centra skupine BMW v Münchnu ne vplivajo na naložbo na teh lokacijah. Najnižji stroški naložbe bi dejansko nastali v Münchnu, ki bi bil tudi najbližji razvojnemu centru skupine BMW. Po drugi strani pa ima Leipzig prednost, saj je mogoče njegove zmogljivosti enostavno razširiti, to pa bi upravičenki omogočilo, da brez večjih dodatnih stroškov hitro poveča proizvodnjo na [50 000–90 000] tisoč električnih vozil letno.
- (85) Nemčija pojasnjuje, da so izračuni pri izbiri lokacije temeljili na letnem obsegu proizvodnje [10 000–50 000] avtomobilov in uporabi tehtanih povprečnih stroškov kapitala v višini 12 % kot diskontnega faktorja, vključevali pa so stroške naložbe v proizvod, stroške strukturne naložbe, stroške načrtovanja in zagonske stroške, stroške proizvodnje, stroške dobave, stalne stroške in t. i. vstopne/izstopne stroške (stroške logistike in mednarodnih tarif za pošiljke). Ti izračuni so bili narejeni decembra 2009, iz njih pa je razvidno, da bi bila lokacija naložbenega projekta v Münchnu brez pomoči za 17 milijonov EUR cenejša od lokacije naložbenega projekta v Leipzigu.
- (86) Kar zadeva strateške premisleke, je Nemčija navedla prednosti v zvezi s strategijo oskrbe, ne da bi to podrobneje pojasnila. Nobena od prednosti, opredeljenih za lokacijo v Leipzigu in/ali Münchnu, ni bila izražena v denarju.

Vloga državne pomoči

- (87) Nemčija trdi, da je bila pomoč bistvenega pomena pri odločanju v zvezi z lokacijo. Ob upoštevanju razlike v stroških med obema lokacijama se naložba v Leipzigu brez pomoči ne bi izvedla. Po mnenju Nemčije je dokazano, da je pomoč spodbudila izvedbo naložbe v Leipzigu.
- (88) Izračuni samih stroškov naložbe ne vključujejo ukrepov državne pomoči. Nemčija kljub temu poudarja, da je bil premislek o morebitnih subvencijah zelo pomemben pri postopku odločanja ⁽³⁸⁾, in vztraja, da se je upravni odbor (Vorstand) družbe BMW AG za izvedbo naložbe v Leipzigu odločil zaradi pričakovanih 50 milijonov EUR državne pomoči. Dejansko so v dveh preglednicah, priloženih povzetku, ki je bil predložen odboru družbe BMW AG v okviru odločanja v zvezi z lokacijo, navedeni različni zneski pomoči in intenzivnosti pomoči, ki bi bili načeloma na voljo na različnih lokacijah, vključno z [...]. V dokumentu odbora je jasno navedeno, da zneski ukrepov državne pomoči/subvencij, ki bi bili na voljo v [...], Mehiki, ZDA in na Kitajskem, upravičenki ne bi zadostovali kot nadomestilo za neugodnosti, ki bi jih imela, če bi naložbo izvedla na teh lokacijah.

⁽³⁶⁾ Iz grafikona, o katerem se je razpravljalo v neformalnem [...] pogovoru, je razvidno, da so bili predvideni dodatni stroški naložbe različnih lokacij v primerjavi z Leipzigm naslednji: v Kanadi: +[20–120] milijonov EUR, v [...] : +[40–150] milijonov EUR, v ZDA: +[40–150] milijonov EUR.

⁽³⁷⁾ Kraj v [...], edina lokacija, ki je tako kot Leipzig na območju, ki prejema pomoč, je bil izločen zaradi potrebe po novi naložbi, pričakovanih težav z jezikom in prevajanjem, njegove oddaljenosti od razvojnega centra družbe in pomanjkljivosti v zvezi z logistiko.

⁽³⁸⁾ Glej točko 81 dokumenta z dne 5. aprila 2012.

4.1.3.4 Sorazmernost

- (89) V skladu s točko 32 sporočila o podrobni oceni pomoči se v okviru možnosti 1 pomoč navadno šteje za sorazmerno, če je zaradi pomoči donosnost naložb usklajena z običajno stopnjo donosnosti, ki jo družba uporablja v drugih naložbenih projektih, s stroški kapitala družbe kot celote ali z donosnostjo, ki je običajna za zadevni sektor.
- (90) Nemčija priznava, da znesek pomoči še zdaleč ne zadostuje za doseganje stopnje donosnosti, ki se običajno doseže pri drugih naložbenih projektih upravičenke, vendar ponovno trdi, da je njena odločitev temeljila na drugih strateških premislekih (glej uvodni izjavi (79) in (84)).
- (91) Nemčija kljub besedilu točke 33 sporočila o podrobni oceni pomoči, v skladu s katerim se ukrep pomoči v okviru možnosti 2 šteje za sorazmernega, „če je [enak] razliki med neto stroški podjetja, ki je upravičeno do pomoči, za naložbo v regijo prejemnico pomoči in neto stroški za naložbo v drugo(-e) regijo(-e)“, trdi, da je celoten znesek pomoči v višini približno 50 milijonov EUR, priglasi leta 2009, sorazmeren. Po njenem mnenju Komisija v svoji oceni, ali razlika med neto stroški naložbe na lokacijah v Leipzigu in Münchnu izpolnjuje zahtevo glede sorazmernosti na podlagi sporočila o podrobni oceni pomoči, ne bi smela upoštevati stroškovne pomanjkljivosti v višini 17 milijonov EUR, ki jo v primerjavi z lokacijo v Münchnu prinaša lokacija v Leipzigu, kot jo je odbor družbe BMW AG opredelil decembra 2009, ampak bi morala odločati na podlagi dejanskih stroškov naložbe upravičenke pri izvajanju naložbenega projekta, tj. po zaključku začetne naložbe ⁽³⁹⁾.
- (92) Po mnenju Nemčije sorazmernosti ni treba dokazati na podlagi enakih dokumentov, na podlagi katerih se je dokazoval spodbujevalni učinek. Nemčija navaja točko 35 sporočila o podrobni oceni pomoči, v kateri je navedeno, da morajo države članice „dokazati sorazmernost [ukrepa pomoči] na podlagi ustrezne dokumentacije, kot je (poudarek je dodan) bila omenjena v odstavku 26“.
- (93) Nemčija navaja tudi posvetovalni dokument z naslovom „Skupna načela za gospodarsko oceno združljivosti državne pomoči v skladu s členom 87(3)“, ki jo je GD za konkurenco objavil pred nekaj leti. Nemčija ta dokument navaja v podporo svoji trditvi, da se preverjanje v primeru spodbujevalnega učinka osredotoča na vprašanje, ali je upravičenec zaradi pomoči ravnal drugače, sorazmernost ukrepa pomoči pa mora temeljiti na podrobnejši oceni učinka ukrepa na konkurenco, ki se mora osredotočati na vprašanje, ali je znesek pomoči višji od najmanjšega potrebnega ⁽⁴⁰⁾.
- (94) Nemčija v podporo svoji trditvi navaja tudi točko 107 sodbe Splošnega sodišča v zadevi T-396/08, Freistaat Sachsen proti Komisiji. Po mnenju Nemčije je v zadevni točki navedeno, da je treba „v okviru preverjanja sorazmernosti [ukrepa pomoči] [...] predložiti vse elemente, ki prispevajo k oceni ukrepa ⁽⁴¹⁾“. Nemčija nadalje navaja to zadevo v podporo svoji trditvi, da lahko Komisija pri ocenjevanju združljivosti zadevnega ukrepa pomoči upošteva vse posebne in dejanske okoliščine, ki so pomembne za upravičenca ⁽⁴²⁾. Nemčija meni, da bi lahko Komisija pri oceni sorazmernosti pomoči uporabila posodobljeno različico dokumentov, na podlagi katerih se je ugotovil spodbujevalni učinek.

⁽³⁹⁾ Zadevne podrobnosti so opisane v uvodni izjavi (102).

⁽⁴⁰⁾ Nemčija ni navedla nobene določene točke posvetovalnega dokumenta. Dokument je na voljo na naslednji povezavi: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/reform/economic_assessment_sl.pdf.

⁽⁴¹⁾ Zadeva T-396/08, sodba z dne 8. julija 2010, točka 107. Točka 107 le spomni na sodno prakso, v kateri je navedeno, da mora Komisija „pri proučevanju združljivosti ukrepa pomoči s skupnim trgom [...] proučiti vse pomembne dejavnike“.

⁽⁴²⁾ V točki 108 sodbe v zadevi T-396/08, Freistaat Sachsen proti Komisiji (na voljo je le v nemškem in francoskem jeziku) je navedeno: „die Kommission für die Zwecke der Prüfung der Vereinbarkeit der fraglichen Beihilfe die den Beihilfeempfänger betreffenden konkreten tatsächlichen Umstände [...] berücksichtigen durfte.“ Komisiji ni jasno, ali Nemčija trdi, da Komisija mora ali da Komisija lahko prouči vse dejavnike, ki so po njenem mnenju pomembni v zadevnem primeru. Poleg tega je bila ta sodba sprejeta v zadevi, v kateri je država članica trdila, da Komisija pri ocenjevanju združljivosti zadevne pomoči v navedenem primeru ne bi smela proučiti nekaterih dejavnikov.

- (95) Nemčija trdi še, da sporočilo o podrobni oceni pomoči ne vsebuje nobene določbe, ki bi določala, za kateri trenutek je treba ugotoviti sorazmernost, in meni, da ocena sorazmernosti ni povezana s spremembo ravnanja upravičenca ob sprejetju odločitve v zvezi z lokacijo.
- (96) Poleg tega ni odločilni element, razen pri spodbujevalnem učinku, ali je dokument obstajal že v trenutku sprejetja odločitve o lokaciji naložbe, ampak – v skladu s točko 35 sporočila o podrobni oceni pomoči – da je dokument „ustrezen“ za oceno sorazmernosti.
- (97) Nemčija meni, da dokumenta, ki se je uporabil že za dokazovanje spodbujevalnega učinka pomoči, ne bi bilo primerno uporabiti kot podlago za oceno sorazmernosti pomoči. Upoštevati bi bilo treba morebitne spremembe gospodarskih okoliščin, zlasti dejstvo, da so se od sprejetja prvotne odločitve v zvezi z lokacijo sprejele nadaljnje odločitve o naložbi (proizvodnja modela i8).
- (98) Nemčija zato trdi, da bi bilo treba v skladu s sodno prakso in za zagotovitev ekonomsko smiselne ocene sorazmernosti pomoči uporabiti novejši dokumente. Takšen pristop bi bil tudi v skladu s prakso na drugih področjih, na primer v primerih naknadnega spremljanja pomoči.
- (99) Novejši podatki o družbi in tržni podatki bi dali jasnejšo sliko o dejanski neto stroškovni pomanjkljivosti Leipziga.
- (100) Nemčija meni, da dokument odbora, v katerem je ugotovljena razlika v stroških med obema lokacijama v višini 17 milijonov EUR, ne vsebuje dovolj informacij za oceno sorazmernosti, saj na primer ne vsebuje analize stroškov in koristi, kot je opisana v Okviru Skupnosti za državne pomoči v avtomobilskem sektorju iz leta 1997⁽⁴³⁾. V dokumentu odbora so zajete le selektivne informacije na podlagi nekaterih predpostavk ter podatkov o stroških in koristih. Da bi se lahko sorazmernost ocenila na podlagi dejanske razlike v stroških med obema lokacijama, bi bilo treba upoštevati druge predpostavke in druge podatke o stroških in koristih.
- (101) Nemčija zato trdi, da bi bilo treba dodatne stroške v višini 29 milijonov EUR, ugotovljene do septembra 2012, prišteti k 17 milijonom EUR stroškov, ki so se decembra 2009 ocenili kot dodatni stroški, ki jih prinaša lokacija v Leipzigu.
- (102) Nemčija je predložila dokument, ki je bil pripravljen septembra 2012 in v katerem so navedene dodatne stroškovne pomanjkljivosti⁽⁴⁴⁾ (dodatni stroški, ki bi nastali na obeh lokacijah, niso upoštevani):
- (a) razširitev stavbe za sestavljanje modela i3, da bi se lahko v njej sestavljal tudi model i8: [...] milijonov EUR;
 - (b) razširitev stavbe za konstrukcijo karoserije za modela i3 in i8 (npr. za proizvodnjo zahtevnejših sestavnih delov karoserije): [...] milijonov EUR;
 - (c) v naprednejši fazi razvoja proizvoda je postala potrebna prerazporeditev ustvarjanja vrednosti med obema lokacijama, zaradi česar je bilo treba razširiti stavbo za sestavljanje: [...] milijonov EUR;
 - (d) [...] naj bi prvotno zagotovil dobavitelj, vendar jih zdaj proizvaja družba BMW AG v novi stavbi v Leipzigu, ki ni bila prvotno načrtovana. Lokacijo v Münchnu bi lahko oskrboval bližnji obrat upravičenke v Landshutu. Stroški nove stavbe: [...] milijonov EUR;

⁽⁴³⁾ UL C 279, 15.9.1997, str. 1.

⁽⁴⁴⁾ Nemčija trdi zlasti, da je imela obstoječa lokacija v Münchnu potrebno uporabno površino in da razširitev stavb ne bi bila potrebna ali pa bi bila potrebna le v manjšem obsegu.

- (e) zaradi dodatne proizvodnje so bile potrebne dodatne naložbe v logistiko, ki ni povezana s proizvodnjo ⁽⁴⁵⁾ (gasilski objekt in gasilski avtomobili, objekt za odlaganje odpadkov itd.). Te naložbe ne bi bile tako pomembne v Münchnu, kjer so zmogljivosti že razširjene: [...] milijonov EUR;
- (f) za bolj razvite proizvode je potreben zahtevnejši postopek nadzora kakovosti, kot je bilo načrtovano, zaradi česar so bile potrebne dodatne naložbe v opremo za nadzor kakovosti, ki bi bila v Münchnu že na voljo: [...] milijonov EUR;
- (g) zaradi uvedbe nove logistične strategije v vseh obratih upravičenca so stroški v Leipzigu višji kot v Münchnu: [...] milijonov EUR.

4.1.3.5 Negativni učinki

- (103) Kar zadeva morebitne negativne učinke pomoči na upoštevnem proizvodnem trgu, Nemčija svoje trditve omejuje na učinke, ki so pomembni v okviru možnosti 2. Poudarja, da pomoč v skladu s točko 40 sporočila o podrobni oceni pomoči, če bi se naložbe nadaljevale tudi brez pomoči in če je pomoč sorazmerna, sama po sebi ne vpliva na konkurenco; zlasti bi do morebitnega povečanja tržne moči upravičenca prišlo tudi brez pomoči. Poleg tega ob upoštevanju politik, ki spodbujajo električno mobilnost, trg ne nazaduje in pomoč ne bo prispevala k ohranjanju neučinkovitih tržnih struktur. Nemčija meni, da neobstoj pripomb konkurentov podpira to oceno.
- (104) Nemčija poudarja tudi, da ni verjetno, da bi povpraševanje upravičenke po ogljikovih vlaknih preprečilo dostop konkurentom do ponudbe ogljikovih vlaken, saj so na trgu številni dobavitelji ogljikovih vlaken, po mnenju neodvisnih analitikov pa naj bi se povečalo tako povpraševanje kot tudi ponudba ogljikovih vlaken, pri čemer naj bi bila v prihodnosti ponudba vsaj enaka povpraševanju. Upravičenka torej na tem trgu surovin nima tržne moči.
- (105) Edina začasna prednost, ki jo lahko upravičenka pridobi na trgu, je v znanju, ki ga bo pridobila v [...]. Vendar so ob upoštevanju številnih udeležencev v [...] možnosti za vstop na trg ali sodelovanje vedno na voljo.

5. OCENA

5.1 Obstoječa pomoč

- (106) Da bi se ukrep štel za državno pomoč, morajo biti kumulativno izpolnjeni naslednji pogoji: (i) pomoč se mora dodeliti z aktom države članice ali iz državnih sredstev, (ii) podjetjem mora prinesiti gospodarsko prednost, (iii) prednost mora biti selektivna ter (iv) ukrep izkrivlja ali bi lahko izkrivljaj konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami.
- (107) Finančno podporo bodo nemški organi zagotovili v obliki davčne olajšave za naložbo. Za podporo se zato lahko šteje, da jo je dodelila država članica in da je dodeljena iz državnih sredstev v smislu člena 107(1) PDEU.
- (108) Ker je pomoč dodeljena eni sami družbi, tj. BMW AG, je ukrep selektiven.
- (109) Družba zaradi pomoči ne bo imela stroškov, ki bi jih pri vzpostavitvi novega proizvodnega obrata običajno morala kriti sama pod običajnimi tržnimi pogoji, zato ima podjetje gospodarsko prednost pred svojimi konkurenti.
- (110) Pomoč bodo dodelili nemški organi za naložbo za proizvodnjo električnih in hibridnih potniških avtomobilov. Ker so električni in hibridni avtomobili predmet trgovine med državami članicami, bo zagotovljena podpora verjetno vplivala na trgovino med državami članicami.

⁽⁴⁵⁾ V nemščini: Nicht-Serien-Logistik.

- (111) Gospodarska prednost, ki je bila družbi BMW AG dodeljena pred njenimi konkurenti za proizvodnjo blaga, ki je predmet trgovine znotraj EU, lahko izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco.
- (112) Komisija zato ugotavlja, da priglašeni ukrep pomeni državno pomoč družbi BMW AG v smislu člena 107(1) PDEU.

5.2 Zakonitost ukrepa pomoči

- (113) Nemški organi so s priglasitvijo načrtovanega ukrepa pomoči, preden so začeli z njegovim izvajanjem, spoštovali obveznost na podlagi člena 108(3) PDEU in izpolnili obveznost glede posamične priglasitve na podlagi člena 6(2) Uredbe o splošnih skupinskih izjemah.

5.3 Pravna podlaga za oceno

- (114) Ker nacionalna pravna podlaga za dodelitev pomoči, zakon Investitionszulagengesetz, ustvarja pravico (na podlagi odobritve Komisije) upravičenke do pomoči za odhodke pred 1. januarjem 2014, se lahko za pomoč šteje, da je bila dodeljena ⁽⁴⁶⁾ pred julijem 2014. Cilj pomoči je spodbujanje regionalnega razvoja, zato so smernice o regionalni pomoči podlaga za oceno njene združljivosti z notranjim trgov, zlasti določbe oddelka 4.3 v zvezi z velikimi naložbenimi projekti in merila za podrobno oceno regionalne pomoči za velike naložbene projekte iz sporočila o podrobni oceni pomoči.

5.4 Skladnost ukrepa s standardnimi merili združljivosti smernic o regionalni pomoči

- (115) Kot je Komisija navedla v sklepu o začetku postopka, priglašena podpora naložbi družbe BMW AG izpolnjuje splošna merila združljivosti smernic o regionalni pomoči: izpolnjuje merilo o formalnem spodbujevalnem učinku, upravičenka ni podjetje v težavah, pomoč je dodeljena za začetno naložbo v obliki diverzifikacije obstoječega obrata v nove, dodatne proizvode, upravičeni stroški so opredeljeni v skladu z zadevnimi določbami, upravičenka zagotavlja finančni prispevek iz lastnih sredstev v višini vsaj 25 % upravičenih stroškov in upravičenka se je zavezala, da bo naložbo v regiji ohranila vsaj pet let. Poleg tega skupni znesek pomoči v sedanji vrednosti ne presega največje intenzivnosti državne pomoči, ki je dovoljena v skladu s pravili o mehanizmu zmanjševanja, določenimi v točki 67 smernic o regionalni pomoči.

5.5 Uporaba opombe 65

- (116) V skladu s sprotno opombo 65 smernic o regionalni pomoči, če država članica dokaže, da upravičenec do pomoči vzpostavi nov proizvodni trg, ni treba opraviti preskusov iz točke 68(a) in (b) smernic o regionalni pomoči, pomoč pa bo odobrena do višine znižanega zneska pomoči, določenega v skladu z lestvico iz točke 67 smernic o regionalni pomoči.
- (117) Namen opombe 65 smernic o regionalni pomoči je priznati, da preskusa iz točke 68(a) in (b) v primeru vzpostavljanja novega proizvodnega trga nimata nobenega namena, saj referenčni trg pred zaključkom naložbe še ne obstaja. Podjetje, ki vzpostavlja novi proizvodni trg, bo imelo zelo velik delež na tem trgu, verjetno tudi do 100 %. Preskusa iz točke 68(b), s katerim se meri povečanje zmogljivosti na slabo delujočem trgu, ni bilo mogoče izvesti, saj zahtevana rast trga v petletnem referenčnem obdobju ni na voljo.
- (118) Komisija ugotavlja, da je bila družba BMW AG morda prva proizvajalka električnih avtomobilov, ki je formalno zaprosila za regionalno pomoč, vendar so nekateri konkurenti s proizvodnjo začeli že pred družbo BMW AG, drugi pa bi lahko začeli kmalu.
- (119) Nemčija se strinja, da nekateri proizvajalci avtomobilov, ki proizvajajo električna vozila, že obstajajo, in da bodo drugi na trg vstopili do leta 2013/2014. Vendar trdi, da bi se lahko zadevna opomba, tudi če je v tej zadevi ne bi bilo mogoče neposredno uporabiti, uporabila po analogiji.

⁽⁴⁶⁾ V smislu točke 20(d) Smernic o regionalni pomoči za obdobje 2014–2020 (UL C 209, 23.7.2013, str. 1).

- (120) Trditve nemških organov, s katerimi so podprli uporabo opombe 65 smernic o regionalni pomoči, niso dovolj prepričljive, da bi upravičile neizvajanje preskusov iz točke 68 smernic o regionalni pomoči. Opomba 65 velja, kadar upravičenec vzpostavi novi proizvodni trg. Proizvodnja inovativnega proizvoda ne pomeni nujno vzpostavitve novega proizvodnega trga.
- (121) Če konkurenti, kot to velja v tem primeru, na trgu že ponujajo proizvode, ki konkurirajo novim, inovativnim proizvodom, ki jih proizvaja družba BMW AG, upoštevni proizvodni trg ne sestavlja le inovativni proizvod, ki ga proizvaja upravičenka. Upoštevati je treba tudi proizvode, ki jih ponujajo konkurenti. Če bi lahko opomba 65 zajemala pomoč, dodeljeno družbi BMW AG, bi morala zajemati tudi regionalno pomoč, dodeljeno njenim konkurentom, ki na trgu ponujajo električne avtomobile. Komisija je zato odločila, da se opomba 65 v tem primeru ne more uporabiti in da je treba izvesti preskusa iz točke 68(a) in (b).

5.6 Uporaba preskusa tržnega deleža in preskusa povečanja zmogljivosti iz točke 68(a) in (b) smernic o regionalni pomoči

- (122) Komisija se mora odločiti, ali se lahko na podlagi pripomb, prejetih v odgovor na sklep o začetku postopka, brez dvoma izključi, da je prag preskusa iz točke 68(a) presežen in da zato v okviru formalne preiskave ni treba izvesti podrobne ocene. Kot je Komisija že pojasnila v uvodnih izjavah (93)–(99) sklepa o začetku postopka, preskus iz točke 68(b) smernic o regionalni pomoči v tem primeru ni pomemben, saj se trg električnih avtomobilov povečuje, zmogljivost, ustvarjena za proizvodnjo modela i3 ali i8, pa ni problematična.
- (123) Podrobna ocena na podlagi preskusa iz točke 68(a) smernic o regionalni pomoči se bo izvedla, če bo lahko Komisija na podlagi informacij, ki so ji na voljo, ugotovila, da tržni delež upravičenke na upoštevnem proizvodnem in geografskem trgu presega prag 25 %. Če dokončna opredelitev upoštevne proizvodne ali geografske trga ni mogoča, se podrobna ocena izvede, če se za upravičenca do pomoči dokaže, da ima tržni delež, ki presega prag 25 %, na vsaj enem verjetnem upoštevem trgu, na katerega bi pomoč lahko vplivala. Komisija v vsakem primeru poudarja, da odločitev o izvedbi podrobne ocene ne vpliva na združljivost ukrepa pomoči z notranjim trgov.

5.6.1 Opredelitev trga in tržni delež

5.6.1.1 Upoštevni proizvodni trg

Ali konvencionalni in električni avtomobili spadajo na isti proizvodni trg?

- (124) Nemčija je v predhodnem pregledu trdila, da so električni avtomobili del trga konvencionalnih potniških avtomobilov in da bi bilo treba model i3 (povsem električno vozilo) uvrstiti v konvencionalni segment C ali D ali njuno kombinacijo, model i8 (hibridno vozilo) pa v segment F v skladu s klasifikacijo družbe IHS Global Insight.
- (125) Komisija je v sklepu o začetku postopka pojasnila, da zaradi pomanjkanja zamenljivosti z vidika ponudbe in omejene stopnje zamenljivosti z vidika povpraševanja ne more ugotoviti, ali električni avtomobili sestavljajo neodvisni proizvodni trg ali pa so del trga konvencionalnih avtomobilov brez razlikovanja glede vrste pogona. Prav tako ni mogla ugotoviti, ali je mogoče, če obstaja ločen trg za električne avtomobile, ta trg za električne avtomobile nadalje segmentirati, in če je to mogoče, ali se lahko segmentacija, ki se uporablja na trgu konvencionalnih avtomobilov, uporabi na tem ločenem trgu električnih avtomobilov. Komisija ni mogla ugotoviti niti, ali bi bilo treba model i3 uvrstiti v segment C ali D ali kombinirani segment C in D, model i8 pa v segment F.
- (126) Kot je bilo opisano v uvodnih izjavah (43)–(45), je Nemčija v svojih pripombah trdila, da bodo električni avtomobili, tako kot zdaj hibridni avtomobili, konkurirali konvencionalnim avtomobilom, potrošniki pa jih bodo šteli za zamenljive. Trdila je tudi, da kljub vprašanju dosega obstaja zamenljivost z vidika povpraševanja med modeloma i3 in i8 ter konvencionalnimi avtomobili, saj je splošni namen električnih in konvencionalnih avtomobilov prevoz potnikov, razlika v ceni med električnimi avtomobili in primerljivimi konvencionalnimi avtomobili pa se lahko zmanjša s subvencijami potrošnikom.

- (127) Komisija ugotavlja, da nobena tretja stran ni predložila pripomb k splošnemu vprašanju, ali je trg konvencionalnih avtomobilov upoštevni proizvodni trg za električne in hibridne avtomobile. Komisija nima dovolj informacij, da bi odločila o vprašanju, ali so vsi različni tipi električnih in hibridnih avtomobilov na splošno del trga konvencionalnih avtomobilov, zato se je odločila, da vprašanje, ali so električni in hibridni avtomobili del splošnega avtomobilskega trga, pusti odprto.

Ali sta segmenta konvencionalnih avtomobilov C in D ter segmenta konvencionalnih avtomobilov E2 ali F upoštevna proizvodna trga v tej zadevi?

- (128) Kot je navedeno v uvodni izjavi (123), se bo podrobna ocena izvedla, če se bo za katerega od zadevnih modelov na vsaj enem od verjetnih trgov presegel 25-odstotni prag tržnega deleža. Zato zadostuje, da Komisija prouči le vprašanje, ali je model i3 nedvomno del segmenta C ali D trga konvencionalnih avtomobilov, ne da bi pri tem proučila tudi vprašanje, ali je model i8 del segmenta E2/F. Komisija se je zato odločila, da bo svojo preiskavo omejila na vprašanje, ali je model i3 del segmenta konvencionalnih avtomobilov C ali D.
- (129) Kar zadeva vprašanje, ali bi moral biti trg konvencionalnih avtomobilov (segment C ali D) edini upoštevni proizvodni trg modela i3, Komisija ne more odpraviti pomisleka, ki ga je izrazila v svojem sklepu o začetku formalnega postopka preiskave. Prvič, med postopkom ni prejela nobenih pripomb tretjih strani. Drugič, kot je Nemčija priznala (glej uvodno izjavo (55)), je težko uporabiti tradicionalna merila segmentacije, saj obstaja razhajanje med cenami in dolžino električnih vozil ter istimi parametri konvencionalnih vozil, ki spadajo v zadevni tradicionalni segment.
- (130) Poleg tega Komisija ni prejela nobenih informacij, ki bi odpravile njene pomisleke glede tega, ali obstaja ustrezna stopnja zamenljivosti z vidika povpraševanja⁽⁴⁷⁾ med modelom povsem električnega vozila i3 in konvencionalnim avtomobilom. V zadevni literaturi⁽⁴⁸⁾ očitno obstaja soglasje o pomenu razlike v dosegu (tj. zmožnosti voznika, da vozi avtomobil brez polnjenja/oskrbe z gorivom), časa, potrebnega za polnjenje, razpoložljivosti lokacij, na katerih je mogoče polnjenje, in življenjske dobe akumulatorjev električnih vozil. Model i3 bo treba na primer napolniti že po prevoženih 150 km. Komisija zato na podlagi informacij, ki so ji na voljo, ni prepričana, da med modelom i3 in konvencionalnimi modeli v segmentih C in D obstaja ustrezna stopnja zamenljivosti z vidika povpraševanja, da bi se lahko zanje štelo, da spadajo na isti proizvodni trg.
- (131) Poleg tega ni nasprotovanja dejstvu, da ni zamenljivosti z vidika ponudbe⁽⁴⁹⁾ med zadevnim električnim avtomobilom (modelom i3) in konvencionalnimi avtomobili, saj vozila s karoserijo iz plastike, ojačane z ogljikovimi vlakni, ni mogoče proizvajati na proizvodnih linijah, primernih za proizvodnjo konvencionalnih avtomobilov.

⁽⁴⁷⁾ Zamenljivost z vidika povpraševanja med dvema proizvodoma obstaja, če ju potrošniki na podlagi njunih značilnosti, cene in predvidene uporabe štejejo za zamenljiva.

⁽⁴⁸⁾ Glej na primer „Impacts of Electric Vehicles – Deliverable 1 – An overview of Electric Vehicles on the market and in development“, poročilo organizacije Delft, april 2011, str. 30, http://www.cedelft.eu/publicatie/impact_of_electric_vehicles/1153. V tem poročilu je navedeno, da je „na ključnih področjih za prihodnji vstop na trg [...] zmožljivost modela električnega vozila skoraj vedno slabša od zmožljivosti motorja z notranjim izgorevanjem. Pri električnih vozilih je zlasti cena vozila višja in doseg manjši, kar sta dve pomembni merili pri nakupu“. Glej tudi „Elektromobilität – Sinkende Kosten sind conditio sine qua non“, študijo Deutsche Bank Research z dne 12. septembra 2011, str. 7, v kateri je navedeno, da pomanjkljivosti obstoječih akumulatorjev za povsem električne avtomobile omejujejo doseg uporabe povsem električnih avtomobilov na kratko do največ srednje razdalje, saj bi bil akumulator, ki bi lahko shranil dovolj energije za daljša potovanja, pretežek za avtomobil. V študiji je navedeno tudi, da bo trajalo še dodatnih 10–15 let, preden se bo razvila potrebna tehnologija (tj. po litij-ionski tehnologiji), s katero bodo lahko povsem električna vozila konkurirala konvencionalnim avtomobilom.

⁽⁴⁹⁾ Zamenljivost z vidika ponudbe med dvema proizvodoma obstaja, če je proizvodni objekt za proizvodnjo enega od proizvodov dovolj prožen, da se lahko v njem brez večjih dodatnih odhodkov proizvaja tudi drugi proizvod.

- (132) Komisija zato ni prepričana, da je model i3 del segmenta C ali D trga konvencionalnih avtomobilov.

Ali je združen segment električnih avtomobilov C in D upošteveni proizvodni trg za model i3?

- (133) Nemčija je v predhodnem pregledu trdila, da bi bilo treba za upošteveni proizvodni trg namesto posameznih segmentov električnih avtomobilov šteti kombinirani segment, ki ga sestavljata segmenta električnih avtomobilov C in D⁽⁵⁰⁾. Komisija je v sklepu o začetku postopka izrazila pomisleke, ali je takšna kombinacija segmentov primerna⁽⁵¹⁾, med postopkom formalne preiskave pa ni prejela nobenih pripomb tretjih strani.
- (134) Komisija v tem okviru meni, da bi morali verjetni proizvodni trgi vključevati najnižjo raven, za katero so na voljo statistični podatki, kar v tem primeru pomeni trg električnih avtomobilov, segmentiran v skladu s konvencionalno segmentacijo. Komisija zato in v skladu s splošno prakso kombinirani segment električnih avtomobilov C + D zavrača kot najnižjo raven verjetnega proizvodnega trga⁽⁵²⁾. Če bi se preskus iz točke 68(a) smernic o regionalni pomoči uporabljal le za kombinirane segmente, podrobne ocene pomoči, tudi če bi bil upravičenec prevladujoči akter v enem od zadevnih posameznih segmentov, ne bi bilo treba izvesti zaradi manjših tržnih deležev, ki bi jih imel v drugih posameznih segmentih, ki so se kombinirali. Komisija zato ne more nedvomno izključiti, da je upošteveni proizvodni trg za model i3 posamezni segment C ali D trga električnih avtomobilov.

5.6.1.2 Upošteveni geografski trg za električne avtomobile

- (135) Da bi lahko Komisija izvedla preskus iz točke 68(a), mora določiti ustrezni geografski trg, za katerega bo izvedla analizo tržnega deleža. Komisija je v sklepu o začetku postopka izrazila pomisleke, da je ta geografski trg večji od trga EGP.
- (136) Nemčija trdi, da bi bilo treba geografski trg za električne avtomobile opredeliti kot svetovni trg, pri čemer poudarja, da imajo Kitajska, Japonska in ZDA (ter nekatere države EU), v katerih so za takšne avtomobile na voljo znatne stopnje javnih subvencij, velik delež svetovnega trga. Trgovski tokovi se bodo razvijali v vse smeri, okvirni pogoji za svetovno trgovino z električnimi avtomobili pa so enaki ali ugodnejši od tistih za konvencionalne avtomobile.
- (137) V obvestilu Komisije o opredelitvi trga je na splošno navedeno, da je „izvajanje opredelitev trga [...] zlasti sestavljeno iz ugotavljanja učinkovitih alternativnih virov ponudbe za potrošnike udeleženih podjetij, tako glede proizvodov/storitev kot tudi glede geografskega območja ponudnikov“⁽⁵³⁾. V obvestilu je nadalje navedeno, da se lahko pri opredelitvi upoštevni geografskih trgov proučijo tudi dodatni dejavniki, kot so lokalna prisotnost, pogoji dostopa do distribucijskih poti, obstoj ali neobstoj regulativnih ovir, ureditve cen, tarife, količinske omejitve itd.⁽⁵⁴⁾. Tržni tokovi so lahko tudi dodatni koristni kazalniki pomena dejavnikov povpraševanja in ponudbe⁽⁵⁵⁾.
- (138) Trditve nemških organov v podporo opredelitvi geografskega trga za električne avtomobile kot svetovnega trga niso podprte s podrobnimi podatki o vseh dejavnikih, opisanih v obvestilu.

⁽⁵⁰⁾ Glej uvodni izjavi (74) in (75) sklepa o začetku postopka in uvodno izjavo (34) tega sklepa.

⁽⁵¹⁾ Glej prejšnjo sprotno opombo.

⁽⁵²⁾ Dejstvo, da je segmentacija trga za električne avtomobile manj razvita in da njena merila niso tako jasna kot tista za konvencionalne avtomobile, ne vpliva na veljavnost splošnega pristopa Komisije.

⁽⁵³⁾ Obvestilo Komisije o opredelitvi upoštevne trga za namene konkurenčnega prava Skupnosti, točka 13 (UL C 372, 9.12.1997, str. 5).

⁽⁵⁴⁾ Glej prejšnjo sprotno opombo. Točka 30.

⁽⁵⁵⁾ Glej prejšnjo sprotno opombo. Točka 31.

- (139) Trditev, da se bo trgovanje razvilo v vse smeri, sama po sebi ne zadostuje za dokazovanje, da obstaja geografski trg, ki je večji od EGP. Dejansko lahko gre za pošiljke med EGP in drugimi regijami, vendar to ne pomeni, da so trgi povezani tako, da tržni pogoji (npr. cene) na enem trgu vplivajo na tržne pogoje na drugem trgu. Na kratko, Komisija ne vidi razloga za odstopanje od svoje standardne prakse v zadevah v zvezi z državno pomočjo, tj. da bi proučila, ali je trg avtomobilov trg EGP ali večji trg. Komisija na podlagi predloženih informacij ne more nedvomno izključiti, da je geografski trg za električne avtomobile (ali hibridne avtomobile) trg EGP.
- (140) Kot je bilo pojasnjeno v uvodni izjavi (36), v segmentu D na primer tržni delež upravičenke presega 25 % tudi na svetovnem trgu električnih avtomobilov. Ugotovitev o obstoju svetovnega trga za električne avtomobile zato ni odločilna za vprašanje, ali delež upravičenke na upoštevnem (proizvodnem in geografskem) trgu presega 25 %.

5.6.1.3 Tržni deleži upravičenke

Trg konvencionalnih avtomobilov

- (141) Tržni delež družbe BMW AG v katerem koli segmentu trga konvencionalnih potniških avtomobilov ne glede na osnovno opredelitev geografskega trga ne presega 25-odstotnega praga.

Trg električnih avtomobilov

- (142) Komisija na podlagi informacij, ki jih je predložila Nemčija, in študij, ki so jih izvedli neodvisni viri, kot je banka Deutsche Bank, trditev Nemčije glede tržnega deleža upravičenke na skupnem trgu (povsem) električnih avtomobilov razume, kot sledi: [...] od 150 000 ([...] %), da namreč na trgu električnih avtomobilov brez segmentacije tržni delež upravičenke verjetno ne bo presegel 25-odstotnega praga tržnega deleža, za kar bi bila potrebna prodaja več kot 37 500 električnih vozil od skupno 150 000.
- (143) Nemški organi so v zgodnji predložitvi v formalni preiskavi trdili, da je bilo v študiji banke Deutsche Bank iz leta 2008 navedeno, da bo leta 2015 električnih približno 1 % vseh avtomobilov, kar pomeni, da bo leta 2015 v EGP skupaj 150 tisoč povsem električnih avtomobilov⁽⁵⁶⁾. To je tudi podatek, ki ga je Nemčija v okviru predhodnega pregleda uporabila pri izračunu deleža električnih avtomobilov v segmentih konvencionalnih avtomobilov⁽⁵⁷⁾. Tržni deleži upravičenke, izračunani na tej podlagi, naj bi 25-odstotni prag na trgu EGP v segmentih B, C, D in E2 + F presegli leta 2015⁽⁵⁸⁾.
- (144) Nemčija je v poznejši predložitvi v formalni preiskavi navedla dve novejši študiji, in sicer študijo elektrifikacije cestnega prometa in poročilo organizacije Delft, v katerih naj bi bilo napovedano precej večje število avtomobilov (tj. 5 milijonov v EU do leta 2020) na trgu električnih vozil kot v prejšnjih študijah⁽⁵⁹⁾.

⁽⁵⁶⁾ Glej uvodno izjavo (58).

⁽⁵⁷⁾ Glej uvodno izjavo (84) sklepa o začetku formalnega postopka preiskave.

⁽⁵⁸⁾ Za segment B je bilo $> 25\%$ ([...] (ki naj bi se prodali v EGP) deljeno z [...]), za segment C $> 25\%$ ([...] deljeno z [...]), za segment D $> 25\%$ ([...] deljeno z [...]) in za segment E2 + F $> 25\%$. Glej uvodne izjave (84)–(87) sklepa o začetku postopka.

⁽⁵⁹⁾ Glej uvodno izjavo (59).

- (145) Komisija informacij iz teh poročil kot primeren dokaz za podporo trditvi Nemčije ne more sprejeti iz naslednjih razlogov:
- (a) prvič, napoved iz študije elektrifikacije cestnega prometa glede 5 milijonov električnih vozil na trgu EU leta 2020 se nanaša na vse vrste vozil, ki imajo vsaj 50 km povsem električnega doseg, kot so povsem električna vozila in hibridna vozila z možnostjo polnjenja prek vtičnice. V poročilu ni napovedi števila povsem električnih vozil, na podlagi katere bi se lahko izračunal tržni delež upravičenke;
- (b) drugič, številka 5 milijonov električnih vozil leta 2020 se predlaga na podlagi optimistične predpostavke, da se bo dosegel velik tehnološki napredek na področju sistemov za shranjevanje energije, tehnologij sistema za prenos moči, rešitev za povezovanje sistemov, omrežnih infrastruktur, varnostnih sistemov in cestnih infrastruktur, tako da bodo imela električna vozila doseg, primerljiv z dosegom konvencionalnih avtomobilov. V manj optimističnem scenariju, ki je bil prav tako predstavljen v študiji elektrifikacije cestnega prometa in je upošteval „evolucijski“ razvoj brez velikega tehnološkega napredka, je napovedano, da bo trg leta 2025 obsegal milijon povsem električnih in hibridnih avtomobilov, do leta 2016 pa le približno 100 000 avtomobilov⁽⁶⁰⁾. Študija elektrifikacije cestnega prometa zato ne vpliva na prvotno predložene podatke na podlagi študije banke Deutsche Bank, ki so pomembni za oceno tržnega deleža upravičenke do pomoči na trgu povsem električnih avtomobilov.
- (146) Oddelek o poročilu organizacije Delft, ki ga je predložila Nemčija, ne vsebuje nobenih številčnih podatkov o napovedih tržnega deleža na straneh, ki jih navaja. Zato ni jasno, ali so bile po mnenju Nemčije te strani pomembne za vprašanja, o katerih se razpravlja.
- (147) Komisija želi poudariti, da trenutno obstajajo zelo različne napovedi glede prihodnjega položaja električnih vozil na trgu. Poročilo organizacije Delft na primer vsebuje različne ocene števila električnih avtomobilov⁽⁶¹⁾, ki naj bi bili na trgu leta 2015, in njihovega deleža na celotnem avtomobilskem trgu. Ocene so povezane z različnimi scenariji⁽⁶²⁾. V skladu z eno oceno, na primer v okviru najbolj optimističnega scenarija, ko električna vozila dosežejo preboj, študija ocenjuje, da bo leta 2015 v EU novoregistriranih približno 30 000 povsem električnih avtomobilov. V okviru najbolj pesimističnega scenarija bo novoregistriranih povsem električnih avtomobilov le 10 000, v okviru najbolj realističnega scenarija pa bo leta 2015 v EU novoregistriranih 20 000 povsem električnih vozil⁽⁶³⁾. V poročilu je predviden obstoj 100 000 povsem električnih avtomobilov v državah članicah EU-27 leta 2015⁽⁶⁴⁾.
- (148) Opozoriti je treba, da naj bi bil 1-odstotni tržni delež, ki je v študiji banke Deutsche Bank uporabljen kot delež povsem električnih avtomobilov na celotnem avtomobilskem trgu leta 2015, previsok po nekaterih neodvisnih ocenah. V poročilu iz leta 2014 z naslovom „The xEV Industry insider Report“⁽⁶⁵⁾ je na primer navedeno, da bodo povsem električna vozila leta 2020 predstavljala le 0,6 % celotnega svetovnega trga. Ni razlogov za domnevanje, da bo odstotek povsem električnih avtomobilov na celotnem avtomobilskem trgu dosegel 0,6 % pet let pred letom, navedenim v tej napovedi, tj. leta 2015.

⁽⁶⁰⁾ Glej grafikon na str. 21 študije elektrifikacije cestnega prometa.

⁽⁶¹⁾ Kar zadeva pogon, so v poročilu organizacije Delft vozila razdeljena na konvencionalna, povsem električna (FEV), hibridna z možnostjo polnjenja prek vtičnice (PHEV) in električna vozila z akumulatorjem za podaljšanje doseg (EREV).

⁽⁶²⁾ V najbolj realističnem scenariju je na primer predvideno, da bodo trenutne vladne subvencije na voljo še naprej, da se vhodni parametri in pričakovanja glede razvoja konvencionalnih avtomobilov ne bodo bistveno spremenili ter da se približno 5 % vseh kupcev zanima za nakup električnega vozila (vključno s hibridnimi z možnostjo polnjenja prek vtičnice). V drugem scenariju je predviden preboj tehnologije konvencionalnih avtomobilov, ki bo prinesel precejšnje zmanjšanje izpustov CO₂, zmanjšanje vladnih subvencij in postopno znižanje cen akumulatorjev. V tretjem scenariju pa je predviden preboj segmenta električnih avtomobilov, ki bo posledica velikega znižanja stroškov akumulatorjev od leta 2015.

⁽⁶³⁾ Glej preglednico 17 na str. 145 dokumenta „Impacts of Electric Vehicles – Deliverable 5 – Impact analysis for market uptake scenarios and policy implications“.

⁽⁶⁴⁾ Glej preglednici 22 in 24 na str. 148 dokumenta „Impacts of Electric Vehicles – Deliverable 5 – Impact analysis for market uptake scenarios and policy implications“.

⁽⁶⁵⁾ <http://www.advancedautobat.com/industry-reports/2014-xEV-Industry-Report/Executive-Summary-Selections.pdf>.

- (149) Komisija ugotavlja, da v nobeni oceni v novjših poročilih ni predvideno večje število povsem električnih avtomobilov leta 2015 kot v študiji banke Deutsche Bank, na podlagi katere so se izračunali tržni deleži upravičenke. Komisija na podlagi obstoječih razhajanj v napovedih ugotavlja, da prihodnjih tržnih deležev električnih avtomobilov leta 2015 in pozneje, v EGP in na svetu, ni mogoče gotovo napovedati.

5.6.1.4 Sklepna ugotovitev glede preskusa tržnega deleža

- (150) Na kratko, dokazi, ki jih je predložila Nemčija, skupaj z informacijami neodvisnih virov ne dokazujejo, da tržni delež upravičenke leta 2015 ne bo presegel 25 % na vsaj enem verjetnem proizvodnem trgu v EGP in v svetovnem segmentu D⁽⁶⁶⁾. Ta ugotovitev je bila sprejeta na podlagi ocene banke Deutsche Bank, da bo prodaja električnih avtomobilov predstavljala 1 % prodaje avtomobilov v različnih segmentih trga konvencionalnih avtomobilov. Poleg tega se lahko, kot je bilo pojasnjeno v uvodni izjavi (147), tržni delež, ki presega 25 % na nesegmentiranem trgu električnih avtomobilov v EGP (na podlagi napovedi 10 000, 20 000 in 30 000 povsem električnih avtomobilov v EGP leta 2015), ugotovi tudi na podlagi drugih neodvisnih virov.
- (151) Komisija se je zato odločila, da bo izvedla podrobno oceno priglašenega ukrepa pomoči na podlagi sporočila o podrobni oceni pomoči.

5.7 O uporabi sporočila o podrobni oceni pomoči

- (152) Komisija bo v skladu s točko 68 smernic o regionalni pomoči, kadar so izpolnjeni zadevni pogoji iz navedene točke, odobrila regionalno pomoč za naložbe samo po natančnem preverjanju po začetku postopka iz člena 108(2) PDEU, ali je pomoč potrebna za zagotavljanje spodbujevalnega učinka za naložbe in ali koristi ukrepa pomoči presegajo izhajajoče izkrivljanje konkurence in učinek na trgovino med državami članicami. Zadevne smernice, navedene v opombi 63 smernic o regionalni pomoči, so navedene v sporočilu o podrobni oceni pomoči.
- (153) Kar zadeva trditev Nemčije, da bi se moral postopek formalne preiskave osredotočiti le na odpravo resnih pomislekov in ne na merila združljivosti, ki so se že proučila na podlagi smernic o regionalni pomoči⁽⁶⁷⁾, mora Komisija poudariti, da je zasnova veljavnih pravnih določb za oceno pomoči, ki jo je treba priglasiti, za velike regionalne naložbene projekte takšna, da so rezultati preskusa tržnega deleža upravičenca iz točke 68(a) smernic o regionalni pomoči bistvenega pomena. Če tržni delež upravičenca na upoštevem proizvodnem in geografskem trgu preseže prag, določen v preskusu iz točke 68(a), pozitivna predpostavka glede rezultata preskusa izravnave ni mogoča.
- (154) Predlog Nemčije, da se pomoč odobri brez podrobne ocene in na podlagi letne predložitve dokazov v zvezi s tržnim deležem upravičenke⁽⁶⁸⁾ se zdi nepraktičen, saj negativnih učinkov pomoči morda ne bi bilo mogoče učinkovito odpraviti.
- (155) Kar zadeva trditev, da bi morala biti podrobna ocena Komisije v skladu s točko 9 sporočila o podrobni oceni pomoči sorazmerna z morebitnim izkrivljanjem konkurence ter se zato ne bi smela uporabljati za primere, kadar ni „omembe vrednega izkrivljanja konkurence“ ter kadar upravičenec sam izvede inovativno in visoko tvegano naložbo⁽⁶⁹⁾, Komisija meni, da neobstoj „omembe vrednega izkrivljanja“ ni dokazan in da ima 50 milijonov EUR pomoči za 400 milijonov EUR vredno naložbo omembe vreden potencial za izkrivljanje konkurence.

⁽⁶⁶⁾ Glej uvodno izjavo (36) ter opombi 18 in 19.

⁽⁶⁷⁾ Glej uvodno izjavo (60)(b).

⁽⁶⁸⁾ Glej uvodno izjavo (60)(c).

⁽⁶⁹⁾ Glej uvodno izjavo (60)(d).

- (156) Komisija meni, da sodbe Splošnega sodišča z dne 10. julija 2012 v zadevi T-304/08, Smurfit Kappa proti Komisiji ⁽⁷⁰⁾, ni mogoče razlagati tako, da je z njo Komisiji naložena obveznost, da se vzdrži uporabe sporočila o podrobni oceni pomoči v primerih, kakršen je zadevni primer. S sodbo se namesto tega od Komisije zahteva, da izvede vsebinsko oceno v primerih, kadar pozitivni učinki regionalne pomoči očitno ne izravnavajo njenih morebitnih negativnih učinkov, tudi kadar pragovi iz točke 68 smernic o regionalni pomoči niso preseženi.

5.8 Podrobna ocena

- (157) Komisija mora v zadevnem primeru na podlagi meril iz sporočila o podrobni oceni pomoči podrobno oceniti, ali je pomoč sploh potrebna za zagotavljanje spodbujevalnega učinka za naložbe in ali koristi ukrepa pomoči presegajo posledično izkrivljanje konkurence in učinek na trgovino med državami članicami.

5.8.1 Ustreznost pomoči

- (158) V skladu s točko 18 sporočila o podrobni oceni pomoči se le „[u]krepi, v zvezi s katerimi je država članica proučila druge možnosti politike in za katere so ugotovljene prednosti uporabe selektivnega instrumenta, kot je državna pomoč za posamezno podjetje, [...] štejejo za primeren instrument“.
- (159) Nemčija je predložila zadostne dokaze ⁽⁷¹⁾, da infrastrukturni razvoj in drugi splošni ukrepi sami po sebi ne zadostujejo za zmanjšanje regionalnih razlik znotraj Nemčije. Komisija zato ugotavlja, da je ukrep pomoči ustrezen instrument za doseganje cilja regionalnega razvoja v zadevni regiji, ki prejema pomoč.

5.8.2 Spodbujevalni učinek/hipotetični scenarij

- (160) Družba lahko ima veliko razlogov za lokacijo v neki regiji, tudi če ni bila dodeljena nobena pomoč, zato mora Komisija v skladu s točko 19 in naslednjimi členi sporočila o podrobni oceni pomoči podrobno preveriti, ali je pomoč potrebna za spodbujevalni učinek za naložbo. Cilj te podrobne ocene je ugotoviti, ali pomoč dejansko prispeva k spremembi ravnanja upravičenca, da izvede (dodatne) naložbe v zadevni regiji, ki prejema pomoč.
- (161) V sporočilu o podrobni oceni pomoči je navedeno, da se lahko spodbujevalni učinek dokazuje v okviru dveh možnosti: ob neobstoju pomoči se naložba ne bi izvedla, saj za družbo ne bi bila donosna na nobeni lokaciji (možnost 1), in ob neobstoju pomoči bi se naložba izvedla na drugi lokaciji v EU (možnost 2).
- (162) Država članica mora zato predložiti jasne dokaze, da je imela pomoč dejanski učinek na odločitve o naložbi ali izbiri lokacije. Komisija mora ugotoviti, ali sta predlagana hipotetična scenarija realistična.-
- (163) V skladu s sporočilom o podrobni oceni pomoči mora obstoj spodbujevalnega učinka dokazati država članica. V točkah 24 in 25 sporočila o podrobni oceni pomoči je navedeno, da bi lahko država članica spodbujevalni učinek dokazala s predložitvijo dokumentov družbe, ki kažejo, da (1) naložba ne bi bila donosna brez pomoči in da nobena druga lokacija ne bi bila mogoča ali da (2) je bila izvedena primerjava stroškov in koristi določitve lokacije v regiji, ki prejema pomoč, ter izbire druge lokacije. Države članice so pozvane, naj se opirajo na finančna poročila, notranje poslovne načrte in dokumente, ki podrobno opisujejo različne naložbene možnosti.

⁽⁷⁰⁾ Glej opombo 26.

⁽⁷¹⁾ Glej uvodne izjave (73)–(75).

- (164) Nemčija je najprej, ne da bi predložila dokumentarna dokazila, da je bila takšna analiza izvedena pred odločitvijo o naložbi, okvirno trdila, da bi bilo treba spodbujevalni učinek oceniti v okviru možnosti 1 v smislu točke 22 sporočila o podrobni oceni pomoči. Država članica mora dokazati, da pomoč upravičenca spodbuja k sprejetju pozitivne odločitve o naložbi, ker se lahko naložba, ki sicer za podjetje na nobeni lokaciji ne bi bila donosna, izvede v regiji, ki prejema pomoč. Iz informacij, ki jih je predložila Nemčija, je razvidno, da se bo interna stopnja donosnosti projekta na podlagi potrebnega zneska državne pomoči povišala le za 1 % (interna stopnja donosnosti se bo z [0–8] % povišala na [1–9] %), kar bi bilo precej nižje od internega cilja 25-odstotne donosnosti vloženega kapitala ali tehtanih povprečnih stroškov kapitala upravičenke v višini 12 %.
- (165) Jasno je, da zanemarljivo povišanje interne stopnje donosnosti, ki je tudi brez pomoči precej nižja od referenčnega merila upravičenke, ne omogoča ugotovitve, da je pomoč zagotovila spodbujevalni učinek za izvedbo naložbe.
- (166) Jasno je tudi, da je odločitev o naložbi v proizvodnjo električnih avtomobilov temeljila na dolgoročnem strateškem cilju upravičenke, tj. razviti inovativne ključne tehnologije za izpolnjevanje mobilnih standardov v prihodnosti in zagotavljati njihovo uporabnost v industrijski masovni proizvodnji. Ta cilj dokazuje tudi dejstvo, da so upravičenka in njeni lastniki leta 2009 sklenili strateško zaveznitvo z družbo SGL Carbon, ki proizvaja material, ojačan z ogljikovimi vlakni.
- (167) Dejstvo, da se spodbujevalni učinek ni dokazal v okviru možnosti 1, ne pomeni, da spodbujevalnega učinka ni mogoče dokazati v okviru možnosti 2.
- (168) Nemški organi so pozneje trdili, da pomoč upravičenki spada pod možnost 2, in lokacijo v Münchnu predstavili kot drugo lokacijo, ki bi lahko nadomestila Leipzig.
- (169) Ocena spodbujevalnega učinka v okviru možnosti 2 je namenjena dokazovanju, da je ukrep pomoči upravičenca spodbudil k izvedbi naložbe v ciljni regiji namesto v drugi regiji, saj pomoč izravna neto stroške in razvojne probleme, povezane z lokacijo v regiji, ki prejema pomoč.
- (170) Kot je bilo pojasnjeno v uvodni izjavi (81), temelji dokaz Nemčije o spodbujevalnem učinku v okviru možnosti 2 (za model i3) temelji na dokumentih iz decembra 2009, kot je zapisnik odločitve odbora (Vorstandsbeschluss vom 15. Dezember 2009). Iz teh dokumentov je razvidno, da so se prvotno za naložbo proučile številne lokacije, vendar so bile skoraj vse (vključno z najpomembnejšo, [...])⁽⁷²⁾ izločene iz končne primerjave na podlagi posebnih strateških razlogov, kot so potreba po novi naložbi, oddaljenost od proizvodnje plastike, ojačane z ogljikovimi vlakni, težave z jezikom, pomanjkanje varovanja znanja, prevelika oddaljenost od razvojnega centra upravičenke, proizvodna zmogljivost in logistika. Do takrat, ko se je sprejela odločitev v zvezi z lokacijo, so možnosti obsegale dve lokaciji, ki sta se podrobno proučili: Leipzig in München. V odločilnih dokumentih, ki so bili odboru družbe BMW AG predloženi decembra 2009, je navedeno, da bi bil projekt, izračunano v [...]-letnem življenjskem ciklu, brez pomoči v Münchnu za 17 milijonov EUR cenejši kot v Leipzigu.
- (171) Drugi element, ki ga je družba upoštevala pri odločanju o lokaciji naložbe, je bila dolgoročna strateška možnost razširitve proizvodne zmogljivosti v prihodnosti. V Leipzigu je bila na voljo možnost, da se proizvodna zmogljivost s [10 000–50 000] avtomobilov letno podvoji na [50 000–90 000] avtomobilov letno, kar v Münchnu ne bi bilo mogoče. V skladu z dokumenti, ki jih je predložila Nemčija, družba tega dejavnika ni količinsko opredelila v denarju.

⁽⁷²⁾ Glej uvodno izjavo (83).

- (172) Iz dokumentov je razvidno tudi, da se je pri pripravi odločitve o naložbi/lokaciji analizirala razpoložljivost državne pomoči v višini 50 milijonov EUR.
- (173) Komisija meni, da je Nemčija na podlagi teh dejanskih, aktualnih dokumentov uspešno dokazala, da je razpoložljivost državne pomoči spodbudila odločitev o izvedbi naložbe v proizvodnjo modela i3 v Leipzigu namesto v Münchnu.

5.8.3 Sorazmernost

- (174) Za primer v okviru možnosti 2 je v točki 33 sporočila o podrobni oceni pomoči navedeno, da se ukrep pomoči „šteje za sorazmern[ega], če je [enak] razliki med neto stroški podjetja, ki je upravičeno do pomoči, za naložbo v regijo prejemnico pomoči in neto stroški za naložbo v drugo(-e) regijo(-e)“.
- (175) Kot je bilo pojasnjeno, je Nemčija z dokumenti iz decembra 2009 dokazala, da je razlika v stroških med obema lokacijama (tj. Leipzigu in Münchnom) znašala 17 milijonov EUR, kot je bilo ugotovljeno v času sprejetja odločitve o naložbi/lokaciji in izračunano v sedemletnem življenjskem ciklu. Družba je to razliko v stroških izračunala na podlagi stroškov naložbe v proizvod, stroškov strukturne naložbe, stroškov načrtovanja in zagonskih stroškov, stroškov proizvodnje, stroškov dobave, stalnih stroškov, t. i. vstopnih/izstopnih stroškov, kot so stroški logistike in mednarodnih tarif za pošiljke. Nemčija je zato po mnenju Komisije dokazala, da je pomoč v višini 17 milijonov EUR najmanjši znesek, potreben za spremembo odločitve upravičenke do pomoči v zvezi z lokacijo, in je zato sorazmerna s ciljem regionalnega razvoja, za katerega si prizadeva pomoč. Komisija v tem okviru meni, da se možnost za strateško razširitev, ki v Münchnu ni na voljo, ne bi smela upoštevati pri preskusu sorazmernosti priglašene pomoči, saj postane pomembna šele zelo dolgoročno, tj. po sedemletnem življenjskem ciklu zadevnega naložbenega projekta.
- (176) Nemčija je pozneje⁽⁷³⁾ trdila, da je sorazmeren celotni prvotno priglašeni znesek državne pomoči v višini 50 milijonov EUR, saj je treba 17 milijonom EUR, ugotovljenim decembra 2009, prišteti še dodatnih 29 milijonov EUR stroškov zaradi pomanjkljivosti, ki so prisotne zaradi izvedbe naložbe v Leipzigu. Dodatni stroški v višini 29 milijonov EUR so nastali pred koncem leta 2012, tj. po sprejetju odločitve o lokaciji in naložbi ter po začetku del na projektu.
- (177) Nemčija ta znesek utemeljuje s trditvijo, da sorazmernosti pomoči ni treba dokazovati na podlagi istih dokumentov, na podlagi katerih se je dokazoval spodbujevalni učinek. Po mnenju Nemčije bi morala Komisija upoštevati tudi druge informacije o stroških, povezanih s stroški, ki so v regiji, ki prejema pomoč, nastali po sprejetju odločitve o lokaciji naložbe.
- (178) Komisija ugotavlja, da dokumenti, ki jih je Nemčija predložila septembra 2012 in v katerih so navedeni dodatni stroški⁽⁷⁴⁾, niso niti pristni niti časovno ne sovpadajo z nobeno od odločitev o naložbi, saj so nastali šele septembra 2012.
- (179) Komisija se ne strinja s trditvijo nemških organov, da se o sorazmernosti ne bi smelo odločati izključno na podlagi dokumentov, ki kažejo stanje v času sprejetja zadevne odločitve v zvezi z lokacijo/naložbo, ker:
- (180) Drži, da se v točki 35 sporočila o podrobni oceni pomoči, v katerem so opisane vrste dokumentov, ki so primerni za dokazovanje sorazmernosti, dobesedno ne zahteva, da se sorazmernost dokaže na podlagi istih [poudarek je dodan] dokumentov, na podlagi katerih se je dokazal spodbujevalni učinek, ampak na podlagi dokumentov, *kot so* [poudarek je dodan] opisani v točki 26 sporočila o podrobni oceni pomoči. Vendar besedila točke 35 ni mogoče razlagati kot nekaj, na podlagi česar bi bilo dovoljeno, da se spodbujevalni učinek in sorazmernost pomoči dokazujeta na podlagi dokumentov, ki vsebujejo povsem drugačne podatke v zvezi z neto stroški in razvojnimi problemi, povezanimi z izvedbo naložbe v regiji, ki prejema pomoč. Zlasti ne omogoča uporabe dokumentov, v katerih so podrobno navedeni stroški, ki so nastali nekaj let po sprejetju zadevne odločitve o naložbi/lokaciji.

⁽⁷³⁾ Glej uvodni izjavi (101) in (102).

⁽⁷⁴⁾ Glej uvodno izjavo (102).

- (181) Drži tudi, da v sporočilu o podrobni oceni pomoči ni nobene izrecne določbe, ki bi določala trenutek, ki bi ga bilo treba upoštevati pri oceni sorazmernosti. Podobno ni nobene takšne izrecne določbe, ki je povezana z natančnim trenutkom, ki ga je treba upoštevati pri oceni spodbujevalnega učinka. Vendar je jasno, da morajo biti zadevni podatki za ugotavljanje spodbujevalnega učinka pomoči pri odločitvi o naložbi/lokaciji na voljo in da se je mogoče nanje opirati *pred* sprejetjem navedene odločitve. Zato so v točki 26 sporočila o podrobni oceni pomoči, v kateri so opisane vrste dokumentov, primernih za dokazovanje spodbujevalnega učinka, navedeni „dokumenti, [...] *predloženi odboru za naložbe* [poudarek je dodan] [...]“ ki podrobno opisujejo različne naložbene možnosti [...]. Komisija je v tem primeru proučila prav te vrste dokumentov, ki so bili predloženi odboru upravičenke ter so vsebovali različne naložbene možnosti in zadevne podatke za vsako od teh možnosti. Navedeni dokumenti dokazujejo, da so bile pomanjkljivosti, povezane z izvedbo naložbe v Leipzigu, pred odločitvijo o izbiri navedene lokacije ocenjene na 17 milijonov EUR.
- (182) Poleg tega analiza v okviru možnosti 2 temelji na tem, da je treba s predhodne perspektive, tj. pred sprejetjem odločitve v zvezi z lokacijo naložbe, dodatne stroške, ki bi nastali z vlaganjem na ciljni lokaciji, na kateri se naložba brez pomoči ne bi izvedla, izravnati z državno pomočjo. Načelo sorazmernosti pa pomeni tudi, da je treba pomoč, ki presega znesek, potreben za spodbujanje odločitve o izvedbi naložbe na območju, ki prejema pomoč, šteti za presežen, saj pomeni brezplačna sredstva za upravičenca, ki nimajo nobenega namena, združljivega s pravili o državni pomoči.
- (183) V točki 33 sporočila o podrobni oceni pomoči je izrecno navedeno, da je pomoč sorazmerna, če je enaka razliki med neto stroški na drugih lokacijah. Komisija zato meni, da se lahko pomoč šteje za sorazmerno le, če ne presega zneska, ki je bil potreben, da je upravičenca do pomoči spodbudil k odločitvi o izvedbi naložbe na določeni lokaciji.
- (184) V nasprotju s trditvami Nemčije posvetovalni dokument služb Komisije iz leta 2007 o Skupnih načelih za gospodarsko oceno združljivosti državne pomoči v skladu s členom 87(3) Pogodbe ES, ki jo je GD za konkurenco objavil pred nekaj leti, ne določa drugačne rešitve. Točka 41 posvetovalnega dokumenta, ki v nobenem primeru ni zavezujoč za Komisijo, namesto tega podpira pristop, ki se osredotoča na zagotavljanje, da se za naložbeni projekt dodeli pomoč, ki presega potrebni znesek. V njej je jasno navedeno, da je treba v primerih, za katere je treba opraviti podrobno oceno v skladu z obstoječimi smernicami, preveriti, ali je intenzivnost pomoči prevelika in ali bi bilo mogoče iste rezultate doseči z manjšo pomočjo. Če se tako kot v tem primeru dokaže, da je v času sprejetja odločitve o naložbi (tj. ko je bila naložba spodbujena) razlika med naložbenimi stroški v Leipzigu in Münchnu znašala le 17 milijonov EUR, potem je pomoč, ki presega navedeni znesek, presežna tudi na podlagi posvetovalnega dokumenta, na katerega se je sklicevala Nemčija.
- (185) Tudi sodba v zadevi Freistaat Sachsen proti Komisiji od Komisije ne zahteva, da sprejme odločitev na podlagi dokumentov, ki so po mnenju države članice „ustrezni“ v smislu točke 35 sporočila o podrobni oceni pomoči ⁽⁷⁵⁾, vendar upravičenec do pomoči na njihovi podlagi ni mogel sprejeti odločitve o izvedbi naložbe na določeni lokaciji.
- (186) Kar zadeva dodatne stroške, ki so nastali v zvezi z razširitvijo naložbe, ki se je izvedla po sprejetju prvotne odločitve o naložbi decembra 2009, želi Komisija izraziti naslednje pomisleke o novih informacijah, ki jih je Nemčija predložila septembra 2012 v okviru formalne preiskave.

⁽⁷⁵⁾ Glej uvodni izjavi (92) in (94).

- (187) Dodatni stroški v zvezi s proizvodno zmogljivostjo za model i8 se niso šteli v obseg naložbe, o kateri se je odločalo leta 2009, saj je bila odločitev o proizvodnji modela i8 sprejeta šele v začetku leta 2011. Zadevna odločitev odbora je odločitev, ki je ločena od odločitve o lokaciji/naložbi v zvezi s proizvodnjo modela i3. Pri odločanju o proizvodnji modela i8 niti ni bila potrebna izbira med naložbo v Leipzig ali drugo lokacijo (možnost 2), ampak le odločitev, ali bi se model i8 proizvajal ali ne (možnost 1). Dejansko je bila odločitev o naložbi ob upoštevanju majhnega števila avtomobilov, ki so bodo proizvajali, gospodarsko smiselna le, če bi proizvodnja temeljila na proizvodnih objektih, ki so se gradili v Leipzigu. Nemčija je v odgovoru na zahtevo po informacijah navedla, da se prvotno načrtovani obseg naložbe ne bo spremenil ⁽⁷⁶⁾ in da Komisija ni seznanjena z dodatno pomočjo, ki naj bi se zahtevala za morebitne dodatne stroške naložbe, povezane s proizvodnjo modela i8.
- (188) Komisija meni, da v zvezi z deležem pomoči, ki krije stroške naložbe, ki v priglasitev niso bili vključeni, ni mogoče dokazati nobenega spodbujevalnega učinka ali sorazmernosti.
- (189) Komisija zato ne more potrditi sorazmernosti regionalne pomoči za naložbe v višini 45 257 273 EUR (diskontirana vrednost). Ugotavlja, da delež priglašene pomoči, ki presega 17 milijonov EUR (tj. 28 257 273 EUR), pomeni sredstva, ki so bila upravičenki dana na voljo in niso namenjena doseganju nobenega od ciljev iz člena 107(3) PDEU. Poleg tega meni, da bi imela dodelitev tega dodatnega zneska pomoči v višini 28 257 273 EUR negativne, tj. zelo izkrivljajoče učinke na konkurenco, saj lahko zlasti konkurenti odvrne od naložb v podobne proizvode, s čimer bi pripomogla k izrivanju zasebnih naložb na upoštevnem trgu.

5.8.4 Pozitivni učinki pomoči

- (190) Država članica mora v skladu s sporočilom o podrobni oceni pomoči dokazati prispevek naložbenega projekta, ki je prejel pomoč, k razvoju regije ⁽⁷⁷⁾, Komisija pa lahko pomoč odobri le, če njeni pozitivni učinki poleg spodbujanja naložbe in sorazmernosti prevladajo nad njenimi negativnimi učinki ⁽⁷⁸⁾.
- (191) Nemčija je po mnenju Komisije uspešno dokazala, da bo pomoč v višini 17 milijonov EUR pozitivno prispevala k regionalnemu razvoju ⁽⁷⁹⁾.

5.8.5 Negativni učinki pomoči na konkurenco

- (192) V skladu s točko 40 ⁽⁸⁰⁾ sporočila o podrobni oceni pomoči v analizi možnosti 2, kadar bi se naložba nadaljevala tudi brez pomoči in je pomoč sorazmerna, pomoč nima nobenega učinka na konkurenco, saj dejavniki, ki so obstajali že prej, kot je velik tržni delež upravičenca, ostanejo enaki.
- (193) Komisija je lahko potrdila spodbujevalni učinek in sorazmernost pomoči v višini 17 milijonov EUR. Če je pomoč omejena na ta znesek, nima negativnega učinka na konkurenco.

⁽⁷⁶⁾ Glej odgovor Nemčije z dne 25. maja 2011 (ref. št. 2011/054659), str. 3.

⁽⁷⁷⁾ Točka 11 sporočila o podrobni oceni pomoči.

⁽⁷⁸⁾ Točka 52 sporočila o podrobni oceni pomoči.

⁽⁷⁹⁾ Glej uvodne izjave (61)–(72).

⁽⁸⁰⁾ „Če [...] analiza nasprotnih dejstev kaže, da bi se naložbe nadaljevale tudi brez pomoči, čeprav morda na drugi lokaciji (možnost 2), in če je pomoč sorazmerna, bi bili možni znaki izkrivljanja, kot so velik tržni delež in večja zmogljivost na slabo delujočem trgu, načeloma enaki ne glede na pomoč.“

5.8.6 Negativni učinki pomoči na trgovino

- (194) Regionalna pomoč vpliva na trgovino med državami članicami, saj podjetja spodbuja, naj naložbe izvedejo v nekaterih državah članicah na območjih, ki prejemajo pomoč, namesto na drugih lokacijah v drugih državah članicah. Vendar naložbeni projekt v Leipzigu ni vplival na odločitev, da se naložba ne izvede v drugi državi članici na območju, ki prejema pomoč, ali enako prikrajšanem območju v Nemčiji. Kraj v [...] je bil kot druga lokacija zaradi kvalitativnih in strateških premislekov izločen v zgodnji fazi načrtovanja. Pomoč zato ni v nasprotju s kohezijskimi cilji iz PDEU. Poleg tega pa naložba ne vključuje selitve obstoječega obrata v Leipzig, zato točka 54 sporočila o podrobni oceni pomoči ne velja za priglášeno pomoč.

5.8.7 Tehtanje pozitivnih in negativnih učinkov pomoči

- (195) Ob ugotovitvi, da pomoč spodbuja izvedbo naložbe v zadevni regiji in da je sorazmerna za doseganje navedenega cilja, če je omejena na znesek 17 milijonov EUR, je treba pretehtati pozitivne in negativne učinke pomoči.
- (196) Ocena je potrdila, da je ukrep pomoči v višini 17 milijonov EUR privabil naložbeni projekt v prikrajšano regijo, ki je upravičena do regionalne pomoči v skladu s členom 107(3)(c) PDEU. Naložba pomeni pomemben prispevek k regionalnemu razvoju, saj bo prinesla 800 neposrednih delovnih mest. Odločitev o izvedbi naložbe v Leipzigu ne vpliva na regijo z enako ali višjo zgornjo mejo intenzivnosti pomoči, zato ukrep pomoči ni v nasprotju s kohezijskimi cilji. Komisija meni, da je privabljanje naložb v revnejšo regijo koristnejše za kohezijo v Uniji kot izvajanje istih naložb v bolj razviti regiji.
- (197) Komisija ob upoštevanju navedenega meni, da pozitivni učinki pomoči v višini 17 milijonov EUR prevladajo nad negativnimi učinki na trgovino med državami članicami ter morebitnimi socialnimi in gospodarskimi učinki na drugi lokaciji, ki je bolj razvita regija z več prednostmi.
- (198) Komisija v skladu s točko 68 smernic o regionalni pomoči in ob upoštevanju podrobne ocene, ki se je izvedla na podlagi sporočila o podrobni oceni pomoči, meni, da je Nemčija uspešno dokazala pozitiven prispevek pomoči v višini 17 milijonov EUR k regionalnemu razvoju. Komisija ugotavlja, da je pomoč, omejena na znesek v višini 17 milijonov EUR, potrebna za zagotavljanje spodbujevalnega učinka za naložbe v Leipzigu ter da koristi ukrepa pomoči presegajo posledično izkrivljanje konkurence in učinek na trgovino med državami članicami.

5.8.8 Možnost, da se pomoč dodeli do višine praga za priglášitev iz Uredbe o splošnih skupinskih izjemah

- (199) Komisija se ne strinja s trditvijo Nemčije, v skladu s katero je pristojnost Komisije, da prouči združljivost zadevnega ukrepa pomoči, na podlagi sporočila o podrobni oceni pomoči omejena na delež zahtevanega zneska pomoči, ki presega prag za priglášitev iz člena 6(2) Uredbe o splošnih skupinskih izjemah.
- (200) Komisija mora spomniti na svojo obveznost, da na podlagi podrobnejše ocene, izvedene v skladu s sporočilom o podrobni oceni pomoči, preveri spodbujevalni učinek in sorazmernost ukrepov pomoči, za katere velja navedena podrobna ocena, tj. regionalno pomoč, ki jo je treba priglášiti, dodeljeno velikim naložbenim projektom, ki izpolnjujejo zadevne pogoje iz smernic o regionalni pomoči.
- (201) Kar zadeva možnost, da Nemčija družbi BMW AG dodeli pomoč do višine praga za priglášitev iz člena 6(2) Uredbe o splošnih skupinskih izjemah, ki v tem primeru znaša 22,5 milijona EUR, je treba opozoriti, da je v besedilu opombe k točki 56 sporočila o podrobni oceni pomoči navedeno le, da država članica ohrani navedeno možnost. Iz opombe, na katero se sklicuje Nemčija, ne sledi, da mora Komisija sama odobriti dodelitev regionalne pomoči do zneska, ki je iz priglášitve izvzet na podlagi skupinske izjeme.

- (202) Komisija lahko zato oceni spodbujevalni učinek in sorazmernost celotnega zneska pomoči, ki ga je priglasila Nemčija, in ugotovi, ali je pomoč združljiva z notranjim trgov le, če je omejena na 17 milijonov EUR.

6. SKLEPNA UGOTOVITEV

- (203) Komisija ugotavlja, da je znesek regionalne pomoči za naložbe, ki jo namerava Nemčija izvesti v korist družbe BMW AG, združljiv z notranjim trgov v skladu s členom 107(3)(a) PDEU največ do zneska v višini 17 milijonov EUR.
- (204) Nič ne kaže na to, da velja katera od drugih odstopanj od prepovedi državne pomoči iz člena 107 PDEU ali da so katero od teh odstopanj uveljavljali nemški organi.
- (205) Delež priglašene pomoči v višini 28 257 273 EUR, ki jo namerava Nemčija dodeliti družbi BMW AG, je zato nezdružljiv z notranjim trgov –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Državna pomoč, ki jo Nemčija namerava izvesti v korist naložbe družbe BMW AG v Leipzigu in znaša 45 257 273 EUR, je združljiva z notranjim trgov le, če je omejena na znesek v višini 17 milijonov EUR (v cenah iz leta 2009); presežni znesek (28 257 273 EUR) ni združljiv z notranjim trgov.

V skladu s tem se lahko pomoč izvede le do višine 17 milijonov EUR.

Člen 2

Nemčija Komisiji v dveh mesecih po dodelitvi pomoči predloži izvod zadevnih aktov, ki se nanašajo na ta ukrep pomoči; v šestih mesecih od plačila zadnjega obroka pomoči na podlagi priglašenega načrta plačil pa podrobno končno poročilo.

Člen 3

Ta sklep je naslovljen na Zvezno republiko Nemčijo.

V Bruslju, 9. julija 2014

Za Komisijo

Joaquín ALMUNIA

Podpredsednik

SKLEP KOMISIJE (EU) 2016/633**z dne 23. julija 2014**

o državni pomoči SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN), ki jo je Francija izvedla za gospodarsko zbornico Nîmes-Uzès-Le Vigan ter družbe, Veolia Transport Aéroport Nîmes, Ryanair Limited in Airport Marketing Services Limited

(notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 5078)

(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,

ob upoštevanju Uredbe Sveta (EGS) št. 2408/92 z dne 23. julija 1992 o dostopu letalskih prevoznikov Skupnosti do letalskih prog znotraj Skupnosti ⁽²⁾,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima členoma ⁽³⁾, in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

- (1) Komisija je z dopisom z dne 26. januarja 2010 prejela pritožbo glede ugodnosti, ki naj bi jih letalski prevoznik Ryanair Limited (v nadaljnjem besedilu: družba Ryanair) prejemal na regionalnih in lokalnih francoskih letališčih. Kar zadeva letališče Nîmes, se pritožba nanaša tudi na finančne prispevke, ki naj bi jih prejela zaporedna upravljavca letališča – gospodarska zbornica Nîmes-Uzès-Le Vigan (v nadaljnjem besedilu: zbornica) in Veolia Transport Aéroport Nîmes (v nadaljnjem besedilu: družba VTAN).
- (2) Komisija je z dopisom z dne 16. marca 2010 Franciji poslala nezaupno različico pritožbe in jo tudi pozvala, naj pojasni zadevne ukrepe. Francija je odgovorila z dopisoma z dne 31. maja in 7. junija 2010.
- (3) Pritožnik je z dopisom z dne 2. novembra 2011 poslal dodatne informacije v podporo svoji pritožbi. Komisija je z dopisom z dne 5. decembra 2011 te informacije posredovala Franciji in od nje zahtevala dodatne informacije. Francija je 22. decembra 2011 zaprosila za podaljšanje roka za odgovor. Komisija je z dopisom z dne 4. januarja 2012 ugodila njeni prošnji. Francija je predložila pripombe in odgovore z dopisom z dne 27. februarja 2012.
- (4) Komisija je z dopisom z dne 26. aprila 2012 Franciji sporočila, da bo začela postopek (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka) v skladu s členom 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) glede morebitnih pomoči zbornici ter družbama VTAN in Ryanair.

⁽¹⁾ Člena 87 in 88 Pogodbe ES sta od 1. decembra 2009 člena 107 in 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 terminološke spremembe, kot so nadomestitve izrazov „Skupnost“ z „Unijo“, „skupni trg“ z „notranjim trgovim“ in „Sodišče prve stopnje“ s „Splošnim sodiščem“. V tem sklepu se uporablja terminologija PDEU.

⁽²⁾ UL L 240, 24.8.1992, str. 8.

⁽³⁾ UL C 241, 10.8.2012, str. 11.

- (5) Francija je z dopisoma z dne 29. maja in 28. junija 2012 zaprosila za podaljšanje dveh rokov za odgovor na zahtevo za informacije, jih je Komisija zahtevala v sklepu o začetku postopka. Francija je 31. julija 2012 predložila pripombe ter informacije in dokumente, ki jih je zahtevala Komisija v sklepu o začetku postopka.
- (6) Navedeni sklep Komisije je bil 10. avgusta 2012 objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽⁴⁾. Komisija je pozvala zainteresirane strani, naj predložijo pripombe o zadevnih ukrepih v enem mesecu od datuma objave.
- (7) Komisija je prejela pripombe zainteresiranih strani. Zbornica, družba VTAN ter mešani sindikat za ureditev in razvoj letališča Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes (v nadaljnjem besedilu: sindikat) so 24. septembra 2012 skupaj predložili pripombe. Družba Airport Marketing Services Limited (v nadaljnjem besedilu: družba AMS) je predložila pripombe 3. oktobra 2012. Tudi družba Ryanair je predložila več pripomb 3. oktobra 2012. Družba Ryanair je poleg tega 20. julija 2012, 10. aprila 2013, 20. decembra 2013, 31. januarja 2014 in 7. februarja 2014 predložila splošne skupne pripombe k vsem zadevam v zvezi z državnimi pomočmi, ki jih obravnava Komisija in se nanašajo nanjo.
- (8) Komisija je z dopisi z dne 24. junija 2012, 3. maja 2013 in 9. januarja 2014 pripombe zainteresiranih strani posredovala Franciji. Komisija je Franciji dala možnost, da odgovori na navedene pripombe. Francija je na navedene dopise odgovorila z dopisi z dne 13. julija 2012, 16. novembra 2012, 3. maja 2013 in 3. februarja 2014. V dopisu z dne 13. julija 2012 je Komisiji sporočila, da k prejetim pripombam nima komentarjev razen tistih, ki jih je že predložila v zvezi z letališčem Marseille. Francija je poleg tega Komisijo obvestila, da ne želi odgovoriti na pripombe tretjih strani.
- (9) Komisija je z dopisom z dne 18. oktobra 2012 Francijo pozvala, naj predloži dodatne informacije. Francija je odgovorila 3. decembra 2012.
- (10) Komisija je z dopisom z dne 23. decembra 2013 od Francije znova zahtevala dodatne informacije. Francija je z dopisom z dne 24. decembra 2013 zaprosila za podaljšanje roka. Komisija ga je z dopisom z dne 6. januarja 2014 odobrila. Francija je z dopisom z dne 5. februarja 2014 zaprosila za novo podaljšanje roka. Komisija ga je z dopisom z dne 11. februarja 2014 odobrila. Francija je z dopisom z dne 19. februarja 2014 predložila delne odgovore. Komisija je Franciji zaradi pomanjkljivih informacij z dopisom z dne 19. marca 2014 poslala opomin. Francija je odgovorila z dopisom z dne 10. aprila 2014.
- (11) Komisija je z dopisom z dne 20. marca 2014 znova zahtevala dodatne informacije. Francija je odgovorila z dopisom z dne 25. aprila 2014. Komisija je Franciji zaradi pomanjkljivih informacij z dopisom z dne 13. maja 2014 poslala opomin. Francija je odgovorila z dopisom z dne 26. maja 2014. Komisija je nazadnje zahtevala dodatne informacije z dopisom z dne 23. junija 2014. Francija je odgovorila z dopisom z dne 1. julija 2014.
- (12) Komisija je z dopisi Franciji in zainteresiranim tretjim stranem, ki so že predložile pripombe, sporočila, da namerava oceniti združljivost zadevnih ukrepov pomoči z notranjim trgov na podlagi določb Smernic EU o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom ⁽⁵⁾ (v nadaljnjem besedilu: nove smernice). Naslovnike navedenih dopisov je pozvala k predložitvi morebitnih pripomb v zvezi s tem. Poleg tega je bilo 15. aprila 2014 v *Uradnem listu Evropske unije* objavljeno obvestilo ⁽⁶⁾, v katerem so bile Francija in zainteresirane tretje strani pozvane k predložitvi pripomb v zvezi s tem.
- (13) Družba Air France je pripombe v zvezi s tem predložila 25. aprila 2014. Družba Ryanair je to storila 27. marca 2014, družba VTAN pa 23. aprila 2014. Pripombe je 12. maja 2014 predložila tudi nevladna organizacija Transport & Environment. Te različne pripombe so bile posredovane Franciji, ki nanje ni želela odgovoriti.

⁽⁴⁾ Glej opombo 3.

⁽⁵⁾ Sporočilo Komisije – *Smernice o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom* (UL C 99, 4.4.2014, str. 3).

⁽⁶⁾ UL C 113, 15.4.2014, str. 30.

2. DEJANSKO STANJE

2.1 ZNAČILNOSTI LETALIŠČA IN POGOSTOST LETOV

- (14) Letališče Nîmes-Garons (v nadaljnjem besedilu: letališče Nîmes) leži 12 km južno od Nîmesa, glavnega mesta departmaja Gard, v regiji Languedoc-Roussillon, v Franciji. To letališče je odprto za nacionalni in mednarodni komercialni promet. Letališče Nîmes leži približno 60 km od letališč Montpellier in Avignon, 90 km od letališča Marseille-Provence in 120 km od letališča Béziers-Cap d'Agde.
- (15) Na glavni vzletno-pristajalni stezi, ki je dolga 2 040 m in široka 45 m, lahko po navedbah Francije pristajajo letala s kodo C (A319, A320, A321, B737–800) brez omejitve za evropske postanke. Francija teoretično zmogljivost letališča ocenjuje na največ 700 000 potnikov.
- (16) Letališče Nîmes je bilo do leta 2011 pretežno vojaško letališče, na katerem je bilo civilno letalstvo samo postranska dejavnost. Imelo je torej vojaško letalsko bazo in civilno območje. Vojaška letalska baza je bila zaprta 2. julija 2011 in letališče Nîmes je odlej pretežno civilno, vojaška dejavnost pa je postala postranska.
- (17) Potniški promet je v obdobju 1965–2000 potekal izključno na ruti Nîmes–Pariz, na kateri je lete opravljala družba Air France. Vendar je komercialna dejavnost na navedeni ruti upadla po uvedbi proge hitrega vlaka TGV. Družba Air France je novembra 2001 prenehala opravljati lete na ruti Nîmes–Pariz. Družba Air Littoral je prevzela opravljanje letov na tej ruti, in sicer do julija 2003.
- (18) Na letališču Nîmes od junija 2000 lahko pristajajo letala družbe Ryanair, sprva na redni ruti v London Stansted. Ruta v London Stansted je bila leta 2005 nadomeščena z ruto v London Luton, uvedena pa je bila tudi nova ruta v Liverpool. Družba Ryanair je leta 2006 uvedla novi ruti, in sicer v Charleroi in East Midlands. Število povratnih letov v Liverpool se je po letu 2007 močno zmanjšalo, ruta v East Midlands pa je bila leta 2009 dokončno ukinjena. Družba Ryanair zdaj v Nîmesu opravlja mednarodne lete v Liverpool, London Luton, Charleroi in Fez.
- (19) Družba Ryanair je glavni upravljavec letališča Nîmes od leta 2001, od leta 2003 pa je edini upravljavec, ki s tega letališča opravlja redne lete.
- (20) Potniški promet letališča Nîmes za zadnja leta je povzet v razpredelnici 1, prikazani v tej uvodni izjavi.

Razpredelnica 1

Promet na letališču Nîmes (1999–2012) glede na število potnikov

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Skupno število potnikov	297 150	277 521	319 378	231 122	134 444	156 581	206 128	226 887	225 701	224 458	180 027	176 521	192 474	184 850	195 319

2.2 ZAPOREDNI UPRAVLJAVCI IN LASTNIKI LETALIŠČA

- (21) Upravljanje civilnega območja letališča je bilo prvotno dodeljeno zbornici z odlokom z dne 15. marca 1965 (v nadaljnjem besedilu: odlok iz leta 1965) v obliki javne koncesije za opremo, določene za 60 let, in sicer za obdobje od 1. januarja po podelitvi koncesije do 1. januarja 2026. Koncesija je bila dopolnjena z odlokom o dovoljenju, podeljenem 12. novembra 1986, za začasno uporabo (v nadaljnjem besedilu: AOT) približno 6 hektarjev dodatnih zemljišč⁽⁷⁾. Država je koncesijsko pogodbo prekinila 31. januarja 2006⁽⁸⁾.

⁽⁷⁾ Odlok o dovoljenju za začasno uporabo z dne 12. novembra 1986.

⁽⁸⁾ Medministrski odlok z dne 31. januarja 2006.

- (22) Odlok iz leta 1965 je priložen specifikaciji, ki določa pogoje, pod katerimi mora zbornica zagotoviti zgraditev, ureditev, vzdrževanje in upravljanje gradenj, stavb, objektov in materialnih virov. V skladu z AOT so bila sredstva, ki so sestavljala opremo letališča, v lasti države. Spremembe, ki jih je bilo treba izvesti na gradnjah in objektih, pa je morala financirati zbornica. Zbornica je morala plačevati letno državno pristojbino v višini 2 000 FRF (približno 300 EUR). V AOT je poleg tega navedeno, da je letališče „dodeljeno (letalski) državni mornarici kot glavni in [zbornici] kot sekundarni pooblaščenki“.
- (23) Zbornica je članica mreže gospodarskih zbornic. V Franciji so gospodarske zbornice organi javne uprave. Na splošno zastopajo splošne interese trgovine, industrije in storitev na svojem območju delovanja. 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 pristojnosti. 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 vrstah pomembnih odločitev, določenih v predpisih (na primer v zvezi s proračunom, najemom posojil, odobritvijo jamstev tretjim stranem, prenosi, pridobitvami ali povečanju finančnih deležev v civilnih ali gospodarskih družbah itd.) Taki ukrepi se lahko izvedejo šele po uradnem sporočilu nadzornemu organu, ki jim lahko nasprotuje. Gospodarske zbornice vodi skupščina, sestavljajo pa jo izvoljeni predstavniki industrije na svojem območju delovanja.
- (24) Zbornica je imela ločen račun za upravljanje civilnega območja letališča in dejavnost njegovega upravljanja je celotno navedeno obdobje bremenila ločen proračun.. Da bi se dejavnosti splošne službe zbornice razločile od dejavnosti upravljanja letališča, bo del zbornice, ki upravlja civilno območje letališča Nîmes, v tem sklepu imenovan „letališka služba zbornice“.
- (25) Od 1. februarja 2006 je bila odgovornost za ureditev, vzdrževanje, upravljanje in razvoj civilnega območja letališča dodeljena sindikatu s sporazumom z dne 31. januarja 2006. V skladu s tem sporazumom je civilno območje letališča dano na voljo sindikatu, država pa je ohranila lastništvo sredstev.
- (26) Sindikat je javni organ⁽⁹⁾, ustanovljen na podlagi odloka prefekta departmaja Gard z dne 9. decembra 2005. Sestavljajo ga⁽¹⁰⁾ generalni svet departmaja Gard (Conseil Général du Gard, v nadaljnjem besedilu: generalni svet), mestna skupnost Nîmes Métropole (Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole, v nadaljnjem besedilu: mestna skupnost NM) in mestna skupnost Alès Cévennes (Communauté d'Agglomération d'Alès Cévennes, v nadaljnjem besedilu: mestna skupnost AC). Pristojen je za ureditev, vzdrževanje in upravljanje, zlasti obratovanje in razvoj, civilnih letaliških infrastruktur⁽¹¹⁾.
- (27) Sindikat je zbornici za prehodno obdobje od 1. februarja 2006 do 31. decembra 2006 dodelil upravljanje s prenosom pooblastil za opravljanje javnih storitev⁽¹²⁾. Sindikat je za to določil pogoje v zvezi z ureditvijo, razvojem, vzdrževanjem in upravljanjem letališča. Ob uskladitvi z letališko službo zbornice je zagotovil tudi potrebno sprejetje sklepov in financiranje razvoja letališča v skladu s pogoji, ki jih je določil v odloku o ustanovitvi in sporazumu o prenosu pooblastil za opravljanje javnih storitev, sklenjenem z letališko službo zbornice. Letališka služba zbornice pa je morala zagotoviti spremembe v zvezi z gradnjami, ki jih je prevzela, tudi če so te spremembe vplivale na gradnje ali objekte zunaj civilnega območja. Glede na sporazum o prenosu pooblastil ni bilo določeno, da mora zbornica v zameno za uporabo infrastruktur plačati pristojbine.

⁽⁹⁾ Francoski organi pojasnjujejo, da pravna oblika mešanega sindikata, določena s členom L-5721-1 in naslednjimi ter členom R 5721-1 in naslednjimi splošnega zakonika o lokalnih organih (Code général des collectivités territoriales), lokalnim in drugim javnim organom med drugim omogoča združevanje za opravljanje javnih storitev, ki so v interesu vsakogar med njimi.

⁽¹⁰⁾ Sindikat upravlja odbor sindikata, ki ga sestavljajo pooblaščenici predstavniki pridruženih članov. Generalni svet v njem zastopa pet predstavnikov, mestna skupnost NM sedem predstavnikov in mestna skupnost AC trije predstavniki.

⁽¹¹⁾ Odlok o ustanovitvi sindikata z dne 9. decembra 2005.

⁽¹²⁾ Sporazum o prenosu pooblastil za opravljanje javnih storitev z dne 31. januarja 2006.

- (28) Sindikat se je po razpisnem postopku, v katerem sta bili predloženi dve konkurenčni ponudbi, nato odločil, da bo javno službo upravljanja letališča v okviru sporazuma o prenosu pooblastil za opravljanje javnih storitev (v nadaljnjem besedilu: SPOJS), ki je začel veljati 1. januarja 2007, dodelil v podizvajanje družbi Veolia Transport. Ta je ustanovila hčerinsko družbo v svoji 100-odstotni lasti, Veolia Transport Aéroport de Nîmes, ki je za izvajanje SPOJS nadomestila svojo matično družbo. Cilj SPOJS je bil pooblaščenki dodeliti izključno upravljanje, servisiranje in vzdrževanje, na njeno lastno odgovornost, civilnega območja letališča, njegovih zemljišč, gradenj, omrežja ter razvoj prometa in razvoj storitev za sprejemanje civilnih letal v povezavi s potniškim in tovornim prometom, za urjenje pilotov civilnih letal in za dejavnost podjetij na kraju samem. Pogodba o prenosu pooblastil na družbo Veolia Transport, ki je prvotno trajala pet let, je bila podaljšana do 31. decembra 2012 ⁽¹³⁾.
- (29) Sindikat je začel nov postopek za prenos pooblastil za opravljanje javnih storitev in s kanadsko skupino SNC-Lavalin 14. decembra 2012 sklenil nov sporazum o upravljanju. Novi pooblaščenec upravlja letališče od 1. januarja 2013.
- (30) Po sklepu o zaprtju vojaške letalske baze se je upravljanje letališča brezplačno preneslo v korist sindikata, in sicer od 1. julija 2011 ⁽¹⁴⁾ za 50 let. Sindikat je torej državni upravljavec in organ, ki podeljuje koncesijo za upravljanje letališča, katerega lastnica ostaja država.

3. OPIS UKREPOV

3.1 UKREPI, KI SO ZAJETI V FORMALNEM POSTOPKU PREISKAVE

- (31) Ukrepi, ki so zajeti v formalnem postopku preiskave, se nanašajo na različne pogodbe, ki so jih zaporedni upravljavci letališča z družbo Ryanair sklenili neposredno ali prek njene hčerinske družbe AMS v istem navedenem obdobju, pa tudi na finančne prispevke različnih subjektov in javnih organov upravljavcem letališča od leta 2000 do začetka formalnega postopka preiskave.

3.2 FINANČNA PODPORA UPRAVLJAVCEM LETALIŠČA

3.2.1 FINANCIRANJE STROŠKOV, POVEZANIH Z NALOGAMI, KI SE ŠTEJEJO ZA DRŽAVNE, NA LETALIŠČU NÎMES – NACIONALNI SISTEM ZA FINANCIRANJE DRŽAVNIH NALOG NA FRANCOSEKIH LETALIŠČIH

- (32) Različne naloge, ki so jih izvajali zaporedni upravljavci letališča Nîmes, povezane z varnostjo zračnega prometa, varovanjem ali okoljsko zaščito, so med letoma 2000 in 2012 financirali javni organi. To financiranje spada na področje uporabe formalnega postopka preiskave.
- (33) Francija se je v zvezi s tem financiranjem sklicevala na splošni sistem za financiranje državnih nalog na francoskih letališčih, ki je vzpostavljen z nacionalno zakonodajo ter opisan v uvodni izjavi 36 in naslednjih.
- (34) Ta sistem temelji na pristojbini, letališki pristojbini in dodatnem instrumentu. Ozadje teh instrumentov, pravila, ki jih urejajo, in obseg nalog, ki se z njimi financirajo, so opisani v uvodni izjavi 37 in naslednjih.

⁽¹³⁾ Razprava odbora sindikata, 30. junij 2011.

⁽¹⁴⁾ Odlok ministra za obrambo z dne 30. junija 2011 o prenosu upravljanja. Sporazum z dne 30. junija 2011, ki sta ga sklenili država in sindikat, med drugim določa seznam sredstev, danih na voljo sindikatu, in podrobnosti o sredstvih, ki so bila predmet začasnih dovoljenj za uporabo, s katerimi so tretjim stranem dodeljene stvarne pravice ali ne.

- (35) Conseil d'État je v zadevi SCARA ⁽¹⁵⁾ leta 1998 navedlo, da so naloge, povezane z varnostjo in varovanjem na letališčih, državne naloge, za katere je odgovorna država in jih zato ne smejo financirati uporabniki letališč s plačevanjem pristojbin. Po tej sodbi je bila 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) ⁽¹⁶⁾ uvedena letališka pristojbina z učinkom od 1. julija 1999. To je namenska pristojbina, saj se lahko prihodek iz nje uporabi le za financiranje nekaterih odhodkov, v obravnavanem primeru stroškov nalog na letališčih, ki jih Francija šteje za državne naloge. Z navedenimi določbami je bil uveden tudi dodatni instrument financiranja takšnih nalog. Obseg nalog, ki se financirajo s temi instrumenti, ter pravila, ki urejajo letališko pristojbino in dodatni instrument, so navedeni v nadaljevanju.
- (36) Francoska zakonodaja skupaj s podrobnejšimi regulativnimi določbami natančno določa naloge, ki izpolnjujejo pogoje za financiranje z letališko pristojbino. To so reševalna in gasilska služba na letališčih, preprečevanje nevarnosti prostoživečih živali ⁽¹⁷⁾, pregled oddane prtljage, potnikov in ročne prtljage, nadzor javnih točk dostopa do omejenega območja ⁽¹⁸⁾, ukrepi okoljske zaščite ⁽¹⁹⁾ in samodejni mejni nadzor z biometrično identifikacijo. Navedba samodejnega mejnega nadzora z biometrično identifikacijo je bila v zakonodajo uvedena leta 2008. Sicer pa je obseg nalog, ki izpolnjujejo pogoje za financiranje z letališko pristojbino, ostal enak od uvedbe tega instrumenta in ustreza nalogam, opredeljenim v sodbi v zadevi SCARA. Različni nacionalni in evropski predpisi pojasnjujejo obveznosti upravljavcev letališč v zvezi z izvajanjem teh nalog. Predpisi v zvezi z reševalno in gasilsko službo na letališčih na primer natančno določajo človeške in materialne vire, ki jih je treba zagotoviti glede na značilnosti letališča.
- (37) Letališko pristojbino na letališču plačajo vsi letalski prevozniki, ki letališče uporabljajo. Temelji na številu potnikov ter masi tovara in pošte, ki jih prevaža letalski prevoznik. Višina letališke pristojbine na potnika ali tono tovara ali pošte se letno določi za vsako letališče, odvisna pa je od ocenjenih stroškov izvajanja nalog, ki se financirajo s pristojbino.
- (38) Upravitelji letališč vsako leto pripravijo letno poročilo o stroških in prometu. V teh poročilih so za predhodno leto navedene dejansko ugotovljene stopnje prometa in stroški izvajanja nalog, povezanih z varnostjo in varovanjem ⁽²⁰⁾, ter zneski, ki so bili zbrani z letališko pristojbino in dodatnim instrumentom financiranja teh nalog. Vključujejo tudi ocene prometa, stroške in prihodke v zvezi z nalogami, povezanimi z varnostjo in varovanjem, za tekoče leto in naslednji dve leti. Poročila preverijo upravni organi, ki lahko opravijo tudi preglede na kraju samem. Na tej podlagi se nato z medministrskim odlokom določi višina letališke pristojbine.
- (39) Višina pristojbin se izračuna na podlagi ocenjenih stroškov in prometa, zato je bil vzpostavljen mehanizem naknadne prilagoditve, da se zagotovi, da prihodek iz letaliških pristojbin, ki je po potrebi dopolnjen s prihodki iz dodatnega instrumenta, opisanega v uvodni izjavi 40, ne preseže stroškov, ki so dejansko nastali pri izvajanju zadevnih nalog. Zadevni stroški vključujejo stroške poslovanja in stroške osebja, ki nastanejo pri izvajanju nalog, povezanih z varnostjo in varovanjem, amortizacijo naložb, izvedenih v povezavi s temi nalogami, in delež režijskih stroškov, povezanih s temi nalogami ⁽²¹⁾. Upravitelji morajo za prihodke iz letališke pristojbine in dodatnega instrumenta ter stroške, ki nastanejo pri izvajanju 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 vsaka pozitivna bilanca dodeli za kritje finančnih stroškov, ki jih mora plačati upravljavec.

⁽¹⁵⁾ Sodba Conseil d'État z dne 20. maja 1998 v zadevi Syndicat des Compagnies aériennes autonomes (v nadaljnjem besedilu: SCARA).

⁽¹⁶⁾ Zdaj kodificiran v členu 1609w splošnega davčnega zakonika.

⁽¹⁷⁾ Nevarnost prostoživečih živali vključuje zlasti nevarnosti zaradi ptic, kot so trki letal s pticami, ki lahko ogrozijo varnost ljudi in blaga na letalu.

⁽¹⁸⁾ Izvajanje te naloge lahko na primer vključuje namestitve in vzdrževanje pregrad, ki razmejujejo javno in omejeno območje, ali vzpostavitev sistema videonadzora okrog omejenega območja.

⁽¹⁹⁾ Ta naloga vključuje zlasti meritve hrupa, po potrebi v povezavi s potmi leta, ter nadzor kakovosti zraka in vode na območjih ob letališčih.

⁽²⁰⁾ Naloge, ki izpolnjujejo pogoje za financiranje iz letališke pristojbine, kot so bile opisane zgoraj.

⁽²¹⁾ Režijski stroški izhajajo zlasti iz podpornih nalog, kakršne so upravljanje človeških virov, finančne zadeve, finančna revizija, nabava, neizključni informacijski sistemi, pravna služba, splošne službe, splošno upravljanje, računovodstvo in nadzor upravljanja.

- (40) Od začetka je bilo treba financiranje iz letališke pristojbine dopolniti z dodatnim instrumentom. Stroški, povezani z varnostjo in varovanjem, namreč v nasprotju s prihodki iz letališke pristojbine niso sorazmerni z obsegom zračnega prometa. V zvezi s tem je bilo ugotovljeno, da bi bilo treba za uravnoteženje stroškov, povezanih z varnostjo in varovanjem, za letališča z majhnim obsegom prometa določiti visoko letališko pristojbino, ki bi si jo uporabniki lahko komaj privoščili. Za ta letališča je bilo zato predpisano, da se lahko za letališko pristojbino določi višina, ki je nižja od potrebne višine za pokritje stroškov, in da se lahko po potrebi uporabi dopolnilni instrument financiranja nalog, ki izpolnjujejo pogoje za financiranje z letališko pristojbino.
- (41) Nato so si sledili različni dopolnilni instrumenti. Francoski organi so najprej uporabili poseben sklad, to je intervencijski sklad za letališča in zračni prevoz (v nadaljnjem besedilu: sklad FIATA), ki je bil skupaj z letališko pristojbino uveden z zgoraj navedenim zakonom št. 98-1266 z dne 30. decembra 1998. Navedeni sklad, ki se je financiral iz deleža od pristojbine za civilno letalstvo, je nasledil izravnalni sklad za zračni prevoz (v nadaljnjem besedilu: sklad FPTA), ki je bil prvotno namenjen financiranju rut za spodbujanje prostorskega načrtovanja. Financiranje iz sklada FIATA je bilo namenjeno istemu obsegu nalog, ki so bile financirane iz sklada FPTA, in je bilo razširjeno na naloge, za katere se plačuje letališka pristojbina, da bi se dopolnili prihodki iz te pristojbine na majhnih letališčih. V praksi so bile naloge sklada FIATA v bistvu razdeljene na dva ločena „dela“: na del, povezan z letališčem in namenjen dodatnemu kritju nalog, povezanih z varnostjo in varovanjem na majhnih letališčih, in del, povezan z zračnim prevozom ter namenjen subvencioniranju rut za spodbujanje prostorskega načrtovanja. Odločitve glede plačila subvencij iz sklada FIATA za dopolnilno financiranje nalog, povezanih z varnostjo in varovanjem, so bile sprejete na podlagi mnenja odbora FIATA, ki je upravljal „letališki“ del sklada.
- (42) Leta 2005 je bil sklad FIATA ukinjen, ustrezno financiranje pa se je dve leti pod istimi pogoji, kar velja zlasti za mnenje upravljalnega odbora, neposredno izvajalo iz državnega proračuna. Država je to ureditev leta 2008 nadomestila z zvišanjem letališke pristojbine, kar pomeni, da je ta pristojbina višja od pristojbine, potrebne za pokritje stroškov nalog, povezanih z varnostjo in varovanjem, na nekaterih letališčih. Tako nastali presežek se je prerazporedil na manjša letališča, da bi se z njim dopolnil prihodek iz letališke pristojbine, ki so ga ta letališča pobrala.
- (43) Kot je bilo predhodno navedeno, letna poročila upravljavcev letališč, ki jih preverijo upravni organi, zajemajo podatke o ocenjenih in dejansko ugotovljenih stroških ter ocenjenih in dejansko ugotovljenih prihodkih iz letališke pristojbine in iz dodatnega instrumenta. 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 letališke pristojbine in dodelitev za kritje finančnih stroškov, ki jih morajo plačati upravljavci, vključujejo prihodke iz letališke pristojbine in finančne prispevke, prejete iz dodatnega instrumenta. Mehanizem poročanja, preverjanja in naknadne prilagoditve, ki naj bi preprečeval plačila iz javnih sredstev, ki presegajo dejanske stroške, se torej uporablja za letališko pristojbino pa tudi za dodatni instrument.
- (44) Ta nacionalni sistem se uporablja za letališče Nîmes. Vendar je del nalog, ki spadajo na področje instrumenta, opisanega v predhodnih uvodnih izjavah, v obdobju delovanja vojaške letalske baze izvajal upravljavec te baze. S tem povezani stroški so bili le delno preneseni na civilnega upravljavca pod pogoji, določenimi v sporazumu o določitvi porazdelitve stroškov naložb in stroškov poslovanja za objekte in storitve v skupni uporabi med civilnega in vojaškega upravljavca. Pri tem delnem prenosu stroškov je bilo upoštevano, da je bila dejavnost letališča pretežno vojaška. Del stroškov, ki jih je financiral civilni upravljavec, je bil nato povrnjen v skladu s sistemom financiranja državnih nalog, opisanim v tem oddelku.
- (45) Družba VTAN je po zaprtju vojaške letalske baze 1. julija 2011 prevzela izvajanje vseh nalog, povezanih z varnostjo in varovanjem letališča, ki jih morajo v skladu s francosko zakonodajo izvajati upravljavci civilnih letališč, s tem povezani stroški pa se povrnejo v skladu z zgoraj navedenim sistemom.
- (46) Komisija je poleg tega v sklepu o začetku postopka poudarila, da je bilo letališče Nîmes do julija 2011 pretežno vojaško, zato so bile nekatere naložbe v skupne infrastrukture, zlasti vzletno-pristajalno stezo, izvedene v okviru nadzora ministrstva za obrambo nad naložbami v gradnje.

3.2.2 FINANČNA PODPORA LETALIŠKI SLUŽBI ZBORNICE

- (47) Letališka služba zbornice je upravljala letališče Nîmes do 31. decembra 2006.

3.2.2.1 *Pogodbeni okvir*

- (48) Zbornica je morala za dovoljenje za začasno uporabo iz leta 1986 ⁽²²⁾ državi, lastnici zadevne infrastrukture, plačevati letno pristojbino v višini 2 000 FRF. V tem pogodbenem okviru, ki je ostal veljaven do 1. februarja 2006, razen te določbe ni določen noben drug prenos finančnih sredstev na letališko službo zbornice.
- (49) Država je od 1. februarja 2006 sindikatu dala na voljo letališke infrastrukture civilnega območja in mu podelila pristojnost za načrtovanje civilne dejavnosti letališča, vendar brez poseganja v pooblastila ministrstva za obrambo. Sporazum, ki sta ga 31. januarja 2006 sklenila država in sindikat, določa, da sindikat ali tretji upravljavec, ki ga sindikat imenuje, izvaja in financira ureditev glede območij gibanja, razporeditve parkirišč in območij skladiščenja materialnih virov civilnega območja ⁽²³⁾.
- (50) V teh okoliščinah sta sindikat in zbornica sklenila sporazum o prenosu pooblastil za opravljanje javnih storitev, da bi se na zbornico preneslo upravljanje delovanja ⁽²⁴⁾ letališča za obdobje od 1. februarja do 31. decembra 2006, to je obdobje, v katerem je mogoče začeti razpisni postopek za izbiro novega upravljavca. Člen 6 navedenega sporazuma določa, da stroške poslovanja letališča financira zbornica, stroške naložb pa sindikat. Določeno je bilo, da lahko upravljavec za kritje stroškov poslovanja letališča uporabi prispevke drugih zainteresiranih javnih oseb ⁽²⁵⁾. Zbornica je morala sindikatu plačevati letno državno pristojbino v višini 1 EUR ⁽²⁶⁾.

3.2.2.2 *Naložbe v civilno letališko območje*

- (51) Francoski organi so predstavili vse naložbe, ki jih je letališka služba zbornice v obdobju 1970–2006 izvedla v civilno letališko območje in ki za navedeno obdobje skupaj znašajo 19 447 268 EUR. Te naložbe so bile izvedene zaradi razširitve potniškega terminala. Spremembe so bile izvedene zlasti v glavnem prostoru, območju za prijavo, prostoru za vkrcanje, prostoru za prihode potnikov in območju za upravo ⁽²⁷⁾. Njihov namen je bil letališče preurediti tako, da bi lahko sprejelo od 600 000 do 800 000 potnikov letno. Ta dela je v celoti financirala letališka služba zbornice, in sicer s samofinanciranjem in najemom posojila.
- (52) Francija je poleg tega poudarila, da je bilo v obdobju, ko je letališče upravljala zbornica, do 1. februarja 2006 celotno letališče, razen potniškega terminala, namenjeno dejavnostim vojaške baze. Vzletno-pristajalna steza in kontrolni stolp sta bila na primer zgrajena in sta se uporabljala za vojaško letalstvo. Obstoječe infrastrukture so se pozneje uporabljale za komercialno letalstvo, vendar je bila njihova uporaba postranska glede na vojaško dejavnost. Ministrstvo za obrambo je izvedlo naložbe v te infrastrukture. Vendar namen teh naložb ni bil razvoj ali ohranjanje komercialnih, temveč vojaških dejavnosti letališča, zato jih ni bilo treba izvesti ali financirati civilnemu upravljavcu. Letališka služba zbornice pa je vojaškemu upravljavcu plačevala prispevek, ki je ustrezal njenemu deležu stroškov, povezanih s skupnimi infrastrukturami (zlasti vzletno-pristajalno stezo in kontrolnim stolpom) in skupnimi opravljanimi storitvami (zlasti letalsko navigacijo ter storitvami varovanja in gasilske službe) ⁽²⁸⁾.

3.2.2.3 *Subvencije za tekoče poslovanje*

- (53) Glavni računovodski in poslovni podatki letališke službe zbornice za obdobje 1999–2005 so povzeti v razpredelnici 2, prikazani v tej uvodni izjavi.

Razpredelnica 2

Ključne številke za letališko službo zbornice (v tisoč EUR) ⁽¹⁾

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Prihodki družbe Ryanair	[...] (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prihodki skupaj	2 664	2 943	3 328	3 522	2 747	2 665	4 314
Plačila družbi Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽²²⁾ Člen 31 koncesijske pogodbe iz leta 1965.

⁽²³⁾ Sporazum med državo in sindikatom z dne 1. februarja 2006 o prenosu pooblastil, člen 8.

⁽²⁴⁾ Preambula sporazuma med državo in sindikatom z dne 1. februarja 2006 o prenosu pooblastil.

⁽²⁵⁾ Sporazum med državo in sindikatom z dne 1. februarja 2006 o prenosu pooblastil, člen 27.

⁽²⁶⁾ Sporazum med državo in sindikatom z dne 1. februarja 2006 o prenosu pooblastil, člen 29.

⁽²⁷⁾ Pripombe Francije k sklepu o začetku postopka, str. 8 in 13.

⁽²⁸⁾ Pripombe Francije k sklepu o začetku postopka, str. 8.

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stroški skupaj	2 933	3 217	3 746	4 318	5 171	4 553	4 957
Rezultat	- 269	- 274	- 419	- 796	- 2 424	- 1 887	- 643
Neopredmetena sredstva	8 956	8 333	7 714	7 145	7 383	6 641	8 026
Lastna sredstva	3 844	3 357	2 729	1 805	- 1 093	- 3 491	- 4 341
Bilančna vsota	10 831	10 258	9 419	8 522	8 869	7 924	10 729

- (¹) Dopis Francije z dne 27. februarja 2012. V vrstici „Prihodki družbe Ryanair“ so prikazana plačila tega letalskega prevoznika upravljavcu, v vrstici „Plačila družbi Ryanair“ pa plačila letališke službe zbornice družbi Ryanair in njeni hčerinski družbi AMS.
- (*) Zaupne informacije.

- (54) Komisija je v sklepu o začetku postopka navedla, da je iz denarnih bilanc letališke službe zbornice za leta od 2000 do 2006 razbrala računovodske listine v zvezi s subvencijami za tekoče poslovanje, katerih zneski so navedeni v razpredelnici 3, prikazani v tej uvodni izjavi:

Razpredelnica 3

Zneski subvencij za tekoče poslovanje, ki jih je zbornica prejela med letoma 2000 in 2006 (v EUR), kot so bili ugotovljeni v sklepu o začetku postopka

	Država	Regija	Generalni svet	Občine	Drugo	Skupaj
2000		8 944			13 993	22 937
2001			28 314	15 299		43 613
2002	46 000			16 518		62 518
2003				12 603	400 331	412 934

	Država	Regija	Generalni svet	Občine	Drugo	Skupaj
2004				3 694	39 587	43 281
2005			500 000	850 000	13 758	1 363 758
2006					200 000	200 000
Skupaj	46 000	8 944	528 314	898 114	667 669	2 149 041

(55) Francija je k tem različnim zneskom predložila ta pojasnila. Letališka služba zbornice je leta 2005 za financiranje primanjkljaja iz poslovanja prejela 250 000 EUR subvencij od mestne skupnosti AC, 600 000 EUR od mestne skupnosti NM in 500 000 EUR od generalnega sveta ⁽²⁹⁾. Leta 2006 je za financiranje primanjkljaja iz poslovanja od splošne službe zbornice prejela 200 000 EUR ⁽³⁰⁾. Nasprotno pa po navedbah Francije noben drug znesek, naveden v razpredelnici 3, prikazani v prejšnji uvodni izjavi, ne ustreza finančni podpori javnih organov za gospodarske dejavnosti letališke službe zbornice. Francija namreč navaja:

- znesek 22 937 EUR, naveden za leto 2000, in znesek 43 613 EUR, naveden za leto 2001, sta bila dodeljena za delovanje redne povezave med središčem Nîmesa in letališčem,
- znesek 62 518 EUR, naveden za leto 2002, zajema 16 518 EUR za financiranje redne povezave in 46 000 EUR subvencije sklada FIATA, ki v skladu z zgornjimi pojasnili izhaja iz nacionalnega sistema financiranja državnih nalog,
- znesek 412 934 EUR, naveden za leto 2003, zajema 12 603 EUR za financiranje redne povezave, 14 218 EUR subvencije sklada FIATA in 386 103 EUR za financiranje, ki ga je zagotovila država za kritje državnih nalog varovanja, ki spadajo v obseg letališke pristojbine in sklada FIATA,
- znesek 43 281 EUR, naveden za leto 2004, zajema 3 694 EUR za financiranje redne povezave in 39 587 EUR za subvencijo sklada FIATA,
- znesek 13 758 EUR, naveden v stolpcu „Drugo“ za leto 2005, zajema subvencijo sklada FIATA.

(56) Redno povezavo upravlja zunanji ponudnik s finančnimi prispevki različnih javnih organov. Te povezave ne nadzira letališka služba zbornice in ne spada v obseg njenih dejavnosti.

(57) Francija je poleg tega poudarila, da zbornica razen plačila 200 000 EUR iz leta 2006, navedenega v uvodni izjavi 55, med celotnim trajanjem koncesije ni izvedla nobenega prenosa med računi splošne službe in računi letališke službe. Vendar ti poudarjata, da so se izvajala vračljiva predplačila. Tokovi in stanja ⁽³¹⁾ teh predplačil so povzeti v razpredelnici 4, prikazani v tej uvodni izjavi.

⁽²⁹⁾ Prva dva zneska sta združena v stolpcu „Občine in skupnosti občin“.

⁽³⁰⁾ Ta znesek je naveden v stolpcu „Drugo“, prikazanem v zgornji razpredelnici.

⁽³¹⁾ Predplačila, kot so knjižena med obveznostmi v bilanci letališke službe zbornice pod postavko „Predplačila med ustanovami“.

Razpredelnica 4

Predplačila splošne službe letališki službi zbornice (EUR) ⁽¹⁾

	Prejeto predplačilo	Stanje predplačila na koncu poslovnega leta
1999	- 13 157	2 740 804
2000	- 43 669	2 697 135
2001	0	2 697 135
2002	420 074	3 117 210
2003	1 752 663	4 869 873
2004	1 429 624	6 299 497
2005	500 000	6 799 497
2006	2 938 660	9 738 157

⁽¹⁾ V skladu z dopisom francoskih organov z dne 27. februarja 2012.

- (58) Stanje predplačil splošne službe zbornice je bilo *de facto* pretvorjeno v subvencijo ob prekinitvi koncesijske pogodbe za javno opremo, 31. januarja 2006 ⁽³²⁾. To so namreč državi dopuščali pogoji koncesijske pogodbe iz leta 1965 ⁽³³⁾. Država je navedeno koncesijsko pogodbo predčasno prekinila leta 2006. Tedaj je bil uporabljen člen 48 koncesijske pogodbe iz leta 1965, ki je določal, da bo po izteku koncesije „država gospodarski zbornici vrnila predplačila, ki jih je ta morebiti izvedla iz svojih sredstev itd.“
- (59) Komisija je nazadnje v sklepu o začetku postopka ugotovila, da letališka služba zbornice za obdobje 2000–2006 v svoje računovodske izkaze ni knjižila stroškov v postavko „Prispevek k financiranju režijskih stroškov upravljavca“. V sklepu o začetku postopka je predpostavljala, da splošna služba zbornice ni zaračunavala režijskih stroškov, povezanih z uporabo njenih sredstev, na primer za upravno ali računovodsko upravljanje letališke službe. Vendar je Francija v odgovoru na sklep o začetku postopka navedla, da so bili stroški za vse skupne storitve zbornice, vključno z letališko službo zbornice, preneseni, pri čemer naj bi bil prispevek vsake službe določen po porazdelitvenem ključu, temelječem na obsegu storitev, ki jih je uporabljala posamezna služba zbornice. Stroške, povezane z informacijsko tehnologijo, je na primer vsaka služba financirala glede na število povezanih računalnikov, ki jih je uporabljala. Francija je navedla podrobnosti o zneskih udeležbe letališke službe pri režijskih stroških med letoma 2000 in 2006, in sicer za vsako delovno mesto znotraj te službe (nadzor nad upravljanjem, kadrovske zadeve, računovodstvo, informatika, dobave, zavarovanja, kurirji).

3.2.3 FINANČNA PODPORA DRUŽBI VTAN

3.2.3.1 Pogodbeni okvir in subvencije za tekoče poslovanje

- (60) Družbi Veolia Transport je bilo dodeljeno upravljanje letališča Nîmes od 1. januarja 2007. Obseg pristojnosti in pogoje njegovega upravljanja je v SPOJS opredelil sindikat, to je organ, ki je prenesel pooblastila. Cilj navedenega sporazuma je upravljanje, servisiranje in vzdrževanje civilnega območja letališča ter razvoj prometa in razvoj storitev za civilna letala in za dejavnost podjetij na kraju samem.

⁽³²⁾ Zbornica je že 8. avgusta 2006 zahtevala vračilo predplačil v znesku več kot 9 milijonov EUR.

⁽³³⁾ Člen 46 koncesijske pogodbe iz leta 1965.

- (61) Družba Veolia Transport je nato v skladu s členom 1a SPOJS ustanovila družbo VTAN za izvajanje SPOJS. Matična družba družbe VTAN, Veolia Transport, lahko izvaja tudi druge komercialne dejavnosti, „povezane“⁽³⁴⁾ z nalogo upravljanja letališča.
- (62) Sindikat družbi VTAN v skladu s členom 27 SPOJS vsako leto plača pavšalen prispevek za zagotovitev finančnega ravnotežja pri upravljanju letališča. Ta prispevek se izračuna kot razlika med obveznostjo pooblaščenca glede na ocenjene stroške (skupni stroški plus čisti dobiček pred obdavčitvijo) in njegovo obveznostjo glede na ocenjene prihodke. Ta prispevek je stalen, če se izvzame letna indeksacija na podlagi formule, navedene v členu 27.6 SPOJS. V skladu s SPOJS je znesek pavšalnega prispevka določen na [1,2–1,5] milijona EUR letno brez DDV (vrednost EUR leta 2005) v referenčnem scenariju, ki ustreza pogojem poslovanja, prevladujočim v drugem četrtletju leta 2006.
- (63) Vendar SPOJS določa, da se znesek pavšalnega prispevka spremeni, če bi se družba VTAN znašla v „nadomestnem scenariju“, opredeljenem z natančnimi merili, ki jih določa SPOJS. Ta nadomestni scenarij pomeni, da bi se zmanjšal obseg dejavnosti, s čimer bi se spremenil načrt povratnih letov letal na rednih rutah, s tem pa bi se ukinila druga posadka letališkega osebja, kar bi zmanjšalo ocenjene stroške. V skladu s SPOJS bi se pavšalni prispevek v nadomestnem scenariju zmanjšal na [1,0–1,3] milijona EUR letno brez DDV.
- (64) SPOJS poleg tega določa, da se [30–45 %] razlike v dobičku odšteje od zneska pavšalnega prispevka, če je za zadevno leto dobiček pred obdavčitvijo upravljanja letališča višji od prvotno predvidenega dobička, če je torej prihranek od dejavnosti večji od ocenjenega in zavezujočega prihranka. Ta formula za odštevanje ob upoštevanju povečanja davka od dohodkov pravnih oseb za 10 % od razlike v dobičku pred obdavčitvijo omogoča enakovredno porazdelitev dobičkov, ki jih sindikat in družba VTAN prvotno nista predvidela.
- (65) 27. januarja 2010 je bil sklenjen prvi aneks k SPOJS (v nadaljnjem besedilu: aneks št. 1), potem ko družba VTAN ni mogla pobrati zneska pristojbine za dovoljenje za začasno uporabo tovarne na letališkem območju (tovarna SGAÏ), pri čemer te okoliščine ob predložitvi ponudbe družbe Veolia niso bile znane. Aneks št. 1 k SPOJS določa, da se pavšalni prispevek poveča za [20 000–50 000] EUR.
- (66) Drugi aneks (v nadaljnjem besedilu: aneks št. 2) je bil sklenjen 20. julija 2010, z njim pa se je družba VTAN zavezala k prenovi hladilne opreme letališča. Navedeni aneks določa, da sindikat družbi VTAN zaračuna nadomestilo v višini neamortizirane vrednosti opreme ob izteku prenosa pooblastil.
- (67) Tretji aneks (v nadaljnjem besedilu: aneks št. 3) k SPOJS je bil sklenjen 23. marca 2011. Z njim je bila uvedena možnost, da se pavšalni prispevek poveča za znesek subvencij, ki jih je sindikat prejel od drugih javnih organov. Poleg tega določa, da sindikat na družbo VTAN prenese subvencijo, ki jo je prejel od regije Languedoc-Roussillon v skladu s sporazumom, sklenjenim s to skupnostjo za podporo pri razvoju pretoka turistov, povezanega z nizkocenovnim zračnim prometom. Ta subvencija za leto 2009 znaša [100 000–300 000] EUR. Sindikat namreč meni, da je stroške za podporo pri razvoju pretoka turistov torej financirala družba VTAN, zato je želel povečati pavšalni prispevek zneska prejete subvencije.
- (68) Francija je navedla, da je bila navedena subvencija namenjena financiranju stroškov družbe VTAN za premostitev upada prometa, ki se je začel z odločitvijo družbe Ryanair, sprejeto marca 2009, da ne bo več upravljala odhodnih letov z letališča Nîmes v East Midlands in da bo zmanjšala število povratnih letov v Liverpool in London Luton.
- (69) Po navedbah družbe VTAN nastali stroški, financirani z navedeno subvencijo za komunikacijo, nikakor niso zajemali financiranja dodatnega oglaševanja hčerinske družbe Ryanair (AMS), temveč naj bi izhajali iz sofinanciranja naloge opravljanja javnih storitev, in sicer razvoja pretoka turistov in spodbujanja lokalnega gospodarstva. Družba VTAN je med drugim zaposlila komercialnega vodjo, ki skrbi za razvoj in tržno komuniciranje ter razvojne ukrepe na področju letalstva, in sicer s številnimi sestanki „med podjetji“ na sedežih letalskih prevoznikov, več kampanjami „prek elektronske pošte“ ter sodelovanjem na sejnih in forumih na področju zračnega prevoza (kot je na primer sejem BMT v Neaplju v Italiji, na katerem je bilo k sodelovanju pritegnjenih pet italijanskih organizatorjev potovanj), ki so neposredno usmerjeni na tuje stranke.

⁽³⁴⁾ Člena 1 in 1a SPOJS.

- (70) Sindikat in družba VTAN sta 8. aprila 2011 sklenila memorandum o soglasju, da bi določila usklajen pristop v zvezi s prevzemom stroškov za ohranjanje letalske dejavnosti po 1. juliju 2011, to je datumu prenehanja dejavnosti vojaške letalske baze, ki je vključevalo revizijo upravljanja celotnega letališča.
- (71) Država je od 2. julija 2011 del nekdanjega vojaškega območja ter nalog in odgovornosti, ki jih je prej izvajalo ministrstvo za obrambo, prenesla na sindikat. Posledica tega prenosa je bila, da so se območje in odgovornosti, dodeljeni družbi VTAN v okviru SPOJS, spremenili. Sindikat in družba VTAN sta v teh okoliščinah 30. junija 2011 sklenila nov aneks k SPOJS (aneks št. 4), katerega cilj je bil po eni strani podaljšati prvotni rok iz SPOJS za eno leto in po drugi strani spremeniti obseg obveznosti pooblaščenca in pogojev glede plačila nadomestila temu pooblaščenču. Družba VTAN je z navedenim datumom postala odgovorna za dejavnosti, ki jih je do tedaj opravljalo ministrstvo za obrambo, razen za nadzor nad varnostjo zračnega prometa. Poleg tega mora kupiti opremo za vojaško območje in izvesti naložbe v infrastrukturo, za katere se presodi, da so potrebne.
- (72) Da bi se upoštevali ti novi stroški poslovanja in dodatni stroški naložb, so bili pooblaščenču dodeljeni poseben javni prispevek v ocenjenem znesku [300 000–600 000] EUR za leto 2011 in subvencije za opremo. Ocenjeni znesek subvencij za opremo je znašal [900 000–1 400 000] EUR ([300 000–500 000] EUR za leto 2011 in [600 000–900 000] EUR za leto 2012). Ob izteku prenosa pooblastil je bilo treba izvesti prilagoditev za uskladitev plačil z dejanskimi stroški družbe VTAN in pristojbinami, ki jih je sindikat dejansko prejel. Francija je navajala, da je bil cilj zgoraj navedene subvencije financirati naložbe, izhajajoče iz državnih dejavnosti, in postopke za odobritev letališča, ki ob prenosu pooblastila za opravljanje javnih storitev niso bili predvideni ⁽³⁵⁾.

3.2.3.2 Naložbe v letališko območje

- (73) SPOJS določa, da upravljavec financira le del naložb ⁽³⁶⁾. Družba VTAN mora tako financirati naložbe v zvezi s prenovo gostinske opreme, v znesku [1 500 000–3 500 000] EUR, ureditvijo trgovin na letališču in nakupom potrebne animacijske opreme na terminalu. Te naložbe, ki znašajo [200 000–400 000] EUR, so bile predvidene za poslovno leto 2007 in so morale biti amortizirane med trajanjem SPOJS. Družba VTAN je v skladu z aneksom št. 2 ⁽³⁷⁾ financirala prenovo hladilne opreme letališča, katere prenovi se ob izteku prenosa pooblastil zaveže organ, ki prenese pooblastila, v zameno za plačilo enakovrednega neamortiziranega zneska sredstev pooblaščenču. Upravljavec na splošno financira vzdrževanje in prenovo poslovne opreme. Vse druge naložbe izvajajo sindikat in njegovi sestavni organi.
- (74) Področje uporabe SPOJS od 2. julija 2011 vključuje vojaško območje. S prenosom upravljanja vojaškega območja je bilo torej treba po navedbah Francije izvesti dela in nakup, ki so postali nepogrešljivi za nadaljnje upravljanje letališča, zlasti v okviru njegove odobritve (in sicer za zagotovitev prenosa upravljanja nekdanjega vojaškega območja letališča Nîmes in nalog, ki jih je do tedaj izvajala vojaška letalska baza Nîmes, s čimer so se spremenili obseg obveznosti družbe VTAN in pogoji v zvezi s plačilom nadomestila tej družbi). Navedena dela so določile delovne skupine, ki združujejo generalni direktorat za civilno letalstvo, ministrstvo za obrambo ter sindikat in družbo VTAN. Kot je bilo navedeno v uvodni izjavi 72, je morala družba VTAN v zameno za te nove obveznosti prejeti subvencijo za opremo v ocenjenem znesku [300 000–500 000] EUR za leto 2011 in [600 000–900 000] EUR za leto 2012, kar skupaj znaša [900 000–1 400 000] EUR.
- (75) Po navedbah Francije naložbe, ki jih je družba VTAN izvedla med celotnim trajanjem SPOJS, znašajo [600 000–900 000] EUR.

3.3 POGODBE, SKLENJENE Z DRUŽBAMA RYANAIR IN AMS

- (76) Zgodovina dejavnosti družbe Ryanair na letališču Nîmes je povzeta v uvodni izjavi 18.

⁽³⁵⁾ Pripombe Francije k sklepu o začetku postopka, str. 15.

⁽³⁶⁾ SPOJS z dne 12. decembra 2006, člen 25.

⁽³⁷⁾ Aneks št. 2 z dne 20. julija 2010.

3.3.1 POGODBE, SKLENJENE Z LETALIŠKO SLUŽBO ZBORNICE

- (77) Francoski organi navajajo, da je območje dejavnosti okoli letališča, ki je vključevalo več kot 2 000 delovnih mest, prispevalo k splošnemu ravnotežju, pri katerem se je upošteval soobstoj vojske, industrijskih podjetij na letalskem področju (reciklaža goriva) in dejavnost prevoza potnikov. Zbornica je v tem gospodarskem okviru najprej sama in pozneje s partnerskimi lokalnimi organi poskušala ohraniti rute, na katerih je letališče Nîmes opravljalo lete. Poskušala je zlasti ublažiti upad prometa, ugotovljen od napovedi uvedbe linije hitrega vlaka TGV, ki je dokončno začela delovati junija 2001.
- (78) Francoski organi so poleg tega potrdili, da o pogodbah in aneksih, sklenjenih z družbo Ryanair in zbornico, niso sprejeli uradne odločitve o odobritvi pogajanj. Francija tako pojasnjuje, da je sklenitev pogodb z letalskimi prevozniki običajen ukrep uprave, za katerega ni potrebno soglasje generalne skupščine, saj naj bi imel predsednik zbornice široko pristojnost, ki med drugim vključuje pravico do podpisa pogodb v imenu zbornice⁽³⁸⁾.

3.3.1.1 *Sporazum z dne 11. aprila 2000 med zbornico in družbo Ryanair*

- (79) Prvi sporazum, ki sta ga 11. aprila 2000 za 10 let podpisali zbornica in družba Ryanair, določa znesek letalskih pristojbin za družbo Ryanair. Navedeni letalski prevoznik se je poleg tega v njem zavezal, da bo na letališču Nîmes vsak dan opravljal lete. Po navedbah Francije se je ustna zaveza nanašala na 70-odstotni koeficient zasedenosti, ki naj bi bil dejansko presežen za 10 točk.
- (80) Družba Ryanair je v skladu s sporazumom z dne 11. aprila 2000 imela popust glede na cene, ki so veljale na letališču Nîmes. Navedenemu letalskemu prevozniku glede na značilnosti in načrte letov niso bile zaračunane pristojbine za parkiranje in razsvetljavo. Družbi Ryanair so bili poleg tega zagotovljeni [...]. Potniške in pristajalne pristojbine, ki se zaračunajo navedenemu prevozniku, ustrezajo splošnemu ceniku. Francija opozarja, da bi lahko bil kateri koli prevoznik, ki bi opravljal enako število letov kot Ryanair, upravičen do iste cene⁽³⁹⁾.
- (81) Navedena pogodba je v zameno za popuste družbi Ryanair na pristojbino za pomoč pri zemeljski oskrbi določala denarno kazen za družbo Ryanair, če ne bi bilo doseženo ciljno letno število potnikov. Družba Ryanair bi morala v tem primeru plačati kazen [...] EUR za vsakega manjkajočega potnika. Družba VTAN je družbi Ryanair zaradi velikega števila opravljenih letov odobrila ugodnejšo ceno [...] EUR.
- (82) Navedeni sporazum poleg tega določa plačilo dela prihodka iz pristajalne pristojbine, določene v pogodbi, sklenjeni z družbo Ryanair v zvezi z udeležbo pri stroških trženja. Ta prispevek je bil izenačen z delom prihodka iz pristajalne pristojbine, izračunanim kot razlika med pristajalno pristojbino, ki jo je plačevala družba Ryanair, in zneskom [...] EUR, tej razliki pa se je prištel še del potniške pristojbine, ki je znašala [...] EUR na potnika Skupnosti.

3.3.1.2 *Spremembe sporazuma z dne 11. aprila 2000*

- (83) Pogodba z dne 11. aprila 2000 je bila spremenjena po izmenjavi dopisov prvič konec leta 2001⁽⁴⁰⁾ in drugič marca 2004⁽⁴¹⁾. Te spremembe določajo povečanje plačil zbornice družbi Ryanair za razvoj dodatnih rut.
- (84) Spremembe iz leta 2001 namreč določajo povečanje prispevka za trženje, ki ga je zbornica plačevala družbi Ryanair in je bil od tedaj določen na [...] EUR na potnika na odhodnem letu z letališča Nîmes na rutah, na katerih so se opravljali leti v London do 31. oktobra 2002, če družba Ryanair uvede dodatno poletno ruto v London.

⁽³⁸⁾ Dopis Francije z dne 20. marca 2014.

⁽³⁹⁾ Pripombe Francije k sklepu o začetku postopka, str. 56.

⁽⁴⁰⁾ Dopisi z dne 28. novembra 2001, 11. in 18. decembra 2002, 21. in 24. decembra 2001, 2. in 5. februarja 2002 ter 15. februarja 2002.

⁽⁴¹⁾ Dopisa z dne 10. in 16. marca 2004.

- (85) Vendar spremembe iz leta 2004 določajo povečanje prispevka za trženje, ki naj bi znašal [...] EUR na potnika, če se v poletni sezoni uvede dodatna ruta v London (od 29. aprila 2004).

3.3.1.3 Pogodba z dne 10. oktobra 2005 med zbornico in družbo Ryanair

- (86) Družba Ryanair in zbornica sta 10. oktobra 2005 sklenili novo pogodbo, najprej za pet let, z možnostjo podaljšanja za isto obdobje. Pogodba, ki je retroaktivna od 1. januarja 2005, določa znesek letaliških pristojbin, ki jih mora plačevati družba Ryanair, po splošnem ceniku za letališče Nîmes, razen pristojbin za parkiranje, razsvetljavo in [...], katerih plačila je oproščena. Za navedeno družbo so bili poleg tega določeni cilji glede prometa.
- (87) Nova pogodba zajema tudi določbo o spodbudi za razvoj prometa. Ta spodbuda temelji na tem, da zbornica med celotnim trajanjem pogodbe plačuje prispevek [...] EUR na potnika na odhodnem letu z letališča Nîmes in [...] EUR na posamezni pristanek. Določena je pogodbeni kazni, če družba Ryanair ne bi dosegla ciljev glede prometa, dogovorjenih v navedenem sporazumu. V skladu z navedeno določbo o pogodbeni kazni se znesek plačila za potnika zniža na [...] EUR za celotno zadevno leto in do ponovne vzpostavitve starega prometa, če število prevoženih potnikov zajema od [...] do [...] % ciljnega prometa. Če je število prevoženih potnikov nižje od [...] % ciljnega prometa, [...].
- (88) Družba Ryanair se v skladu z navedeno pogodbo zavezuje, da bo opravljala lete na:
- vsakodnevni ruti v London Stansted za 40 000 potnikov na leto,
 - dodatni vsakodnevni ruti v London Stansted, in sicer šest zaporednih mesecev, za dodatnih 22 000 potnikov,
 - ruti v Liverpool štiri dni na teden za 22 000 potnikov,
 - dodatni ruti od aprila 2006 v še nedoločen namembni kraj, za 22 000 potnikov.
- (89) Navedena pogodba poleg tega določa denarne kazni iz naslova popustov, odobrenih družbi Ryanair na pristojbine za pomoč pri zemeljski oskrbi, ter kazni [...] EUR na potnika, če ne doseže letnega ciljnega števila potnikov.

3.3.1.4 Pogodba z dne 10. oktobra 2005 med zbornico in družbo AMS

- (90) Pogodbo za pet let, z možnostjo podaljšanja za enako obdobje, sta 10. oktobra 2005 sklenili tudi zbornica in hčerinska družba Airport Marketing Services Limited (v nadaljnjem besedilu: AMS), ki je v 100-odstotni lasti družbe Ryanair. Tudi ta pogodba je retroaktivna od 1. januarja 2005. Predmet navedene pogodbe je nakup povezanih tržnih storitev, ki ga je izvedla zbornica, in sicer:
- petih odstavkov po 150 besed v razdelku „Pet stvari, ki jih lahko počnete“, navedenih na strani namembnega kraja Nîmes spletnega mesta družbe Ryanair,
 - prikaza petih povezav na spletna mesta po izbiri zbornice v vrstici stanja na strani namembnega kraja Nîmes spletnega mesta družbe Ryanair,
 - povezave na spletno mesto po izbiri zbornice v razdelku „Pet stvari, ki jih lahko počnete“ na strani namembnega kraja Nîmes spletnega mesta družbe Ryanair,
 - prikaza povezave na spletno mesto po izbiri zbornice na britanski domači strani družbe Ryanair, in sicer sedem dni na leto. Vsi zgoraj navedeni ukrepi ali paket št. 1 so zagotovljeni za znesek [...] EUR letno brez davkov,
 - od oglasa za nove rute z letališča Nîmes leta 2006 prikaza povezave na spletno mesto po izbiri zbornice na domači strani britanskega spletnega mesta družbe Ryanair (paket št. 2), za znesek [...] EUR letno, in sicer 26 dni na leto,

- od oglasa za nove rute z letališča Nîmes leta 2007 prikaza povezave na spletno mesto po izbiri zbornice na domači strani spletnega mesta (paket št. 3) za znesek [...] EUR letno, in sicer tri dodatne dni na leto,
- leta 2005: ponudbe, poslane po elektronski pošti, za promocijo namembnega kraja Nîmes za znesek [...] EUR,
- leta 2006: ponudbe, poslane po elektronski pošti, za promocijo namembnega kraja Nîmes za znesek [...] EUR,
- leta 2007: ponudbe, poslane po elektronski pošti, za promocijo namembnega kraja Nîmes za znesek [...] EUR.

(91) Navedena pogodba je bila spremenjena z dvema aneksoma:

1. Aneks z dne 30. januarja 2006 (sprememba št. 1), s katerim se trajanje pogodbe med zbornico in družbo AMS podaljša do izteka dejanskega upravljanja letališča, to je do 31. decembra 2006, in sicer kljub prekinitvi koncesijske pogodbe za opremo. Z navedenim aneksom je bila uvedena določba o „čim večjem prizadevanju“ zbornice in družbe AMS, da bi prihodnji upravljavec podpisal enakovredno pogodbo. Francoski organi navajajo, da je navedeni aneks logična posledica tega, da se je zbornici podaljšalo upravljanje letališča, in sicer tudi po izteku koncesijske pogodbe ⁽⁴²⁾.
2. Aneks z dne 17. oktobra 2006 (popravek št. 2), s katerim se je znižal znesek tržnih storitev, opravljenih za zbornico, ker po trditvah zbornice ni bilo mogoče uvesti zahtevanih podpor za trženje. Navedeni aneks določa, da so tržne storitve, opravljene od leta 2007, skladne z osnovno pogodbo. Opravljanje tržnih storitev je bilo prekinjeno od aprila in julija 2006 do 31. decembra 2006, ker zbornica ni mogla zagotoviti podpor za trženje, ki bi morale biti navedene na spletnem mestu družbe Ryanair. Zbornica je morala nazadnje za leto 2006 plačati te zneske:

— [...] EUR namesto [...] EUR za paket št. 1,

— [...] EUR namesto [...] EUR za paket št. 2,

— [...] EUR namesto [...] EUR za paket št. 3,

— v aneksu je bila določena dodatna in nespremenjena dajatev [...] EUR na posamezno obračunsko listino.

3.3.2 POGODBE, SKLENJENE Z DRUŽBO VTAN (2007–2011)

- (92) Francija je navedla, da sta odločitve o podpisu različnih pogodb z družbo Ryanair sprejemala samo direktor družbe VTAN in njen predsednik, kar pomeni, da se o njih ni razpravljalo in se niso obravnavale na sestankih ⁽⁴³⁾.

3.3.2.1 Pogodba med družbama VTAN in Ryanair z dne 2. januarja 2007

- (93) Družbi Ryanair in VTAN sta 2. januarja 2007 sklenili pogodbo o letaliških storitvah, ki določa znesek pristajalnih in potniških pristojbin, zaračunanih navedenemu letalskemu prevozniku, in s katero so mu je bil v okviru sistema spodbude za razvoj prometa dodeljen prispevek na posameznega potnika. Ta pogodba je veljala od 1. januarja do 31. oktobra 2007.

3.3.2.2 Pogodba med družbama VTAN in AMS z dne 2. januarja 2007

- (94) Družba VTAN je isti dan z družbo AMS sklenila pogodbo o tržnih storitvah za nakup tržnih storitev v znesku [...] EUR. Ta pogodba je tako kot predhodna veljala od 1. januarja do 31. oktobra 2007.

⁽⁴²⁾ Dopis Francije z dne 25. aprila 2014.

⁽⁴³⁾ Ibid.

- (95) Družbi VTAN in AMS sta 1. avgusta 2007 podpisali aneks k pogodbi, v katerem sta se dogovorili za plačilo dodatnega prispevka [...] EUR za obdobje od 1. septembra 2007 do 28. februarja 2008. Navedeni aneks je kot pogoj določal ohranitev rute družbe Ryanair v Charleroi za zimsko sezono 2007–2008. Francija meni, da je družba Ryanair družbo VTAN primorala v plačevanje tega dodatnega prispevka, saj naj ta kot nova udeleženka na trgu ne bi imela močnega položaja, da bi lahko s pogajanjem navedeni prispevek znižala. Francija je poleg tega potrdila, da se z navedenim aneksom niso spremenili rute in pogostost letov, določene v pogodbi z dne 2. januarja 2007, ali pričakovani promet ⁽⁴⁴⁾.

3.3.2.3 Pogodbi z dne 1. novembra 2007 med družbo VTAN in družbo Ryanair/AMS

- (96) 7. novembra 2007 sta bili sklenjeni novi pogodbi, najprej za eno leto z možnostjo trikratnega podaljšanja, da bi se nadaljevalo izvajanje pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o tržnih storitvah, ki sta se iztekli. Določbe so sicer podobne, plačila družbi Ryanair in njeni hčerinski družbi pa so se povečala ter znašajo [...] EUR.

3.3.2.4 Pogodbi z dne 27. avgusta 2008 med družbo VTAN in družbo Ryanair/AMS

- (97) Predhodno opisani pogodbeni okvir sta 27. avgusta 2008 nadomestili novi pogodbi, ena o letaliških in druga o tržnih storitvah, od 1. novembra 2008 za eno leto z možnostjo dvakratnega podaljšanja.
- (98) Družba Ryanair se v skladu s pogodbo o letaliških storitvah zavezuje, da bo opravljala lete na ⁽⁴⁵⁾:

— vsakodnevni ruti poleti in štiri dni na teden pozimi v London Luton za [...] potnikov letno,

— ruti v Charleroi štiri dni na teden za [...] potnikov.

- (99) Nova pogodba vključuje tudi določbo o spodbudi za razvoj prometa ali „sistemu spodbude“. Ta temelji na tem, da zbornica plača prispevek v znesku [...]. Navedena pogodba vključuje tudi kazni, ki jo mora plačati družba Ryanair in znaša [...] EUR na potnika, če je ciljno število potnikov manjše od [...].

3.3.2.5 Aneksi k pogodbam z dne 27. avgusta 2008

- (100) Z „aneksom“ z dne 25. avgusta 2009 je bilo izvajanje pogodbe o tržnih storitvah in pogodbe o letaliških storitvah podaljšano do 31. decembra 2011.
- (101) Z aneksom št. 1 k pogodbi o tržnih storitvah z dne 18. avgusta 2010 se je natančneje povečal znesek prispevka družbe VTAN [20 000–50 000] EUR, in sicer, kot navajata pogodbenici, za privabitev novih turistov. Francija meni, da je bil navedeni aneks sklenjen v okviru ohranitve dobrih poslovnih odnosov med upravljavcem letališča in družbo Ryanair ⁽⁴⁶⁾.
- (102) Z aneksom št. 2 k pogodbi o tržnih storitvah z dne 30. novembra 2010 v zvezi s tem, da družba Ryanair ohrani ruto v Liverpool, se je natančneje povečal znesek prispevka družbe VTAN v višini [35 000–65 000] EUR. Francija je navedla, da je bil navedeni aneks podpisan pod pritiskom družbe Ryanair na družbo VTAN v zvezi z ruto v Liverpool. Zasedenost na navedeni ruti se je namreč zelo zmanjšala in družba Ryanair je grozila, da bo razveljavila [...] pogostosti letov na tej ruti, in ohranitev pogostosti teh letov za [...] pogojila z nakupom dodatnih tržnih storitev za prispevanje k promociji te rute ⁽⁴⁷⁾.

⁽⁴⁴⁾ Ibid.

⁽⁴⁵⁾ ruti v Liverpool, na kateri so se tedaj prav tako opravljali leti. Francija je pojasnila, da ta ruta med letoma 2005 in 2012 ni bila ukinjena, temveč je bila ta ruta vedno sezonska. Francija poudarja, da ta ruta ni navedena v pogodbi o tržnih storitvah z dne 27. avgusta 2008, ker naj bi bil njen položaj negotov (tedaj je bila predvidena njena začasna ukinitve), čeprav so se leti na njej opravljeni še naprej od leta 2008 do 2011, vendar je bila njihova pogostost manjša. Pogodba o tržnih storitvah iz leta 2008 tako torej ni določala nakupa storitve na spletnem mestu družbe Ryanair za navedeno ruto. Ta je bila med letoma 2008 in 2010 zagotovljena brez tržne protistoritve.

⁽⁴⁶⁾ Glej opombo 42.

⁽⁴⁷⁾ Dopis Francije z dne 26. maja 2014.

4. RAZLOGI ZA ZAČETEK FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE

- (103) Komisija je menila, da je treba začeti formalni postopek preiskave, da se raziščejo vsi finančni prispevki, ki so jih različni javni subjekti in organi dodelili upravljavcem letališča od leta 2000 do datuma sklepa o začetku postopka, med katerimi so zlasti finančni prispevki, opisani v oddelku 3.2, ter ocenijo morebitne pomoči družbi Ryanair iz vseh pogodb, sklenjenih med upravljavci letališča in letalskim prevoznikom in/ali njegovimi hčerinskimi družbami od leta 2000 do datuma sklepa o začetku postopka (25. april 2012).
- (104) Prvič, Komisija je v svoji oceni finančnih prispevkov upravljavcem letališča navedla pomisleke glede obstoja gospodarske prednosti v smislu člena 107(1) PDEU.
- (105) Upravljavci letališča in Francija so trdili, da je bilo upravljanje letališča Nîmes v celoti storitev splošnega gospodarskega pomena, zato je Komisija ukrepe finančne podpore upravljavcem letališča ocenila glede na sodno prakso v zadevi Altmark. Komisija je ločeno ocenila obdobje upravljanja letališke službe zbornice (od leta 2000 do 1. februarja 2006), to je obdobje veljavnosti sporazuma o prenosu pooblastil med zbornico in sindikatom (od 1. februarja 2006 do 31. decembra 2006), in obdobje upravljanja družbe VTAN (2007–2012). Za obdobje upravljanja zbornice je menila, da prvi pogoj iz sodbe v zadevi Altmark v obdobju 2000–2006 ni bil izpolnjen, zato ukrepov, odobrenih zbornici in letališki službi zbornice, ni bilo mogoče obravnavati kot nadomestila za storitev splošnega gospodarskega pomena v obdobju 2000–2006.
- (106) Kar zadeva obdobje upravljanja družbe VTAN, je Komisija menila, da francoski organi niso dokazali, da je bilo letališče Nîmes poseben primer, tako da bi bilo mogoče upravljanje letališča v celoti obravnavati kot storitev splošnega gospodarskega pomena. Komisija je poleg tega navedla pomisleke glede tega, da so bile v določbah SPOJS izpolnjene zahteve, povezane z drugim, tretjim in četrtem pogojem iz sodbe v zadevi Altmark.
- (107) Kar zadeva združljivost finančnih prispevkov glede na načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu, Komisija ni mogla izključiti, da je bila z zadevnimi finančnimi prispevki zaporednim upravljavcem letališča Nîmes dodeljena selektivna prednost v celotnem obdobju, na katero se nanaša navedeni sklep, in torej ni mogla izključiti, da so ti prispevki pomenili državno pomoč.
- (108) Komisija je poleg tega ocenila združljivost ukrepov v korist upravljavcev letališča z notranjim trgov glede na smernice iz leta 2005⁽⁴⁸⁾ in svojo prakso odločanja. Kar zadeva pomoči za naložbe, je Komisija ugotovila, da nima natančnih podatkov o naložbah, ki so jih javni organi financirali v korist zaporednih upravljavcev letališča. Kar zadeva združljivost pomoči za tekoče poslovanje z notranjim trgov, je Komisija menila, da so ti ukrepi pomoči za tekoče poslovanje, za katere francoski organi niso predložili nobene utemeljitve glede njihove morebitne združljivosti z notranjim trgov.
- (109) Drugič, v zvezi z oceno morebitnih pomoči, dodeljenih družbi Ryanair, je Komisija menila, da je treba pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o tržnih storitvah, sklenjenih na isti dan, oceniti skupaj, saj sta bili 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 državne pomoči, upoštevati to načelo in uporabiti merilo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu za različne datume podpisa pogodb, in sicer za:

— datum sklenitve pogodbe o letaliških storitvah z družbo Ryanair, to je 11. april 2000,

— datume dopisov od novembra 2001 do februarja 2002 in marca 2004, s katerimi se je spremenila pogodba o letaliških storitvah, sklenjena 11. aprila 2000 z družbo Ryanair,

— datum sklenitve novega pogodbenega okvira, ki sta ga sestavljali pogodba o letaliških storitvah z družbo Ryanair in pogodba o letaliških storitvah z družbo AMS, to je 10. oktober 2005,

⁽⁴⁸⁾ Smernice o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim prevoznikom z odhodi z regionalnih letališč (UL C 312, 9.12.2005, str. 1).

- datuma dveh aneksov, s katerima se je spremenila pogodba o tržnih storitvah, sklenjena z družbo AMS 10. oktobra 2005, to sta sprememba št. 1 z dne 30. januarja 2006 in sprememba št. 2 z dne 17. oktobra 2006,
 - datum sklenitve pogodbe o letaliških storitvah z družbo Ryanair in pogodbe o tržnih storitvah z družbo AMS, to je 2. januar 2007,
 - datum sklenitve pogodbe o letaliških storitvah z družbo Ryanair in pogodbe o tržnih storitvah z družbo AMS, to je 1. november 2007,
 - datum sklenitve pogodbe o letaliških storitvah z družbo Ryanair in pogodbe o tržnih storitvah z družbo AMS, to je 1. november 2007,
 - datum podpisa aneksov z dne 25. avgusta 2009, s katerimi se je izvajanje pogodb podaljšalo od 27. avgusta 2008 do 31. decembra 2011,
 - datume 1. avgusta 2007, 18. avgusta 2010 in 30. novembra 2010, to so datumi aneksov, s katerimi so se bistveno spremenile pogodbe o tržnih storitvah, sklenjene z družbo AMS.
- (110) Komisija je v teh okoliščinah na podlagi informacij, ki jih je imela na voljo, predhodno ocenila zlasti, da ne more izključiti, da je družba Ryanair/AMS na podlagi pogodbenega in tržnega okvira z zaporednimi upravljavci letališča prejela državne pomoči. Komisija je menila, da bi lahko zadevni ukrep pomenil državno pomoč, ki jo člen 107(1) PDEU načeloma prepoveduje in so jo upravljavci plačali družbi AMS. Ta ocena je temeljila na analizi informacij, ki jih je predložila Francija, in okoliščin, v katerih je bila sklenjena navedena pogodba.
- (111) Komisija je poleg tega navedla pomisleke v zvezi s tem, da so upravljavci letališča s sklenitvijo pogodb o letaliških storitvah in pogodb o tržnih storitvah ravnali kot preudarni udeleženci v tržnem gospodarstvu, ki sledijo globalni ali sektorski strukturni politiki ter jih vodijo možnosti bolj ali manj dolgoročne donosnosti. Komisija je namreč ugotovila, da ni nobene tržne raziskave in/ali poslovnega načrta, ki bi se nanašala na različne pogodbe, sklenjene z družbo Ryanair/AMS, ter bi ekonomsko podkrepila odločitev letališča, da prevzame take obveznosti do družbe Ryanair/AMS.
- (112) Komisija je za izvedbo navedene analize predlagala uporabo načela enojnega zaračunavanja („single till“) v okviru upravljanja letališča ob upoštevanju prihodkov iz letalske dejavnosti (letališke pristojbine in zemeljska oskrba) ter prihodkov iz neletalske dejavnosti letališča (trgovine, parkirišča itd.)
- (113) Kar zadeva obdobje upravljanja zbornice, je Komisija navedla, da je težko ugotoviti, koliko so bili popusti in povračila, dodeljeni v zvezi z letališkimi pristojbinami, ter brezplačnost storitev zemeljske oskrbe določeni glede na stroške upravljanja letaliških infrastruktur in torej glede na stroške upravljanja letaliških storitev. Komisija je v tem okviru navedla pomisleke glede tega, da je letališka služba zbornice v svojih razmerjih z družbo Ryanair delovala kot preudaren vlagatelj v tržnem gospodarstvu.
- (114) Kar zadeva obdobje upravljanja družbe VTAN, je Komisija poudarila, da se zdi, da je se je z izvajanjem novega pogodbenega okvira, določenega od leta 2007, močno poslabšal finančni položaj upravljavca, v potrditev česar Komisija ni mogla izključiti, da je družba Ryanair/AMS prejela državne pomoči na podlagi zadevnega pogodbenega in tržnega okvira.
- (115) Komisija je nazadnje navedla pomisleke glede združljivosti navedenih ukrepov z notranjim trgom glede na smernice iz leta 2005.

5. PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

- (116) Komisija je prejela pripombe naslednjih zainteresiranih tretjih strani: zbornice, družbe VTAN, sindikata, družbe Ryanair, družbe AMS in organizacije Transport & Environment.

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

5.1.1 SKUPNE PRIPOMBE ZBORNICE, DRUŽBE VTAN IN SINDIKATA

- (117) Upravljavca letališča v obdobju, na katero se nanaša sklep o začetku postopka, to sta zbornica in družba VTAN, sta predložila pripombe skupaj s sindikatom. Zbornica, družba VTAN in sindikat bodo v nadaljevanju navedeni kot „upravljavci“.
- (118) Upravljavci poudarjajo, da sta družbi Veolia Transport in VTAN dva različna subjekta. Prva je podjetje, izbrano za upravljanje letališča Nîmes, družba VTAN pa je nadomestila družbo Veolia Transport za izvajanje sporazuma o prenosu pooblastil za opravljanje javnih storitev.

5.1.1.1 *Sklicevanje na upravljanje letališča Nîmes-Ales-Camargue-Cévennes kot na nalogo opravljanja javnih storitev*

- (119) Upravljavci se sklicujejo na to, da je sindikat pravna oseba javnega prava. Francoska država je sindikatu naloge opravljanja javnih storitev dodelila ob prenosu pristojnosti lokalnim organom. Po trditvah upravljavcev gre v skladu s sodno prakso francoskega Conseil d'État v primeru ⁽⁴⁹⁾, da mešani sindikat upravlja letališče, za nalogo opravljanja javnih storitev, neločljivo povezano z njegovo dejavnostjo. Sindikat se je nato odločil, da bo pooblastila za upravljanje letališča prenesel na zbornico in nato na družbo VTAN v skladu s francoskim pravom in pod nadzorom zakonitosti, ki ga je izvedel prefekt departmaja Gard, pri čemer ni ugotovil nobene nezakonitosti.

5.1.1.2 *Ukrep 1: ocena finančnih prispevkov upravljavcem letališča*

5.1.1.2.1 *Obstoj pomoči*

5.1.1.2.1.1 *Naloge, ki spadajo med pristojnosti javnega organa, in infrastrukture za izvajanje teh nalog*

- (120) Upravljavci menijo, da storitvi gasilske službe na letališčih in preprečevanja nevarnosti prostoživečih živali nista storitvi, povezani z varovanjem, temveč državni nalogi, povezani z varnostjo in financirani z letališko pristojbino, zato gre za negospodarski dejavnosti, ki ne spadata na področje uporabe evropskih pravil o državnih pomočeh.

5.1.1.2.1.2 *Financiranje upravljanja*

- (121) Upravljavci poudarjajo, da v obdobju upravljanja zbornice ni mogoče niti vračljivih predplačil, ki jih je splošna služba zbornice nakazala na račune letališča, niti sistema prenosa skupnih stroškov šteti za ukrepa, ki ju je mogoče oceniti z vidika pravil o državnih pomočeh. Zbornica naj bi namreč v prvem primeru ravnala kot zasebni vlagatelj, ki želi svojemu podjetju zagotoviti potrebna sredstva, kar zadeva sistem prenosa skupnih stroškov, pa naj bi se o njih odločalo glede na objektivna merila, povezana z obsegom storitev, opravljenih za posamezno službo.

5.1.1.2.1.3 *Združljivost pavšalnega prispevka glede na sodno prakso v zadevi Altmark*

- (122) Jasno opredeljene obveznosti javne službe: upravljavci zavračajo mnenje Komisije, da razvoja letališča, zlasti za komercialne lete, ni mogoče opredeliti kot storitve splošnega pomena. Nasprotno, menijo, da (i) imajo države članice široko polje proste presoje za opredelitev, kaj štejejo za storitev splošnega gospodarskega pomena, in da (ii) je cilj „razvoja zračnega prevoza“ širši, in sicer prostorsko načrtovanje, pri čemer je Komisija po navedbah upravljavcev ta cilj že priznala kot cilj splošnega pomena.
- (123) Upravljavci so poleg tega predložili študijo, ki naj bi dokazovala, da je učinek letališča na lokalno gospodarstvo zaradi pomembnosti letališča kot središča dejavnosti veliko večji od pavšalnega prispevka.
- (124) Upravljavci se sklicujejo tudi na vsebino SPOJS kot dokaz, da (i) SPOJS zajema številne obveznosti, povezane z vzdrževanjem in dostopnostjo letališča, in (ii) da mora družba VTAN zagotavljati kontinuiteto javne službe, pri čemer se ji v primeru neizpolnjevanja te obveznosti naložijo kazni, s tem ko prevzame obveznosti, ki jih zasebni vlagatelj glede na svoj poslovni interes ne bi prevzel ali pa jih ne bi prevzel v istem obsegu niti pod istimi pogoji.

⁽⁴⁹⁾ ES 21. februar 2011, Société Ophrys proti CA Clermont Communauté, pritožba št. 337349.

- (125) Upravljavci trdijo, da Komisija napačno razlaga pojem „razvoj zračnega prometa“. Upravljavci so v nasprotju s Komisijo, ki je menila, da se ta naloga nanaša na razvoj letališča, navedli, da je ta naloga v širšem pomenu prostorsko načrtovanje, ki naj bi bil jasno opredeljen cilj splošnega pomena. Ta naloga naj bi poleg tega zajemala tudi razvoj industrijskega območja.
- (126) Upravljavci poleg tega poudarjajo, da v nasprotju z mnenjem Komisije, nadomestila, dodeljena družbi VTAN, niso odvisna od dinamike letalske dejavnosti. Pavšalni prispevek ima namreč obliko stalnega zneska [1 200–1 500] 000 EUR na leto v referenčnem scenariju, ki se lahko spremeni samo navzdol, in sicer pod nekaterimi s statutom določenimi pogoji.
- (127) Upravljavci nazadnje menijo, da je treba upravljanje letališča Nîmes glede na njegovo velikost in lokalno vlogo v celoti obravnavati kot storitev splošnega gospodarskega pomena, ker naj Komisija ne bi dokazala, da bi bil zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu pripravljen prevzeti take obveznosti brez nadomestila za opravljanje javne storitve.
- (128) Predhodno opredeljena merila za določitev zneska nadomestila: upravljavci trdijo, da je bil pavšalni prispevek, ki ga je pooblastitelj plačeval pooblaščenцу, stalen in je bil vsako leto samo indeksiran po jasno določeni formuli. Pojasnjujejo še, da so bila posamezna povečanja, določena v aneksih o spremembah, izvedena po dogodkih, ki jih ob predložitvi ponudbe družbe VTAN ni bilo mogoče predvideti.
- (129) Ustrezno nadomestilo stroškov, nastalih zaradi obveznosti javne službe: Upravljavci poskušajo na podlagi kvantitativne analize dokazati, da upravljavcu letališča ni bilo plačano prekomerno nadomestilo. Tako naj bi bilo treba glede na velikost letališča Nîmes za ugotovitev obstoja prekomernega nadomestila upoštevati vse gospodarske stroške upravljavca (brez državnih nalog). V tem okviru naj bi bila v obdobju 2007–2011 nastala izguba, ki naj bi znašala približno [1–3] milijonov EUR. Samo če bi bil celotni pavšalni prispevek namenjen le za stroške opravljanja javnih storitev v strogem pomenu, naj bi dobiček upravljavca znašal [2–4] milijonov EUR. Upravljavci nazadnje poudarjajo, da se z navedenim nadomestilom, če se upošteva, da se stroški družbe AMS pripišejo nalogam opravljanja javnih storitev, financira le [...] % stroškov družbe AMS, ki so v obdobju 2007–2011 znašali [5–7] milijonov EUR, če se odštejejo stroški opravljanja javnih storitev v strogem pomenu, kar naj bi pomenilo, da nadomestilo ni prekomerno.
- (130) Izbira ponudnika storitev: upravljavci poskušajo na podlagi neodvisne ekonomske študije utemeljiti, da je bilo mogoče s postopkom s pogajanji izbrati najučinkovitejšega upravljavca, (i) s tem ko naj bi se izboljšala učinkovitost pogodbe in (ii) s tem ko naj bi se upravljavcem omogočilo oblikovanje prepričljivejših ponudb. Postopek, izveden v zvezi z družbo Veolia, naj bi izpolnjeval zadnji pogoj iz zadeve Altmark, saj naj bi ocenjeni stroški, na podlagi katerih je bil izračunan znesek finančnega prispevka, odražali stroške dobro upravljanega letališča enake velikosti kot letališče Nîmes.

5.1.1.2.1.4 Pojasnila k stroškom družbe AMS

- (131) Družba VTAN poudarja, da sta družbi Ryanair in AMS dva različna subjekta in da je zato treba njuna pogodbeni razmerja obravnavati ločeno. Upravljavci poleg tega trdijo, da so vse storitve, dodeljene družbi AMS, spadale v okvir nalog opravljanja javnih storitev, dodeljenih družbi VTAN. Opozoriti je treba, da je glavni cilj navedenih nalog opravljanja javnih storitev gospodarski in turistični razvoj regije Nîmes.

5.1.1.2.1.5 Financiranje infrastrukture

- (132) Upravljavci potrjujejo, da sta bili edini deli, ki ju je zbornica izvedla neposredno med svojim upravljanjem letališča Nîmes, razširitev in prilagoditev potniškega terminala, financirali pa naj bi se iz lastnih sredstev zbornice ali s posojili, najetimi v njenem imenu. Ker je bila velika večina teh del izvedena v 90. letih, naj bi bilo treba kot zakonodajo uporabiti smernice iz leta 1994, zato naj bi financiranje teh del obšlo nadzor Komisije nad državnimi pomočmi.

- (133) Upravitelji poleg tega opozarjajo, da so bile izvedene naložbe, z izjemo potniškega terminala, namenjene za vojaško letalsko bazo, komercialna dejavnost pa naj bi bila postranska.
- (134) V obdobju upravljanja družbe VTAN so bile glavne naložbe, ki so bile pretežno vojaške narave, namenjene uskladitvi vzletno-pristajalne steze s predpisi. Te naložbe so bile izvedene pretežno zaradi potreb vojaške letalske baze. Leta 2010 in 2011 so bile izvedene tudi druge naložbe, da bi se s predpisi uskladil terminal, saj je varnostni odbor (Commission de Sécurité) izdal neugodno mnenje, česar ob prenosu pooblastila iz SPOJS ni bilo mogoče predvideti.
- (135) Upravitelji v zvezi s financiranjem nekaterih naložb, ki jih je izvedel sindikat, trdijo, da je bila to edina mogoča rešitev zaradi kratkotrajnosti SPOJS, ki naj bi bil precej krajši od „obdobja amortizacije naložb“. Poleg tega trdijo, da bi zainteresirane strani ob objavi razpisa zahtevale višje nadomestilo za financiranje naložb. Na koncu navajajo, da družbi VTAN z brezplačnim dajanjem na voljo infrastrukture ni zagotovljena prednost, saj naj sindikat ne bi podpiral stroškov, povezanih z nekaterimi naložbami, ki naj bi bili zato neposredno vključeni v znesek pavšalnega prispevka.
- (136) Kar zadeva subvencijo za opremo, dodeljeno družbi VTAN ob zaprtju vojaške letalske baze, upravitelji menijo, da za naložbe v storitve reševalne službe in gasilske službe na letališčih („SSLIA“) ter v vzpostavitev sistema samodejnega prenosa parametrov („STAP“) ni mogoče šteti, da spadajo med komercialne dejavnosti letališča, temveč med njene državne dejavnosti.

5.1.1.2.1.6 Vpliv na trgovino znotraj Unije in konkurenco

- (137) Upravitelji trdijo, da je ciljno območje regionalnega letališča omejeno na letališča, ki so med seboj oddaljena največ 60 minut vožnje z avtomobilom. Poleg tega navajajo, da so stranke nizkocenovnih prevoznikov veliko bolj pozorne na stroške prevoza do letališča.
- (138) Upravitelji v zvezi z letališčem Montpellier menijo, da se njegovi morebitni potniki ne bi želeli voziti v Nîmes, saj naj bi pot zahtevala dodaten čas in stroške. Letališče Montpellier naj bi poleg tega zadostilo turističnemu povpraševanju predvsem zahodno od letališča, letališče Nîmes pa naj bi pokrivalo drugačno ciljno območje. Nazadnje naj bi to, da obe letališči opravljata lete v ista namembna kraja (London in Bruselj), in študija njenega prometa dokazovala, da ni konkurenčnega pritiska med Montpellierjem in Nîmesom.
- (139) Upravitelji tudi v zvezi z letališčem Avignon menijo, da se njegovi morebitni potniki ne bi želeli voziti v Nîmes, saj bi pot zahtevala dodaten čas in stroške. Poleg tega naj bi se namembni kraji, kamor opravljata lete navedeni letališči, razlikovali (razen Londona, čeprav se letališče prihoda razlikuje, ruta z letališča Avignon pa je namenjena drugi vrsti potnikov, zlasti poslovnem). Poleg tega naj bi raziskava o potnikih iz leta 2011 podkrepiła majhno pomembnost letališča Avignon glede na druga letališča odhoda v navedeni regiji.
- (140) Upravitelji v zvezi z letališčem Marseille poudarjajo, da v skladu s prakso odločanja Komisije dejavnosti letališča kategorije D, kakršno je Nîmes, dejansko ne morejo ovirati dejavnosti letališča, kakršno je Marseille, ki beleži letni promet več kot 7 milijonov potnikov, saj naj navedeni letališči za uporabnike ne bi bili medsebojno zamenljivi. Poleg tega naj bi neodvisna ekonomska študija pokazala, da je upad števila potnikov v Nîmesu po odprtju nizkocenovnega terminala v Marseillu leta 2007 manjši od izgub, zabeleženih v obdobju pred tem odprtjem.
- (141) Upravitelji menijo, da zbornica in družba VTAN glede na financiranje, ki jima je bilo dodeljeno, ne moreta vplivati na trg upravljanja letališč, ker naj bi bilo prekrivanje ciljnih območij letališč Montpellier, Avignon in Marseille zelo omejeno.

5.1.1.2.1.7 Združljivost ukrepov z notranjim trgov

- (142) Upravljavci menijo, da so vsi preučeni ukrepi združljivi z notranjim trgov. Ker je njihov cilj izpolnjevanje nalog splošnega gospodarskega pomena, naj bi ti ukrepi *de facto* izpolnjevali merila storitve splošnega gospodarskega pomena in zato bili združljivi s smernicami iz leta 2005.

5.1.1.2.1.8 Združljivost pomoči za financiranje upravljanja glede na sklep SSGP⁽⁵⁰⁾

- (143) Obdobje upravljanja zbornice do februarja 2006: pomoči naj bi bile združljive z notranjim trgov, ker (i) naj bi pooblastitelj prenesel pooblastila za izvajanje nalog javnih storitev (glej zlasti odlok AOT iz leta 1986), (ii) ker naj bi bilo nadomestilo omejeno na stroške, potrebne za izvajanje javne službe (obstajajo zakonski mehanizmi, kot je okrožnica št. 111 z dne 30. marca 1993, za zagotovitev ustreznega nadomestila), in (iii) ker naj bi se redno preverjalo, da nadomestilo ni prekomerno (mesečna poročila za preverjanje ustreznega izvajanja sprejetega proračuna).
- (144) Obdobje upravljanja zbornice od 1. februarja 2006 do 31. decembra 2006: tudi v tem primeru naj bi bila merila storitve splošnega gospodarskega pomena izpolnjena, (i) ker naj bi bile s sporazumom o prenosu pooblastil z dne 1. februarja 2006 naložene jasno opredeljene obveznosti javne službe, (ii) ker naj bi bilo z navedenim sporazumom poleg tega določeno, da mora biti nadomestilo omejeno na stroške, potrebne za opravljanje javnih storitev, in (iii) ker naj bi bilo prav tako dokazano, da so bila izvedena redna preverjanja.
- (145) Obdobje upravljanja družbe VTAN: tudi SPOJS naj bi izpolnjeval navedena merila, zlasti (i) to, da naj bi pooblastitelj prenesel pooblastila za naloge opravljanja javnih storitev, (ii) da naj bi bilo nadomestilo omejeno na potrebne stroške in (iii) da naj nadomestilo ne bi bilo prekomerno, saj naj bi bili iz letnega poročila pooblastitelju razvidni ekonomski in finančni rezultati poslovnega leta.

5.1.1.2.1.9 Združljivost pomoči za financiranje infrastruktur glede na smernice iz leta 2005

- (146) Jasno opredeljen cilj splošnega pomena: naložbeni ukrepi naj bi bili v skladu z jasno opredeljenim ciljem splošnega pomena, in sicer: gospodarski in turistični razvoj departmaja Gard, saj je po navedbah upravljavcev dejanski čisti finančni učinek letališča Nîmes na lokalno gospodarstvo približno 71 milijonov EUR z vidika zaposlitev, ki jih je ustvarilo navedeno letališče, in čistega pretoka turistov.
- (147) Potreba po naložbah in njihova sorazmernost: večina je bila izvedena v 90. letih, naložbe, izvedene v obdobju upravljanja zbornice, na katero se nanaša sklep o začetku postopka, pa naj bi bile manjše in namenjene uskladitvi letališča z veljavnimi varnostnimi predpisi. Poleg tega naj bi bile med upravljanjem družbe VTAN izvedene te naložbe: prenova vzletno-pristajalne steze leta 2007 in uskladitev terminala s predpisi med letoma 2010 in 2011.
- (148) Zadovoljiva srednjeročna pričakovanja v zvezi z uporabo: upravljavci trdijo, da so bila v obeh obdobjih upravljanja pričakovanja zadovoljiva. Zbornica tako poudarja, da so bila v obdobju njenega upravljanja pričakovanja pozitivna, saj naj bi se promet v 20 letih pred spremembo velikosti letališča povečal za 3,5-krat. Družba VTAN poleg tega trdi, da so ob sklenitvi SPOJS obstajala zadovoljiva srednjeročna pričakovanja.
- (149) Enak in nediskriminatoren dostop do infrastruktur: splošni cenik naj bi določal višino pristojbin, zaračunanih vsakemu prevozniku, ki je opravljal lete z letališča Nîmes.
- (150) Nevpliv na razvoj trgovine v obsegu, ki je v nasprotju s skupnim interesom: ker naj dodeljene pomoči ne bi mogle vplivati na letališča, ki so na ciljnem območju letališča Nîmes.
- (151) Sorazmernost in potrebnost pomoči – spodbujevalni učinek: brez teh ukrepov naj bi se letališče zaprlo. Poleg tega naj bi to, da je bil razpis za upravljanje navedenega letališča objavljen leta 2007, dokazovalo, da teh naložb ne bi prevzel noben gospodarski subjekt.

⁽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).

5.1.1.3 Ukrep 2: ocena morebitnih pomoči, dodeljenih družbama Ryanair in AMS

5.1.1.3.1 Državna sredstva in možnost, da se plačila družbe VTAN družbama Ryanair in AMS pripišejo državi

- (152) Obdobje upravljanja zbornice: upravljavci trdijo, da navedene pomoči ne izpolnjujejo meril iz sodbe v zadevi Stardust⁽⁵¹⁾, kar zadeva pripisljivost sredstev državi. Upravljavci menijo, da je Komisija kot edini dokaz pripisljivosti navedla nadzor, ki se je nad zbornico izvajal v skladu z določbami francoskega trgovinskega zakonika. Po njihovih navedbah je nadzor regije omejen na nekatere kategorije finančnih obveznosti, med katere naj nikakor ne bi spadale pogodbe o tržnih in drugih storitvah, sklenjene z letalskimi prevozniki. Navedeno merilo naj bi zato bilo nezadostno za dokaz pripisljivosti sredstev državi. Kar zadeva preostala merila iz zgoraj navedene sodne prakse, upravljavci menijo, da (i) ni povezav z javnim subjektom, (ii) da je zbornica analizirane odločitve sprejela v okviru dejavnosti, s katerimi je konkurirala zasebnim podjetjem, in da (iii) ni bila dokazana vpletenost države v analizirane odločitve.
- (153) Obdobje upravljanja družbe VTAN: upravljavci opozarjajo, da ni samodejne povezave med zneskom javnega prispevka, dodeljenega družbi VTAN, in pogodbami, ki jih je družba VTAN s pogajanjem sklenila z družbama Ryanair in AMS. Kar zadeva pripisljivost navedenih ukrepov državi, naj bi ukrep sprejelo zasebno podjetje, zato naj merila iz sodne prakse iz sodbe v zadevi Stardust, ne bi bila izpolnjena.

5.1.1.3.1.1 Selektivna prednost

5.1.1.3.1.1.1 Skupna ocena pogodb o letaliških storitvah in pogodb o tržnih storitvah

- (154) Upravljavci se ne strinjajo s skupno obravnavo pogodb, ki jo je napovedala Komisija, ker naj bi imeli navedeni vrsti pogodb drugačne pogoje in predmeta.

5.1.1.3.1.1.2 Ocena pogodb o tržnih storitvah, sklenjenih z družbo AMS

- (155) Obdobje upravljanja zbornice: upravljavci menijo, da je oglaševanje na posebnih spletnih mestih temeljna storitev za razvoj vsakega regionalnega letališča. Menijo, da je navedena dejavnost v skladu s prakso Komisije in sodno prakso Sodišča, ker naj bi šlo za storitev, ki se plačuje po tržni ceni.
- (156) Obdobje upravljanja družbe VTAN: upravljavci opozarjajo, da so bila vsa plačila družbi Ryanair izvedena v okviru prenosa pooblastil za nalogo opravljanja javnih storitev, dodeljenih družbi VTAN, zlasti za promocijo regije ter njen gospodarski in turistični razvoj.

5.1.1.3.1.1.3 Ocena pogodb o letaliških storitvah, sklenjenih z družbo Ryanair

- (157) Upravljavci menijo, da Komisija od majhnega letališča, kakršno je letališče Nîmes, ne more pričakovati da bo vse stroške preneslo na letalske prevoznike. Zato predlagajo, da se za merjenje donosnosti navedenega poslovnega razmerja upoštevajo samo spremenljivi stroški, ki jih je mogoče pripisati izključno navedenemu prevozniku, in izključijo stalni stroški, ki naj bi jih bilo treba tako ali tako plačevati.
- (158) V obdobju upravljanja zbornice: upravljavci poudarjajo, da je bilo mogoče pogoje, odobrene družbi Ryanair, ponuditi pregledno in nediskriminatorno kateremu koli letalskemu prevozniku, ki bi prevzel enake obveznosti kot družba Ryanair.

⁽⁵¹⁾ Sodba v zadevi Francija proti Komisiji, C-482/99, Recueil 2002, I-4397.

- (159) V obdobju upravljanja družbe VTAN: upravljavci menijo, da Komisija stroškov družbe AMS ne more v celoti pripisati stroškom, ki nastanejo pri upravljanju letališča na komercialni podlagi, ker naj bi ti stroški v celoti ali delno nastali v okviru naloge opravljanja javnih storitev, dodeljene družbi VTAN za promocijo območja. Upravljavci poleg tega opozarjajo, da je bilo letališče Nîmes za družbo VTAN prvo letališče, ki ga je upravljala, zato naj bi bilo zanjo ključnega pomena zagotoviti navzočnost družbe Ryanair, po potrebi z začetno izgubo, da bi lahko skupina pridobila izkušnje, potrebne za razvoj njene dejavnosti upravljanja letališč. Upravljavci nazadnje poudarjajo, da javni organi (zlasti sindikat) v tem okviru nimajo nobene vloge v poslovnem razmerju med družbama Ryanair in VTAN.

5.1.2 DRUŽBA RYANAIR

5.1.2.1 *Pripombe družbe Ryanair k sklepu o začetku postopka*

- (160) Družba Ryanair je predložila poročilo, ki ga je pripravila družba Oxera, neodvisen ekonomski svetovalec, da bi dokazala, da se s pogodbami družbe Ryanair z letališčem Nîmes spoštuje načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu. V navedenem poročilu je ugotovljeno, da so povprečne pristojbine, ki jih je družba Ryanair plačevala letališču Nîmes, višje od povprečja pristojbin, zaračunanih primerljivim letališčem, ki delujejo kot vlagatelji v tržnem gospodarstvu (družba Oxera je upoštevala letališča [...], [...], [...] in [...]).

5.1.2.1.1 *Neobstoj pomoči, ki izvira iz državnih sredstev, nepripisljivost državi*

5.1.2.1.1.1 *Pogodbe z zbornico (pred 1. januarjem 2007)*

- (161) Komisija trdi, da družbi Ryanair in AMS zneskov, dolgovanih na podlagi njunih pogodb, nista prejeli od zbornice, temveč od državnih subjektov, kakršen je regija Languedoc-Roussillon.
- (162) Družba Ryanair meni, da Komisija svojih trditvev v zvezi s pripisom sredstev državi in uporabo državnih sredstev ni mogla veljavno podkrepiti s trditvami, ki se nanašajo na zbornico. Družba Ryanair trdi, da francoska država v skladu s sodno prakso Unije ⁽⁵²⁾ in francoskim pravom ⁽⁵³⁾ nikakor ne vpliva na postopek odločanja gospodarskih zbornic, saj naj bi bila njena vloga omejena na nadziranje nekaterih odločitev („nadzor“), in za sklenitev pogodb, kakršni sta „pogodba o letaliških storitvah“ in „pogodba o tržnih storitvah“, ne bi bila potrebna njena odobritev.
- (163) Družba Ryanair navaja, da vsa sredstva zbornic ne izvirajo iz davkov, saj naj bi imele lastna sredstva, ki jih ustvarijo na primer s komercialnimi dejavnostmi. Zbornice morajo v skladu s francoskim zakonikom o civilnem letalstvu svoje letališke storitve financirati samostojno.

5.1.2.1.1.2 *Pogodbe z družbo VTAN (po 1. januarju 2007)*

- (164) Družba Ryanair potrjuje, da to, da gre za pavšalne prispevke, jasno kaže, da ti prispevki niso bili strogo povezani s plačili družbe VTAN družbi Ryanair. Poleg tega trdi, da Komisija ni dokazala, da je mogoče ukrepe pripisati državi, in da zato navedena analiza ne izpolnjuje zahtevanih meril za pripis ukrepa državi.
- (165) Družba Ryanair poleg tega ugotavlja, da so se s spremembo pogodbenih partnerjev (zbornica in nato družba VTAN) spremenili pogajalski pogoji, kar naj bi dokazovalo, da družba VTAN ni bila le navidezna družba, pod krinko katere bi delovala država.

⁽⁵²⁾ Sodba v zadevi Francija proti Komisiji, C-482/99, Recueil 2002, str. I-4397, točki 52 in 58.

⁽⁵³⁾ Conseil d'État, mnenje št. 351.654 z dne 16. junija 1992.

5.1.2.1.2 Neustrezna uporaba načela udeleženca v tržnem gospodarstvu s strani Komisije

- (166) Družba Ryanair meni, da Komisija ni primerjala pogodb družbe Ryanair s pogodbami, ki so bile sklenjene s primerljivimi zasebnimi in javno-zasebnimi letališči, in navaja, da je mogoče v skladu s sodno prakso, določeno v sodbi v zadevi Chronopost⁽⁵⁴⁾, samo v primeru neobstoja referenčnega udeleženca v tržnem gospodarstvu z analize, ki temelji na trgu, preiti na analizo, ki temelji na stroških. Po navedbah družbe Ryanair obstaja določeno število letališč, ki imajo podobne značilnosti kot letališče Nîmes, ki dobivajo spodbudo, da delujejo kot udeleženci v tržnem gospodarstvu⁽⁵⁵⁾, in ki bi jih lahko Komisija vzela kot podlago v svoji analizi. Družba Ryanair poleg tega meni, da je analiza Komisije, ki temelji na stroških, omejena samo na njihovo golo navedbo.
- (167) Poleg tega pojasnjuje, da lahko v sedanjih razmerah na področju letalstva nekateri dejavniki podpirajo poslovno logiko oblikovanja cen po mejnih stroških (glej spodaj). Konkretno navaja te dejavnike: (i) stopnjo konkurence na zadevnem trgu, (ii) interes za pritegnitev letalskih prevoznikov na regionalno letališče, ki ima omejeno tržno moč, (iii) obstoj zunanjih učinkov omrežja na letališčih, (iv) gospodarsko prednost, izhajajočo iz obveznosti letalskih prevoznikov, v smislu zagotovljenega števila potnikov, (v) pravilno opredelitev mejnih prihodkov, (vi) zgodovino in značilni profil evropskih regionalnih letališč ter (vii) pravilno opredelitev mejnih stroškov.
- (168) Družba Ryanair v zvezi z obstojem zunanjih učinkov omrežja na letališčih trdi, da so ti hkrati enostranski (več kot je povezav, vzpostavljenih na odhodnem letu s posameznega letališča, bolj se lahko poveča njegova privlačnost) in vzajemni (letalski prevozniki bodo za svoje dejavnosti raje izbrali letališča z dobrimi infrastrukturami, ki zagotavljajo dobro možnost dostopa po kopnem, in vsaj osnovnimi trgovinami, ker bodo pritegnila več potnikov).
- (169) Kar poleg tega zadeva gospodarsko prednost, izhajajočo iz obveznosti letalskih prevoznikov v smislu zagotovljenega števila potnikov, družba Ryanair trdi, da zagotovljena pogostost letov in obstoj kazni v primeru neizpolnitve teh ciljev – kot določajo pogodbe o letalskih storitvah, podpisane z družbo Ryanair – omogočajo letališču ne le, da bolje načrtuje svoje dejavnosti in sprejme politike čim večjega znižanja stroškov v večjem obsegu, kot če ni bilo nobene obveznosti, temveč tudi, da pritegne gospodarske subjekte⁽⁵⁶⁾.
- (170) Družba Ryanair v zvezi s potrebo po izoblikovanju usklajenega pristopa pri opredelitvi mejnih prihodkov glede na mejne stroške predlaga uporabo načela enojnega zaračunavanja („single-till“), pri katerem se upoštevajo prihodki iz letalskih in neletalskih dejavnosti, in podpira pristop, ki ga je v zvezi s tem sprejela Komisija. V zvezi s tem je predstavila nekatere finančne podatke o več majhnih in srednje velikih regionalnih letališčih v Združenem kraljestvu, katerih namen naj bi bil dokazati obstoj jasne povezave med povečanjem števila potnikov in porastom prihodkov iz neletalskih dejavnosti. Družba Ryanair zato meni, da bi bilo s komercialnega vidika preudarno znižati letališke pristojbine, ki se zaračunavajo letalskim prevoznikom in iz katerih se ustvarijo prihodki iz neletalskih dejavnosti, da bi se ti prihodki čim bolj povečali (načelo enojnega zaračunavanja torej upravičuje znižanje letaliških pristojbin).
- (171) Družba Ryanair v zvezi s profilom evropskih regionalnih letališč ugotavlja, da nobeno od njih ni bilo že od začetka zasnovano kot poslovna spodbuda v smislu „zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu“ (večina jih je bila ustanovljenih pred več desetletji kot javne infrastrukture, namenjene izpolnitvi vrste potreb, kakršne so uporaba v vojaške namene, civilno letalstvo ali počitniški leti itd.) Družba Ryanair je zato prepričana, da bi moral vlagatelj v tržnem gospodarstvu hkrati upoštevati letališke infrastrukture in stalne stroške poslovanja ter da se z odločitvijo, da letalski prevoznik lahko uporablja letališče ali da ga ne more uporabljati, nikakor ne bi spremenila obstoj ali višina začetnih nepovratnih stroškov, zato naj bi bilo treba te stroške v analizi navedene odločitve prezreti. Meni, da bi zaprtje letališča, ker bi bilo treba plačati odškodnino za nespoštovanje dolgoročnih poslovnih pogodb s tretjimi stranmi, povzročilo visoke stroške, nastali pa naj bi tudi drugi stroški, kakršni so stroški odpravnin, stroški varovanja okolja, povezani z dekontaminacijo letališča itd.

⁽⁵⁴⁾ Sodba v združenih zadevah Chronopost proti Ufex, C-83/01 P in C-93/01 P, Recueil 2003, str. I-6993, točki 38 in 40.

⁽⁵⁵⁾ Družba Ryanair navaja, da je mogoče letališče Nîmes utemeljeno primerjati z letališči [...], [...], [...] in [...].

⁽⁵⁶⁾ To naj bi pomenilo, da bi lahko posamezno letališče zmanjšalo tveganje, ki zanj izhaja iz ciklične narave, in okrepilo denarne tokove ter tako znižalo stopnjo donosa, ki bi jo zahteval običajni zasebni vlagatelj.

- (172) Družba Ryanair nazadnje poudarja, da uporablja drugačen gospodarski model kot večina drugih letalskih prevoznikov. Letališče naj bi zato lahko z dajanjem svoje infrastrukture na voljo družbi Ryanair imelo nižje stroške, kot če bi svojo infrastrukturo dalo na voljo drugim prevoznikom, ki uporabljajo večji obseg letalskih infrastruktur. Zato naj bi z vidika zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu vsaka tržna ponudba običajno pomenila izboljšanje glede na predhodni položaj, dokler niso pričakovani mejni prihodki letališča višji od njegovih mejnih stroškov. Družba Ryanair poleg tega, kot je že bilo navedeno, meni, da so bile letališke infrastrukture že zgrajene kot nepovraten strošek, ki ne bi smel vplivati na odločitve letališča v zvezi z mejnimi stroški in prihodki. Poleg tega naj se pri oceni spoštovanja načela udeleženca v tržnem gospodarstvu ne bi smeli upoštevati niti stalni stroški poslovanja (kakršni so stroški vzdrževanja objektov na terminalu), saj naj to načelo ne bi izhajalo iz izjemno donosne naložbe, temveč bi moralo prej temeljiti na minimalnem standardu naložbe, ki zadošča za izpolnitev pričakovani zasebnega vlagatelja. Družba Ryanair poudarja potrebo po tem, da se stroški naložb ustrezno zaračunajo, tako da je iz njih razvidno, koliko je letalski prevoznik uporabljal letališke infrastrukture. Poleg tega navaja, da je treba za uporabo načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu primerjati dolgoročno neto sedanjo vrednost naložbe. Družba Ryanair je predstavila analizo, ki jo je izvedla družba Oxera in ki naj bi potrdila, da je letališče Nîmes delovalo v skladu z merilom zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu pod zgoraj navedenimi pogoji.
- (173) Družba Ryanair poleg tega trdi, da zasebni vlagatelji poslovnih načrtov ne uporabljajo dosledno in da jih ne uporablja niti sama. Komisija naj bi torej iz neobstoja poslovnega načrta zmotno sklepala, da javni organ ne more ravnati kot zasebni vlagatelj.
- (174) Družba Ryanair odločno nasprotuje temu, da bi se v sklepu o začetku postopka z navedbo „Ryanair/AMS“ označeval en sam domnevni upravičenec do zadevnih ukrepov, pa tudi ugotovitvi, da je treba pogodbe o tržnih storitvah z družbo AMS in pogodbe o letalskih storitvah z družbo Ryanair oceniti skupaj. Ta navaja, da ji za opravljanje letov na rutah na splošno ni treba skleniti tržne pogodbe z družbo AMS in da številna letališča, na katerih opravlja lete družba Ryanair, menijo, da jim glede na njihove tržne potrebe ni treba skleniti pogodb z družbo AMS.
- (175) Družba Ryanair se sklicuje na pogodbe, podpisane z letališčem⁽⁵⁷⁾, da bi dokazala, da so bile te sklenjene na neizključni podlagi in da zato ukrepi, ki so zadevali družbo Ryanair, niso bili selektivni. Družba Ryanair poleg tega ugotavlja, da je treba, če je izpolnjeno merilo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, vsako pomoč, katere obstoj naj bi bil dokazan, dodeliti drugače (ali bi si jo moralo pridržati letališče), in sicer drugim uporabnikom letališča ali pa za nedobičkonosne projekte⁽⁵⁸⁾.
- (176) Družba Ryanair, skratka, navaja nekatere splošne pripombe, in sicer (i) da sta storitvi varovanja in gasilske službe negospodarski dejavnosti ter da ju torej ne bi bilo treba upoštevati pri oceni obstoja državne pomoči, (ii) da ni zaprosila za naložbe v infrastrukture za vzletno-pristajalno stezo ali drugo infrastrukturo, zato naj stroškov naložb ne bi bilo mogoče pripisati pogodbam z družbo Ryanair, in (iii) da ji ni mogoče pripisati nobenega ukrepa, namenjenega družbi VTAN in opisanega v oddelku 3.1 tega sklepa, ker naj ne bi nikoli zaprosila za nobenega od zadevnih naložbenih projektov.

5.1.2.2 Pripombe družbe Ryanair z dne 10. aprila 2013

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

5.1.2.2.1 Prvo sporočilo družbe Oxera – Opredelitev tržnega referenčnega merila v primerjalni analizi za preskuse načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Zadeve v zvezi z državno pomočjo družbi Ryanair – sporočilo, ki ga je družba Oxera pripravila za družbo Ryanair, 9. april 2013

- (178) Družba Oxera meni, da je pristop Komisije, ki upošteva samo primerljiva letališča, ki so na istem ciljnem območju kot obravnavano letališče, napačen.

⁽⁵⁷⁾ Člen 3 pogodb z dne 10. oktobra 2005, 1. novembra 2007 in 27. avgusta 2008.

⁽⁵⁸⁾ Družba Ryanair navaja, da je bila navedena pomoč porabljena za odpravo izgub, izhajajočih iz starih transakcij z družbama Air Liberté in Air Littoral, ki sta postali plačilno nesposobni, letališču pa sta dolgovali visoke zneske, ali pa je bila porabljena v korist nekdanjega upravljalca parkirišč na letališču.

- (179) Družba Oxera trdi, da na referenčne tržne cene, pridobljene pri primerljivih letališčih, ni vplivala državna pomoč, dodeljena bližnjim letališčem. Zato naj bi bilo mogoče zanesljivo oceniti tržno referenčno merilo za preskuse načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu.
- (180) Primerjalne analize se
- namreč za preskuse načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu pogosto uporabljajo zunaj področij državnih pomoči,
 - podjetja vplivajo na odločanje drugih podjetij samo do take mere, da so njihovi proizvodi zamenljivi ali se dopolnjujejo,
 - letališča na istem ciljnem območju si med seboj nujno ne konkurirajo, primerljivim letališčem, navedenim v predloženih poročilih, pa konkurirajo javna letališča na svojem ciljnem območju (manj kot ena tretjina komercialnih letališč na ciljnem območju primerljivih letališč je v popolni državni lasti in nobeno od letališč, ki so na istem ciljnem območju kot primerljiva letališča, ni bilo predmet postopka v zvezi z državnimi pomočmi (aprila 2013)),
 - tudi kadar primerljivim letališčem konkurirajo letališča v državni lasti na istem ciljnem območju, se lahko za njihovo ravnanje upravičeno šteje, da je v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu (če je na primer velik lastniški delež v zasebni lasti ali letališče upravlja zasebni subjekt),
 - letališča, ki so v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu, ne določijo cen, nižjih od dodatnih stroškov.

5.1.2.2.2 Drugo sporočilo družbe Oxera – Načela, na katerih temelji analiza donosnosti za preskuse udeleženca v tržnem gospodarstvu: Zadeve v zvezi z državno pomočjo družbi Ryanair – sporočilo, ki ga je družba Oxera pripravila za družbo Ryanair, 9. april 2013

- (181) 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.
- (182) Načela, na katerih temelji analiza donosnosti, so:
- ocena se opravi postopoma,
 - predhodni poslovni načrt ni nujno potreben,
 - v primeru letališča, ki ni prezasedeno, je pristop enojnega zaračunavanja ustrezen način oblikovanja cen,
 - upoštevati je treba samo prihodke, povezane z gospodarsko dejavnostjo letališča (odločba „Charleroi“) ⁽⁵⁹⁾,
 - upoštevati bi bilo treba celotno trajanje pogodbe, vključno z morebitnimi podaljšanji, in
 - prihodnje finančne tokove je treba diskontirati, da se oceni donosnost pogodb.
- (183) Dodatno donosnost pogodb z družbo Ryanair bi bilo treba oceniti na podlagi ocen notranje stopnje donosnosti ali ukrepov, ki temeljijo na neto sedanji vrednosti.

5.1.2.2.3 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

- (184) Namen tega dokumenta je opredeliti poslovno logiko, na kateri temeljijo odločitve regionalnih letališč za nakup oglaševalskega prostora na spletnem mestu družbe Ryanair od družbe Airport Marketing Service (AMS).

⁽⁵⁹⁾ Odločba Komisije 2004/393/ES z dne 12. februarja 2004 o ugodnostih, ki sta jih regija Valonija in letališče Brussels South Charleroi Airport priznavala letalskemu prevozniku Ryanair ob njegovi uvedbi v Charleroiu (UL L 137, 30.4.2004, str. 1).

- (185) 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 širši javnosti. Tradicionalne oblike tržnega komuniciranja zahtevajo nesorazmerno visoke stroške.
- (186) Oglaševanje prek družbe AMS:
- ponuja možnost, da sporočilo doseže veliko ljudi, ki že razmišljajo o nakupu potovalnih storitev,
 - pomeni razmeroma nizke stroške (cene so v skladu s komercialnimi tarifami za spletno komunikacijo),
 - omogoča komuniciranje na mestu nakupa in
 - ponuja možnost za kreativno oglaševanje.

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

- (187) Družba Ryanair je predložila pripombe glede plačil družbi AMS. Družba Ryanair se ne strinja s predhodno oceno Komisije, da so plačila družbi AMS stroški letališča, ker naj se s tem pristopom ne bi upoštevala vrednost, ki jo imajo storitve družbe AMS za letališče. Družba Ryanair poleg tega meni, da bi se moral za namene analize udeleženca v tržnem gospodarstvu nakup kakovostnih tržnih storitev po tržni ceni upoštevati ločeno od povezane pogodbe med letališčem in letalskim prevoznikom.
- (188) V podporo tej trditvi je predložila primerjalno analizo referenčnih cen, ki jih je zaračunavala družba AMS, in cen za primerljive storitve, ki jih ponujajo druga potovalna spletna mesta⁽⁶⁰⁾. 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.
- (189) Po mnenju družbe Ryanair to kaže, da so cene družbe AMS v skladu s tržnimi cenami, odločitev javnega letališča, da kupi storitve družbe AMS, pa naj bi bile v skladu z merilom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Družba Ryanair je predložila tudi dokaze o storitvah, zagotovljenih letališčem na podlagi pogodb z družbo AMS, da bi dokazala vrednost teh storitev za letališča.
- (190) Družba Ryanair meni, da Komisija lahko vztraja pri obravnavi pogodb z družbo AMS in pogodb o letaliških storitvah z družbo Ryanair z istim merilom udeleženca v tržnem gospodarstvu (to je pristop, ki mu družba Ryanair nasprotuje), vendar naj ne bi smela podcenjevati vrednosti storitev, ki jih družba AMS zagotavlja letališčem.
- (191) Poleg tega družba Ryanair navaja ugotovitve iz različnih poročil, ki naj bi potrjevala, da ima močno vseevropsko znamko, ki lahko ustvari dodatno vrednost za svoje storitve oglaševanja.

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

- (192) Družba Ryanair je predložila poročilo, ki ga je pripravil njen ekonomski svetovalec, v zvezi z načeli, za katere meni, da bi jih bilo treba uporabiti za merilo donosnosti udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki zajema pogodbe o letaliških storitvah, sklenjene med družbo Ryanair in letališči, ter pogodbe o tržnih storitvah, sklenjene med družbo AMS in istimi letališči⁽⁶¹⁾. 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 z ločenima meriloma udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (193) V poročilu je navedeno, da bi bilo treba prihodke, povezane z družbo AMS, v skupni analizi donosnosti vključiti med prihodke, izdatke, povezane z družbo AMS, pa med stroške. V poročilu je za to predlagana metoda, ki temelji na denarnem toku in v skladu s katero bi se izdatki za družbo AMS šteli za dodatne izdatke iz poslovanja.

⁽⁶⁰⁾ Družba Oxera, „Are prices set by AMS in line with the market rate?“ (Ali so cene družbe AMS skladu s tržno stopnjo?) „ , pripravljeno za družbo Ryanair, 20. december 2013.

⁽⁶¹⁾ 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.

- (194) V poročilu je navedeno, da dejavnosti trženja prispevajo k ustvarjanju in povečevanju vrednosti blagovne znamke, ki lahko ustvari posle in koristi med trajanjem pogodbe o tržnih storitvah trženja pa tudi po njenem izteku. Tak primer bi zlasti bil, če bi pogodba z družbo Ryanair privabila 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 stroški družbe AMS šteli za dodatne stroške poslovanja, izračun dodatnega dobička pa bi bil zmanjšan za plačila družbi AMS.
- (195) Družba Ryanair poleg tega meni, da bi se lahko ob koncu trajanja pogodbe o letaliških storitvah v napovedan dodatni dobiček vključila končna vrednost, da bi se zajela vrednost, ki bo nastala po izteku pogodbe. Končna vrednost bi se lahko prilagodila z zadržano predpostavko glede verjetnosti, da se bo pogodba z družbo Ryanair obnovila 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 izteku pogodbe o letaliških storitvah, tako lahko ocenila spodnja meja za koristi, ki skupno izhajajo iz pogodbe z družbo AMS in pogodbe o letaliških storitvah.
- (196) V podporo temu pristopu so v poročilu povzeti rezultati študij o vplivu oglaševanja na vrednost blagovne znamke. V teh študijah je priznано, da lahko oglaševanje poveča vrednost blagovne znamke in izboljša zvestobo strank. V poročilu je navedeno, da oglaševanje na spletnem mestu družbe Ryanair povečuje prepoznavnost blagovne znamke letališča. V poročilu je dodano, da lahko manjša regionalna letališča, ki si prizadevajo povečati promet, s sklenitvijo pogodb o oglaševanju z družbo AMS zlasti povečajo vrednost svoje blagovne znamke.
- (197) 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 (to je vrednost znamke 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 dodatnega dobička, ki ga 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.

5.1.3 DRUŽBA AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

- (198) Družba AMS navaja, da je hčerinska družba družbe Ryanair, ki ima dejanski poslovni cilj in je bila ustanovljena zaradi razvoja dejavnosti, ki ni del osnovne dejavnosti družbe Ryanair. Njena glavna dejavnost je zagotavljanje kakovostnega oglaševalskega prostora na spletnem mestu navedenega letalskega prevoznika. Družba AMS meni, da ni prejemala državne pomoči in da so jo upravljavci letališča obravnavali v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (199) Družba AMS opozarja, da ni edina ponudnica tržnih storitev za družbo Ryanair, saj naj bi ta najela več drugih podjetij za oglaševanje na prostorih za ročno prtljago ali za svojo revijo. Poleg tega navaja, da tudi drugi letalski prevozniki na svojem spletnem mestu ponujajo plačljive oglase.
- (200) Družba AMS načeloma trdi, da se o pogodbah o tržnih storitvah, ki jih sklene z letališči, pogaja in jih sklepa ločeno od pogodb med družbo Ryanair in temi letališči ter da družba Ryanair dela svojo lastno promocijo. Družba AMS poleg tega sklepa pogodbe o tržnih storitvah z javnimi in zasebnimi subjekti, kakršni so javna in zasebna letališča, turistične agencije, podjetja za najem vozil itd., ter oglaševalski prostor brez razlik zagotavlja javnim in zasebnim oglaševalcem. Poudarja, da navedene zasebne stranke, ki delujejo kot vlagatelji v tržnem gospodarstvu, tržno vrednost jasno povezujejo s storitvami družbe AMS kot takimi. Družba AMS je v podporo tej trditvi predložila poročilo, ki ga je pripravil neodvisni svetovalec Mindshare, v katerem ocena vrednosti temelji izključno na ponudbi spletnega oglaševanja in ne na ponudbi letaliških storitev družbe Ryanair.
- (201) Družba AMS opozarja, da je prostor na spletnem mestu družbe Ryanair omejen vir in da niti ona niti družba Ryanair ne silita letališč h kupovanju tržnih storitev. Družba AMS trdi, da nobena državna pomoč ne more izhajati iz pogodb, ki jih je sklenila z javnimi letališči, ker naj bi lahko na spletnem mestu razpoložljiv prostor zlahka prodala zasebnemu podjetju po primerljivi ceni.

- (202) Družba AMS zavrača mnenje Komisije, da pogodbe o tržnih storitvah nimajo drugega predmeta ali da v zvezi z njimi obstaja drugačen interes, ter meni, da Komisija ne navaja pravne ali dejanske podlage, s katero bi bilo mogoče izpodbiti poslovne razloge za odločitev letališča, da sklene pogodbo z družbo Ryanair. Družba AMS zato meni, da ne more predstaviti upoštevnih pripomb in uveljavljati svoje pravice do obrambe.
- (203) Po mnenju družbe AMS oglaševanje za regionalna letališča ni luksuz, temveč neizbežna nujnost, saj je spletno mesto družbe Ryanair zelo privlačno z vidika razmerja med stroški in učinkovitostjo, ker naj bi omogočalo optimalno pridobivanje ciljnih uporabnikov. Družba AMS poudarja, da britanski uporabniki takrat, ko je družba Ryanair začela opravljati lete na ruti Nîmes–London, na splošno niso poznali Nîmesa; trženje naj bi bilo torej pomembno za povečanje deleža potnikov na dohodnih letih.
- (204) Družba AMS meni, da je pogodba, sklenjena z letališčem Nîmes, podobna tistim, ki jih je sklenila z drugimi letališči, in se sklicuje na odločbo upravnega sodišča v Marseillu z dne 20. oktobra 2009, v kateri je to ugotovilo, da je lahko letališče na podlagi pogodbe, sklenjene z družbo AMS, prejelo dejansko nadomestilo v obliki tržnih storitev. Družba AMS poleg tega opozarja, da je Komisija priznala vrednost njenih tržnih storitev v sklepu Bratislava⁽⁶²⁾.
- (205) Družba AMS nazadnje meni, da njene cene temeljijo na objektivnih merilih, ki naj bi bila pregledno navedena na njenem spletnem mestu. Potrjuje, da so cene, zaračunane na letališču Nîmes, ustrezale njenim tarifam.

5.2 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

5.2.1 DRUŽBA AIR FRANCE

- (206) Družba Air France nasprotuje uporabi novih smernic za primere, ki vključujejo pomoči za upravljanje letališč, tudi če so bile te pomoči izplačane pred objavo navedenih smernic, in sicer iz več razlogov:
- družba Air France meni, da ta retroaktivna uporaba novih smernic koristi nepoštenim upravljavcem, saj naj bi uzakonila ravnanje, ki ni v skladu s pravili, ki so takrat veljala. Nasprotno pa naj bi bil navedeni pristop nepošten do upravljavcev, ki so upoštevali prejšnje smernice in so se odpovedali prejemanju javnih sredstev.
 - Družba Air France meni tudi, da je retroaktivna uporaba novih smernic za pomoči za navedeno upravljanje, ki so bile letališčem dodeljene pred začetkom veljavnosti novih smernic, v nasprotju s splošnimi pravnimi načeli in sodno prakso Unije.
- (207) Družba Air France trdi, da bodo nove smernice dale prednost novim upravljavcem v škodo starih upravljavcev. Novim letalskim prevoznikom naj bi namreč omogočile, da plačajo samo dodatne stroške, povezane z njihovo dejavnostjo, in s tem naj bi diskriminirale stare upravljavce na letališču, ki naj bi morali plačati višje pristojbine.
- (208) Nazadnje družba Air France poudarja, da se v teoriji morda zdi, da je mogoče pogoj nediskriminatornega dostopa do letališke infrastrukture zlahka izpolniti, vendar naj bi bil položaj v praksi precej drugačen, saj naj bi bili nekateri modeli poslovanja zavestno zapostavljeni.

5.2.2 DRUŽBA VTAN

5.2.2.1 Pomoči za financiranje upravljanja

- (209) Družba VTAN meni, da je pavšalni prispevek, ki ga je prejela v obdobju 2007–2012 na podlagi SPOJS za upravljanje civilnega območja letališča Nîmes, vseeno združljiv z notranjim trgov na podlagi določb iz novih smernic, tudi če po mnenju Komisije ne bi izpolnjeval štirih pogojev iz sodbe v zadevi Altmark niti pogojev iz sklepa SSGP.

⁽⁶²⁾ Sklep Komisije 2011/60/EU z dne 27. januarja 2010 o državni pomoči C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovaška – Sporazum med letališčem Bratislava in družbo Ryanair (UL L 27, 1.2.2011, str. 24), uvodna izjava 114.

(210) Družba VTAN namreč meni, da navedeni prispevek izpolnjuje kumulativne pogoje, navedene v oddelku 5.1.2 novih smernic. Namreč:

- letališče Nîmes sodeluje pri gospodarskem in turističnem razvoju departmaja Gard ter torej prispeva k jasno opredeljenemu cilju splošnega pomena,
- posredovanje države je bilo potrebno toliko bolj, ker nove smernice določajo, da letališča, ki sprejmejo do 200 000 potnikov letno, morda ne bodo mogla financirati velikega dela svojih stroškov poslovanja,
- ukrep je bil odobren v obliki vnaprejšnjega pavšalnega prispevka na podlagi ocenjene bilance in je torej ustrezen,
- brez prispevka bi se raven dejavnosti letališča Nîmes znatno zmanjšala,
- družba VTAN dokazuje, da je zahteva po sorazmernosti pomoči izpolnjena, ker se je njena intenzivnost v obdobju 2007–2011 gibala okoli zgornje meje 80 % primanjkljaja iz financiranja prvotnih stroškov naložb, dovoljenega v točki 130 novih smernic,
- družba VTAN pojasnjuje, da je navedeno letališče odprto za vse mogoče vrste uporabe, kar naj bi omejevalo negativne učinke na konkurenco in trgovino.

5.2.2.2 *Pomoči za financiranje naložbe*

(211) Če bi Komisija menila, da so subvencije za opremo, dodeljene družbi VTAN, državne pomoči, družba VTAN iz določb novih smernic lahko razbere, da bo združljivost navedenih subvencij ocenjena glede na merila, navedena v smernicah iz leta 2005.

5.2.3 ORGANIZACIJA TRANSPORT & ENVIRONMENT

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

6. PRIPOMBE FRANCIJE

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

6.1.1 SPLOŠNI POMEN LETALIŠČA

- (213) Francija trdi, da so vse dejavnosti letališča Nîmes (vključno s komercialnimi letalskimi dejavnostmi) naloge opravljanja storitev splošnega pomena, zlasti gospodarski in turistični razvoj navedene regije, zato naj nobenega zneska, dodeljenega upravljavcem letališča, ne bi bilo mogoče obravnavati kot državne pomoči.
- (214) Francija poleg tega trdi, da Komisija v analizi pogodbenih razmerij med upravljavci letališča in družbo Ryanair/AMS ne upošteva dela plačil, izvedenih v okviru nalog opravljanja javnih storitev, dodeljenih upravljavcem, zlasti promocije območja ter gospodarskega in turističnega razvoja.
- (215) Francija poleg tega navaja, da je vojaška baza obetala gospodarski vzpon za regijo in da je bila po njenem zaprtju leta 2011 sprejeta odločitev, da se vzpostavi industrijsko območje, povezano z letališčem, ki bi lahko ustvarilo novo industrijsko infrastrukturo v regiji Languedoc-Roussillon. Francija v tem okviru navaja, da te dejavnosti že same po sebi upravičujejo ohranitev delovanja letališča.

6.1.2 UKREP 1: OCENA FINANČNIH PRISPEVKOV UPRAVLJAVCEM LETALIŠČA

- (216) Francija meni, da je treba smernice iz leta 1994 uporabiti za vse pomoči za infrastrukturo, prejete pred začetkom veljavnosti smernic iz leta 2005. Poleg tega naj se sodna praksa v zadevi Aéroports de Paris ne bi uporabljala za obravnavani primer, saj naj bi se nanašala na veliko evropsko vozlišče in na pravno vprašanje, ki naj ne bi bilo povezano s problematiko financiranja letališč.
- (217) Francija meni, da je uporaba takšnega pravnoteoretičnega pristopa povzročila pravno negotovost glede pravil, ki naj bi se uporabljala, in sicer od izdaje zgoraj navedene sodbe do sprejetja novih smernic. Po navedbah Francije bi tako bilo treba od [5–9] milijonov EUR, ki so jih plačali javni organi med letoma 2000 in 2010, [0,8–2] milijona EUR izključiti iz analize Komisije, ker so bila ta sredstva dodeljena pred sprejetjem smernic iz leta 2005 in v skladu s smernicami iz leta 1994.
- (218) Francija v zvezi z naložbami, izvedenimi v obdobju upravljanja zbornice, pojasnjuje, da je bilo celotno letališče, razen potniškega terminala, namenjeno vojaškim dejavnostim baze, komercialna dejavnost pa naj bi bila postranska. Pojasnjuje še, da je ministrstvo za obrambo stroške, povezane z infrastrukturami in skupnimi storitvami, do leta 2004 delno preneslo glede na delež komercialnega prometa v skupnem prometu letališča. Vojaška letalska baza je nato del stroškov, ki jih je bilo mogoče pripisati civilnemu upravljanju letališča, prenesla naprej na zbornico. Francija poleg tega pojasnjuje, da sta bili edini deli, ki ju je neposredno izvedla zbornica, razširitev in prilagoditev potniškega terminala ter da sta se ti deli financirali iz lastnih sredstev zbornice ali s posojili, najetimi v njenem imenu.
- (219) Francija v zvezi z naložbami, izvedenimi v okviru SPOJS, sklenjenega z družbo VTAN, opozarja, da je SPOJS določal, da upravljavca financira le del naložb. Poleg tega opozarja, da zaradi kratkotrajnosti prenosa pooblastil (šest let) ni bila mogoča drugačna rešitev in da s tem, ko je sindikat prevzel stroške naložb, družba VTAN ni pridobila prednosti. Francija nazadnje pojasnjuje, da je bil cilj subvencije za opremo, dodeljene po ukinitvi vojaške letalske baze, financirati naložbe v državne dejavnosti ter postopke za odobrete, ki ob sklenitvi SPOJS niso bili predvideni.

6.1.2.1 *Pojasnila o infrastrukturah za izvajanje pristojnosti javnega organa*

- (220) Francija meni, da je za storitvi gasilske službe na letališčih in preprečevanja nevarnosti prostoživečih živali pristojen javni organ in da sta bistveni za varnost na letališčih. Francija potrjuje, da se ti storitvi financirata iz davku podobne dajatve, in sicer letališke pristojbine.
- (221) Francija poleg tega poudarja, da pogoji financiranja državnih nalog letališča Nîmes niso edinstveni, temveč naj bi bili podobni pogojem financiranja drugih francoskih letališč. Njihova edina posebnost naj bi bila, da so se stroški naložb in stroški poslovanja za naloge, ki jih je izvajalo ministrstvo za obrambo, delno prenesli na civilnega upravljavca, ki naj bi se financiral iz letališke pristojbine. Družba VTAN naj bi po zaprtju vojaške letalske baze prevzela vse naloge, povezane z varovanjem in varnostjo letališča, s čimer naj bi se stroški, ki so se financirali iz letališke pristojbine, močno povečali.
- (222) Francija trdi, da prenesene dejavnosti vsekakor spadajo med naloge, povezane z varovanjem in varnostjo, ki zato niso gospodarske dejavnosti in se torej zanje ne uporabljajo pravila o državnih pomočeh.
- (223) Francija poleg tega opozarja, da sta model financiranja francoskih letališč z letališko pristojbino in določitev višine letališke pristojbine glede na število potnikov podrobno urejena z nacionalno zakonodajo. Pri navedenem modelu naj bi se upoštevalo prepletanje običajnih omejitev, povezanih z upravljanjem, in omejitev, ki so posebej povezane z varovanjem in varnostjo. Francija zato pojasnjuje, da je financiranje državnih nalog letališča strogo urejeno s predpisi, kar naj bi preprečevalo plačevanje prekomernega nadomestila.

- (224) Kar zadeva s tem povezane naložbe v skupne infrastrukture, ki jih je med letoma 2000 in 2011 izvedlo ministrstvo za obrambo ter so jih sofinancirali država in lokalni organi, zainteresirani za upravljanje civilnega območja, Francija pojasnjuje, da je bilo financiranje državnih nalog civilnega in vojaškega območja letališča porazdeljeno sorazmerno s številom letov. Francija poleg tega navaja, da so bile največje naložbe izvedene v vzletno-pristajalno stezo in so bile pretežno vojaške narave.
- (225) Kar zadeva stroške v zvezi z reševalno in gasilsko službo na letališčih („SSLIA“) in vzpostavitvijo sistema samodejnega prenosa parametrov („STAP“), Francija navaja, da te naložbe niso bile izvedene kot odgovor na zahteve družbe Ryanair. Prva naj bi namreč bila nepogrešljiva za pritegnitev katerega koli letalskega prevoznika (in ne le družbe Ryanair) k opravljanju letov na navedenem letališču, druga pa naj bi bila potrebna za preoblikovanje letališča v komercialno letalsko bazo in vključitev letališča Nîmes na območje TMA (*Terminal Manoeuvring Area*), ki pripada Montpellieru.

6.1.2.2 *Pojasnila o financiranju infrastruktur in upravljanja (razen za državne naloge)*

6.1.2.2.1 **Obstoj selektivne prednosti**

6.1.2.2.1.1 *Preučitev merila zasebnega vlagatelja*

- (226) Francija poudarja, da se je treba pri analizi merila zasebnega vlagatelja opreti izključno na spremenljive stroške, ki nastanejo s komercialno dejavnostjo letališča, saj naj bi bili vsi stalni stroški letališča vključeni med stroške izpolnjevanja nalog splošnega pomena, ki so mu dodeljene.

6.1.2.2.1.2 *Preučitev glede na pogoje iz sodbe v zadevi Altmark za obdobje upravljanja družbe VTAN*

- (227) Francija trdi, da družba VTAN zaradi zneskov, ki ji jih je plačal sindikat v okviru SPOJS, ni dobila prednosti, saj naj bi bila sredstva, izplačana kot pavšalni prispevek, namenjena izključno nadomestilu za jasno opredeljene obveznosti javne službe.
- (228) Jasno opredeljene obveznosti javne službe: Francija poudarja široko polje proste presoje, ki naj bi ga imela pri opredelitvi dejavnosti, ki pomenijo storitev splošnega gospodarskega pomena. Francija v zvezi s tem trdi, da je v skladu s smernicami iz leta 2005 celotno letališče Nîmes storitev splošnega gospodarskega pomena, saj naj bi to letališče spadalo v kategorijo D. Francija poudarja, da bi bilo mogoče dejavnosti, dodeljene družbi VTAN, vključiti v postavko „posebna naloga“, saj naj noben gospodarski subjekt ne bi mogel sprejeti koncesije pod ponujenimi pogoji.
- (229) Francija poleg tega navaja, da družba VTAN ni prevzela naloge, da skrbi za razvoj letališča, temveč prej za gospodarski in turistični razvoj navedene regije, zlasti razvoj industrijskega središča blizu letališča. Francija nazadnje ugotavlja, da nadomestila družbi VTAN niso povezana z razvojem komercialnih rut, kot navaja Komisija. Šlo naj bi samo za pavšalni prispevek v stalnem znesku glede na gospodarski položaj, predviden v „referenčnem scenariju“ ali „nadomestnem scenariju“. Francija zato meni, da zasebni gospodarski subjekt, ki deluje v tržnem gospodarstvu, ne bi bil pripravljen prevzeti nalog, dodeljenih družbi VTAN, pod istimi pogoji brez nadomestila za opravljano javno storitev.
- (230) Predhodno določeni parametri za določitev zneska nadomestila: pravila o znesku nadomestila so po navedbah Francije jasno opredeljena v SPOJS. Francija plačevanje dodatnih zneskov upravljavcu letališča utemeljuje s tem, da je prišlo v obdobju prenosa pooblastil do nekaterih nepredvidenih dogodkov, ki naj jih ob predložitvi ponudbe za prenos ne bi bilo mogoče predvideti, zlasti razpustitve vojaške baze.
- (231) Ustrezno nadomestilo stroškov, nastalih zaradi obveznosti javne službe: Francija trdi, da iz računovodske knjige družbe VTAN ni razvidno, da bi upravljavec prejemal prekomerno nadomestilo. Analitična študija, ki jo je izvedla Francija, naj bi pokazala, da bi bilo treba pri oceni obstoja prekomernega nadomestila upoštevati vse gospodarske stroške upravljavca (razen za dejavnosti, ki se financirajo iz letališke pristojbine, torej stroškov opravljanja državnih nalog). Francija tako navaja, da je treba za vse stroške, povezane z upravljanjem letališča (vključno s stroški storitev družbe Ryanair/AMS), šteti, da izhajajo iz dejavnosti javnih storitev. Francija na tej podlagi ugotavlja, da ni bilo prekomernega nadomestila.

- (232) Izbira ponudnika storitev: Francija še poudarja, da je bil upravljavec izbran v skladu z načelom zakonitosti, ker je bilo v francoskem uradnem glasilu za objave javnih naročil (Bulletin Officiel des Annonces des Marchés Publics – BOAMP) in *Uradnem listu Evropske unije* objavljeno obvestilo o javnem razpisu. Nazadnje je bila izbrana ponudba družbe Veolia, saj je bila na podlagi analize njenih gospodarskih, storitvenih in finančnih vidikov ocenjena kot najugodnejša.

6.1.2.2.1.3 Preučitev merila vpliva na konkurenco

- (233) Francija meni, da ima letališče Nîmes svoje ciljno območje, ki naj bi se razlikovalo od ciljnega območja letališč Montpellier, Avignon in Marseille, zato naj javna financiranja navedenega upravljavca letališča Nîmes ne bi mogla vplivati na konkurenco. V zvezi s tem poudarja, da je ciljno območje regionalnih letališč omejeno na letališča, ki so med seboj oddaljena največ 60 minut vožnje z avtomobilom. Francija poleg tega meni, da pri določitvi ciljnega območja čas potovanja med dvema letališčema ni edina upoštevana spremenljivka, saj naj bi bilo treba upoštevati tudi strošek potovanja, ki je zelo pomembna spremenljivka za nizkocenovni promet, prevladujoč na letališču Nîmes (glej razpredelnico, ki jo je pripravila Francija in je prikazana v tej uvodni izjavi).

	Montpellier	Avignon	Marseille
Razdalja (v kilometrih)	63	68	115
Čas vožnje z avtomobilom	49 min	1 ura	1 ura 21 min
Strošek povratnega potovanja	19 EUR	38 EUR	36 EUR

- (234) Francija v zvezi z letališčem Marseille meni, da sta strošek povratnega potovanja do letališča in njegovo trajanje (več kot 60 minut) zadostna razloga, da se letališče Marseille izključi s ciljnega območja letališča Nîmes, ali vsaj, da je obseg dejavnosti teh letališč precej manjši, zlasti kar zadeva nizkocenovno ponudbo letališča Nîmes. Poleg tega trdi, da je letališče Nîmes letališče kategorije D v smislu smernic iz leta 2005 in da ga v skladu s prakso odločanja Komisije ni mogoče šteti za konkurenta letališču Marseille, saj naj bi to beležilo letni promet več kot 7 milijonov potnikov. Francija nazadnje poudarja, da vrsti prometa na letališču Marseille (velik delež poslovnih potnikov) in na letališču Nîmes (turistični in sezonski promet, usmerjen na privlačnost mesta Nîmes in območja departmaja Gard) nikakor nista enaki in da se na ruti Bruselj–Charleroi opravljajo leti z obeh letališč, kar naj bi dokazovalo, da za uporabnike nista zamenljivi.
- (235) Francija v zvezi z letališčem Avignon trdi, da je strošek povratnega potovanja 40 EUR za potnika na nizkocenovnih letih negativen dejavnik. Poleg tega naj se dejavnosti letališč Avignon in Nîmes ne bi prekrivale, saj naj bi letališče Avignon opravljalo odhodne lete v druge namembne kraje. To trditev naj bi potrjevala raziskava o potnikih iz leta 2011, v kateri naj bi bila poudarjena majhna pomembnost letališča Avignon med drugimi letališči, ki opravljajo odhodne iz navedene regije (2,55 % potnikov z drugih letališč v navedeni regiji).
- (236) Francija v zvezi z letališčem Montpellier meni, da ni na istem ciljnem območju kot letališče Nîmes, saj naj (i) bi rute družbe Ryanair z letališča Montpellier zadostile turističnemu povpraševanju predvsem vzhodno od letališča, in (ii) ker naj bi se ciljno območje letališča Nîmes delno razlikovalo od ciljnega območja letališča Montpellier (zlasti Cévennes, Uzège in severovzhodni del departmaja Gard/južni del departmaja Ardèche v dolini Rone). Francija poleg tega meni, da ne vpliv na navedene dejavnosti potrjujeta dve dejstvi, in sicer naj bi (i) ruta Bruselj–Charleroi z odhodnimi leti z obeh letališč dokazovala, da ti za uporabnike nista zamenljivi, (ii) promet na letališču Montpellier pa naj bi bil znatno večji od prometa na letališču Nîmes.

- (237) Francija skratka trdi, da letališče Nîmes spada v kategorijo D v smislu smernic iz leta 2005 ter da ima lastno ciljno območje, ki se razlikuje od ciljnih območij letališč Marseille, Montpellier in Avignon, zato naj javna sredstva, dodeljena upravljavcu letališča Nîmes, ne bi mogla vplivati na konkurenco.

6.1.2.2.1.4 Združljivost z notranjim trgom

- (238) Francija navaja, da so navedeni ukrepi vsekakor združljivi z notranjim trgom, saj naj bi se z navedenimi sredstvi na splošno financirala infrastruktura, ki je v celoti namenjena opravljanju storitve splošnega gospodarskega pomena, in sicer iz teh razlogov:

— v obdobju upravljanja zbornice do februarja 2006: Francija meni, da imajo gospodarske zbornice v skladu z njeno notranjo zakonodajo naloge splošnega pomena, kakršni sta gospodarski razvoj in povečanje privlačnosti območja. Prav v tem okviru naj bi bilo treba zagotoviti kontinuiteto upravljanja letališča Nîmes. Francija poleg tega navaja, da je merilo, v skladu s katerim nadomestilo ne sme presežati stroškov, potrebnih za izvajanje nalog opravljanja javnih storitev, izpolnjeno, saj (i) naj bi bilo nadomestilo omejeno na stroške, povezane s storitvami splošnega gospodarskega pomena, določenimi v okrožnici o finančnih pravilih, ki se uporabljajo za upravljanje⁽⁶³⁾, (ii) naj bi imela zbornica ločen račun za upravljanje letališča in (iii) naj bi njene račune redno preverjali pristojni organi.

— V obdobju upravljanja zbornice od 1. februarja 2006 do 31. decembra 2006: pomoči naj bi bile združljive, saj (i) naj bi bili pogoji za prenos pooblastil jasno opredeljeni v sporazumu o prenosu pooblastil z dne 1. februarja 2006, (ii) naj bi pooblaščenec lahko prejemal le subvencije, ki ustrezajo ravni stroškov, nastalih pri upravljanju letališča, (iii) ker naj bi se vodilo ločeno računovodstvo in ker (iv) naj bi obstajal nadzor, saj naj bi lahko pristojni organi kadar koli zahtevali finančno revizijo.

— V obdobju upravljanja družbe Veolia: Francija se sklicuje na svojo predhodno analizo v zvezi z uporabo pogojev iz sodbe v zadevi Altmark.

6.1.2.2.1.5 Združljivost pomoči za infrastrukturo glede na merila iz smernic iz leta 2005

- (239) Francija vsekakor meni, da je financiranje naložb v skladu s smernicami iz leta 2005 iz zgoraj navedenih razlogov, zlasti ker (i) naj bi bili navedeni ukrepi v skladu z jasno opredeljenim ciljem splošnega pomena, (ii) naj bi bile izvedene naložbe sorazmerne za optimalno uporabo infrastruktur, (iii) ker naj bi bil pričakovan pretok potnikov srednjeročno zadosten, (iv) ker naj bi bilo mogoče cene, odobrene letališču Ryanair, zaračunati kateremu koli drugemu letalskemu prevozniku, ki bi prevzel podobne obveznosti kot družba Ryanair, (v) ker naj ne bi bilo vpliva na konkurenco in (vi) ker naj bi bile navedene naložbe nepogrešljive za zagotovitev nadaljnjega delovanja letališča.

6.1.2.3 Pojasnila o financiranju upravljanja

- (240) Francija pojasnjuje, da za analizo združljivosti s pravili o državnih pomočeh dodelitve vračljivih predplačil brez stroškov obresti ni mogoče izenačiti s subvencijami. V zvezi s tem na prvem mestu navaja, da je bilo treba ta predplačila vrniti in da so bili plačani zneski dejansko delno vrnjeni. Francija ugotavlja, da je nevrnjeni znesek na datum sprejetja sklepa o začetku postopka ostal nevrnjen do izdaje sodbe.
- (241) Francija opozarja, da Komisija nekaterih predplačil ne more analizirati, ker naj bi obdobje preiskave zastaralo. Druga predplačila pa naj bi bila nadomestila za stroške, povezane s storitvami splošnega gospodarskega pomena, zato naj bi bila združljiva z notranjim trgom.

6.1.3 UKREP 2: OCENA MOREBITNIH POMOČI, DODELJENIH DRUŽBI RYANAIR

- (242) Francija meni, da je pristop Komisije, ki je skupaj preučila finančne tokove, razvidne iz pogodb o letalskih storitvah, in finančne tokove, razvidne iz pogodb o tržnih storitvah, ustrezen.

⁽⁶³⁾ Okrožnica št. 111 z dne 30. marca 1992 o določitvi proračunskih, računovodskih in finančnih pravil, ki veljajo za združenje francoskih gospodarskih zbornic (Assemblée des chambres françaises de commerce et d'industrie, ACFCI), regionalno komisijo za medobčinsko sodelovanje (Commission régionale de la coopération intercommunale, CRCI), zbornico in medministrsko skupino za nadzor (Groupement interministériel de contrôle, GIC).

- (243) Francija je predložila osnutek načrta za spodbujanje razvoja, ki ga je leta 2005 pripravila zbornica, in poudarja, da ta ni bil sprejet, ker naj ne bi zadostno prepričal letalskih prevoznikov, da bi opravljali dejavnosti odhodnih letov z navedenega letališča. Poleg tega navaja, da noben lokalni organ ni privolil v sodelovanje pri financiranju navedenega načrta.
- (244) Francija meni, da so bile navedenemu letališču sicer dodeljene nekatere subvencije za sofinanciranje njegovega upravljanja, vendar naj ne bi bila dodeljena nikakršna pomoč za sofinanciranje pogodb z družbo Ryanair/AMS. Poleg tega ugotavlja, da bi se višine pristojbin, ponujene družbi Ryanair, zaračunavale kateremu koli letalskemu prevozniku, ki bi upravljal letališče.
- (245) Francija meni, da bi morala Komisija za izračun donosnosti pogodbenega razmerja, ki sta ga sklenila letalski prevoznik in upravljavec letališča velikosti letališča Nîmes, in glede na dodeljene naloge splošnega pomena upoštevati samo spremenljive stroške, pripisljive navedenemu prevozniku, ter prezreti stalne stroške in stroške, povezane z opravljanjem dejavnosti javnih storitev. Kar zadeva prihodke, Francija navaja, da je treba pri analizi upoštevati tudi ustvarjene prihodke iz neletalskih dejavnosti.
- (246) Francija poleg tega poudarja, da finančnih tokov, ki so se stekali k družbi AMS, ni mogoče knjižiti kot čiste izgube, ugotovljene v izkazu poslovnega izida, ki ga je mogoče pripisati družbi Ryanair, ker naj bi bil del teh stroškov tesno povezan z zagotavljanjem dejavnosti v okviru SPOJS, zlasti turističnim in gospodarskim razvojem regije. Poleg tega pojasnjuje, da je bilo mogoče družbo Veolia ob sklenitvi pogodbe z družbo Ryanair obravnavati kot novo udeleženko na trgu. Družba Veolia naj bi zato morala za razvoj svojih dejavnosti zagotoviti navzočnost družbe Ryanair na letališču. Ta analiza je enaka analizi pogodb, sklenjenih z zbornico.
- (247) Francija nazadnje meni, da so pogodbe o tržnih storitvah, kakršne so bile sklenjene med upravljavci letališča Nîmes in družbo Ryanair, običajna praksa na večini regionalnih letališč, zato Komisijo poziva k analizi teh praks v celovitejšem okviru.

6.2 KOMENTAR FRANCIJE K PRIPOMBAM, KI SO JIH ZAINTERESIRANE TRETJE STRANI PREDLOŽILE PO ZAČETKU FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE

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

6.3 PRIPOMBE FRANCIJE GLEDE UPORABE NOVIH SMERNIC V OBRAVNAVANEM PRIMERU

- (249) Francija ugotavlja, da so nove smernice ohlapnejše glede pomoči za tekoče poslovanje kot prejšnje smernice. Trdi, da bi bil položaj nekaterih letališč pred veljavnostjo smernic, če bi se te retroaktivno uporabile za vse pomoči, zato obravnavan ugodnejše.
- (250) Vendar Francija ugotavlja, da se bo na podlagi novih smernic pomoč za naložbe ocenjevala strožje kot prej, saj naj bi te smernice določale največje dovoljene intenzivnosti pomoči, ki so odvisne od velikosti letališča.

6.4 KOMENTAR FRANCIJE NA PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH TRETJIH STRANI O UPORABI NOVIH SMERNIC V TEM PRIMERU

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

7. OCENA UKREPOV

7.1 UKREPI V KORIST DRUŽBE RYANAIR/AMS

- (252) Naj spomnimo, da so različni ukrepi v korist letalskih prevoznikov, preučeni v tem sklepu, pogodbe ⁽⁶⁴⁾, navedene v uvodnih izjavah od 79 do 102 ⁽⁶⁵⁾.

7.1.1 OBSTOJ POMOČI V SMISLU ČLENA 107(1) PDEU

- (253) 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 trgov, če vpliva na trgovino med državami članicami.
- (254) Da bi ukrep pomenil državno pomoč, morajo biti izpolnjeni 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 in (4) zadevni ukrep izkrivlja ali bi lahko izkrivljal konkurenco in lahko vpliva na trgovino med državami članicami.

7.1.1.1 Državna sredstva in pripisljivost

7.1.1.1.1 Obdobje upravljanja zbornice (2000–2006)

- (255) Med letalskimi prevozniki na eni strani in zbornico na drugi so bile pred 31. decembrom 2006 sklenjene različne pogodbe z družbama Ryanair in AMS, ki so zajete v formalnem postopku preiskave.
- (256) Francosko pravo določa, da so gospodarske zbornice javni organi. V skladu s členom 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 udeleženci in opravljajo svojo dejavnost brez poseganja v naloge zastopanja, dodeljene panožnim ali medpanožnim organizacijam z veljavnimi zakoni ali 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 prostorskemu načrtovanju ter podpirajo podjetja in njihova združenja z izvajanjem kakršnih koli nalog opravljanja javnih storitev in nalog splošnega pomena, ki so potrebne za izvajanje navedenih nalog, pod pogoji, določenimi z odlokom.“
- (257) Člen L 170-1 trgovinskega zakonika poleg tega določa: „V ta namen lahko vsak departmajski organ ali zbornica v mreži v skladu z veljavnimi sektorskimi načrti, če je to primerno:
1. izvaja naloge splošnega pomena, ki so ji dodeljene z zakoni in predpisi;
 2. izvaja naloge v zvezi s podporo, mentorstvom, povezovanjem in svetovanjem osebam, ki ustanovljajo ali prevzemajo podjetja, ter podjetjem v skladu z veljavnimi zakoni in predpisi konkurenčnega prava;
 3. zagotavlja podporo in svetovanje za spodbujanje mednarodnega razvoja podjetij in izvoza njihovih proizvodov, pri tem pa sodeluje s francosko agencijo za mednarodni razvoj podjetij;
 4. izvaja naloge za spodbujanje začetnega ali stalnega poklicnega izobraževanja, zlasti prek javnih in zasebnih izobraževalnih ustanov, ki jih ustanovi, upravlja ali financira;

⁽⁶⁴⁾ V tem sklepu „pogodbe“ pomenijo različne zadevne dogovore ne glede na njihovo pravno obliko (vključno z aneksi, „side letters“ itd.)

⁽⁶⁵⁾ Komisija poudarja, da je bila prva od teh pogodb sklenjena 11. aprila 2000 (1. pogodba med družbo Ryanair in zbornico), Komisija pa je preiskavo začela z dopisom z dne 16. marca 2010, ki se je med drugim nanašal na ta ukrep. Iz tega sledi, da je bil zastaralni rok iz člena 15 Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 83, 27.3.1999, str. 1) prekinjen pred iztekom.

5. izvaja naloge v zvezi z ustanovitvijo in upravljanjem infrastrukture, zlasti pristaniških in letaliških infrastrukture;
6. izvaja pridobitne naloge, ki ji jih je dodelil javni subjekt ali za katere se izkaže, da so potrebne za izvajanje drugih nalog, ter
7. zagotovi 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 prostorskim načrtovanjem, kar pa ne sme posegati v delo, za katero bi lahko dala pobudo.“
- (258) Člen L 710-1 trgovinskega zakonika poleg tega določa: „Združenje francoskih gospodarskih zbornic, regionalne in lokalne gospodarske zbornice ter medzborniške skupine so javni organi, ki jih nadzoruje država in upravljajo izvoljeni direktorji podjetij.“
- (259) Ta zakonska določba se je v obravnavanem obdobju od 2000 do 2010 spremenila. Vendar so njena temeljna načela ostala enaka. V celotnem navedenem obdobju so namreč gospodarske zbornice, kakršna je obravnavana zbornica, ostale javni organi, ustanovljeni z zakonom, ki jih upravljajo izvoljeni direktorji podjetij in nadzoruje država. Po drugi strani imajo kot posredniški državni organi naloge splošnega pomena, in sicer zastopajo interese na področju industrije, trgovine in storitev pred drugimi nacionalnimi in tujimi javnimi organi ter prispevajo k privlačnosti in prostorskemu načrtovanju ter podpirajo podjetjem.
- (260) Poleg tega je iz navedbe nalog gospodarskih zbornic v členu L 710-1 trgovinskega zakonika, citirane v uvodni izjavi 257, razvidno, da je razlog za obstoj in glavni cilj gospodarskih zbornic izvajati naloge splošnega pomena, ki so jim dodeljene z zakonom, to je zlasti zastopati interese na področju industrije, trgovine in storitev pred javnimi organi, podpirati lokalna podjetja, povečevati privlačnost svojih območij ter prispevati k prostorskemu načrtovanju. Industrijske in komercialne dejavnosti gospodarskih zbornic so postranske glede na njihove naloge splošnega pomena in naj bi prispevale k izvajanju teh nalog.
- (261) Navesti je treba tudi, da nacionalna zakonodaja, zlasti člen L 710-1 trgovinskega zakonika, določa posebne pogoje financiranja za gospodarske zbornice. Sredstva gospodarskih zbornic sestavljajo predvsem davčni prihodki (davek za kritje stroškov gospodarskih zbornic, ki je bil uveden s členom 1600 splošnega davčnega zakonika), subvencije ali celo sredstva, ki izvirajo iz izobraževalnih dejavnosti in dejavnosti upravljanja prometne infrastrukture. Zato se gospodarskim zbornicam pri financiranju stroškov ni treba zanašati izključno na prihodke iz komercialnih dejavnosti. To podpira ugotovitev, da so industrijske in komercialne dejavnosti gospodarskih zbornic postranske glede na njihove naloge splošnega pomena in da je namen teh dejavnosti prispevati k izvajanju navedenih nalog.
- (262) Francija je potrdila to ugotovitev v zvezi z zbornico, saj je navedla: „[...] Naloga vseh zbornic je torej, da podpirajo podjetja na območju svojega delovanja in podjetja svojih članov. Zagotavljajo jim mentorstvo na različnih področjih: upravljanja, razvojnih in informacijskih orodij, usposabljanj, vzpostavljanja skupnih struktur, infrastrukture itd. Vloga zbornic na makroekonomski ravni pa je predvideti prihodnost, celovito oceniti prihodnost posameznega območja in ščititi njegove interese pred javnimi organi. [...] V okviru navedenih nalog je upravljanje letališča Nîmes Garons povsem smiselno, saj je to letališče orodje za rast in razvoj gospodarske dejavnosti na območju delovanja zbornice. [...] Sklenitev pogodb o tržnih storitvah z nizkocenovnim prevoznikom zato nedvomno spada med navedene naloge, in sicer po eni strani naloge povečanja privlačnosti regije in po drugi strani naloge razvoja letalskih dejavnosti letališča Nîmes“⁽⁶⁶⁾.

⁽⁶⁶⁾ Odgovor na zahtevo za informacije z dne 23. decembra 2013.

- (263) Francija je dodala: „[...] Gospodarske zbornice poleg tega redno opravljajo in financirajo dejavnosti lobiranja, da bi izboljšale privlačnost svojih območij in spodbudile nove možnosti. Opravljajo tudi posebne dejavnosti za spodbujanje turizma s sodelovanjem v različnih regionalnih in departmajskih strukturah na tem področju, zlasti prek regionalnih in departmajskih odborov za turizem, ki so določeni v členih L 131-4 in L-132-3 turističnega zakonika. [...] Politika razvoja privlačnosti območja namreč 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. Nizkocenovni letalski prevozniki lahko s svojimi spletnimi mesti prispevajo k tej politiki. [...] Nazadnje, prebivalci regije zahtevajo nove rute, pestro ponudbo in, natančneje, nizkocenovne storitve, da bi lahko lažje in ceneje potovali po Evropi“⁽⁶⁷⁾.
- (264) 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, kakršna je navedena zbornica, komercialne dejavnosti, kakršna je upravljanje letališča Nîmes, ne opravlja zaradi donosnosti, ampak kot nujen prispevek k nalogam splošnega pomena, ki so temu subjektu dodeljene z zakonom.
- (265) Glede na vse navedeno je treba gospodarske zbornice, kakršna je navedena zbornica, obravnavati kot javne organe, katerih vse odločitve – tako kot odločitve centralne državne uprave ali lokalnih organov – je treba obravnavati kot „pripisljive državi“ v smislu sodne prakse o državnih pomočeh⁽⁶⁸⁾ in katerih sredstva so državna⁽⁶⁹⁾. V nasprotju s trditvami upravljavcev v njihovih pripombah v zvezi s tem ni pomembno, da gospodarske zbornice upravljajo osebe, ki jih izvolijo trgovci ter direktorji in predstavniki podjetij. Gospodarske zbornice namreč na tej ravni delujejo podobno kot lokalni organi, ki jih upravljajo izvoljeni lokalni uradniki, neodvisni od države (v strogem pomenu), in ne uradniki, ki jih imenujejo drugi javni organi. Poleg tega tudi nacionalne parlamente sestavljajo izvoljeni predstavniki. Ti parlamenti pa predstavljajo enega od temeljnih javnih organov v demokratični državi. Raven nadzora, ki ga država (v strogem pomenu) izvaja nad dejavnostmi gospodarskih zbornic, je prav tako brezpredmetna, ker so te same javni organi.
- (266) Položaj gospodarskih zbornic se torej razlikuje od položaja „običajnih“ javnih podjetij, v zvezi s katerimi je Sodišče v sodbi v zadevi Stardust Marine navedlo⁽⁷⁰⁾: „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 deluje z večjo ali manjšo neodvisnostjo, glede na stopnjo avtonomije, ki mu jo prepušča država. [...] Zato golo dejstvo, da je javno podjetje pod državnim nadzorom, ne zadošča, da bi se ukrepi tega podjetja, kakršni so obravnavani ukrepi finančne podpore, pripisali državi. Treba je še preučiti, ali je treba javne organe obravnavati, kot da so tako ali drugače vpleteni v sprejemanje teh ukrepov.“
- (267) V primeru ukrepa javnega podjetja, ki je bilo ustanovljeno predvsem za opravljanje gospodarske dejavnosti, je namreč 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 subjekt del javne uprave ali „posredniški državni organ“ in torej javni organ, ustanovljen z zakonom za izpolnitev splošnih interesov. Da se torej določi, ali je odločitev gospodarske zbornice mogoče pripisati državi (v širokem pomenu na podlagi sodne prakse o državnih pomočeh), zato ni treba ugotoviti, ali je drug javni organ (na primer država v strogem pomenu ali lokalni organ) sodeloval pri sprejetju zadevne odločitve. V resnici taka odločitev nujno izpolnjuje merilo pripisa odgovornosti.

⁽⁶⁷⁾ Ibid.

⁽⁶⁸⁾ Glej na primer sodbo v zadevi Italija proti Komisiji, C-303/88, Recueil, str. I-1433, točka 11, in sodbo v zadevi Compagnie Nationale Air France proti Komisiji, T-358/94, Recueil, str. II-2109, točke od 58 do 61.

⁽⁶⁹⁾ 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.

⁽⁷⁰⁾ Sodba v zadevi Stardust Marine, točka 52.

- (268) Komisija je v preteklosti uporabila ta pristop v svoji praksi odločanja. Komisija je tako v zvezi z gospodarsko zbornico departmaja Var navedla, da „zbornica zaradi svojega položaja javnega organa v skladu s francoskim pravom svojo dejavnost opravlja na določenem geografskem območju, upravljajo jo 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⁽⁷¹⁾. Zato ni treba ugotoviti, ali je ukrep mogoče pripisati državi v smislu sodne prakse iz zadeve Stardust Marine“⁽⁷²⁾. Ta analiza velja tudi za zbornico v obravnavani zadevi.
- (269) Upravljavci so v zvezi z možnostjo, da se državi pripišejo pogodbe, na katere se nanaša formalni postopek preiskave in ki jih je sklenila zbornica, trdili, da bi morala Komisija v konkretnem primeru dokazati vpletenost države (v strogem pomenu) v zadevne ukrepe. Poleg tega nadzor, ki ga izvaja država (v strogem pomenu) nad zbornico, po navedbah upravljavcev ni zadosten, da bi ji bilo mogoče pripisati odločitve za sklenitev zadevnih pogodb. Ob upoštevanju zgoraj navedenega ta trditev ne vzdrži, saj je sama zbornica javni organ, katerega odločitve je vsekakor mogoče pripisati državi v smislu sodne prakse o državnih pomočeh, ne glede na vlogo, ki jo imajo drugi javni organi pri njenem odločanju, zlasti država v strogem pomenu.
- (270) Pripombe družbe Ryanair v zvezi s tem so vsebinsko podobne pripombam zbornice. Družba Ryanair je izpodbijala možnost, da se državi pripišejo različni zadevni ukrepi, pri čemer je trdila, da država (v strogem pomenu) ne vpliva na odločitve gospodarskih zbornic, temveč naj bi imela samo nadzorno vlogo, za ukrepe, kakršne so zadevne pogodbe, pa naj ne bi bila potrebna njena odobritev. Družba Ryanair se je sklicevala tudi na mnenje Conseil d'État, da bi dokazala, 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.“ Iz vseh razlogov, navedenih v predhodnih uvodnih izjavah, je ta trditev brezpredmetna, saj ni treba ugotoviti, ali pri odločanju zbornice poleg zbornice same sodelujejo tudi drugi javni organi, ker je bilo dokazano, da je gospodarska zbornica del javne uprave.
- (271) Družba Ryanair je poleg tega navedla, da vsa sredstva gospodarskih zbornic ne izvirajo iz davkov, temveč deloma iz prihodkov iz njihovih gospodarskih dejavnosti, kakršna je upravljanje letališč. Tudi ta trditev je brezpredmetna. Številni javni organi so namreč v istem položaju, saj opravljajo gospodarske dejavnosti, in sicer neposredno ali prek organov, ki jih nadzirajo (na primer posojilne dejavnosti ali dejavnosti zagotavljanja poštne ali prevoznih storitev) in za svoje financiranje uporabljajo iz njih izvirajoče prihodke. To, da kateri koli subjekt opravlja gospodarske dejavnosti, torej ne more posegati v njegov status javnega organa. Nasprotno, kot je navedeno v uvodni izjavi 261, to, da se subjekt vsaj delno financira iz obveznih prispevkov, dokazuje, da je treba ta subjekt obravnavati kot javni organ.
- (272) Brezpredmetna je tudi trditev zbornice, da letališče Nîmes upravlja „v skladu z merilom zasebnega vlagatelja v smislu veljavne sodne prakse“⁽⁷³⁾, saj je zadevne ukrepe sprejel javni organ, zato so nujno pripisljivi državi⁽⁷⁴⁾.
- (273) Upravljavci so v pripombah navedli: „Analizirane odločitve je kot upravljaec letališča Nîmes sprejela zbornica, določajo pa pogoje glede poslovnih razmerij med letalskimi prevozniki. Očitno gre torej za odločitve, sprejete v okviru dejavnosti, s katerimi se je konkuriralo zasebnim gospodarskim subjektom. V zvezi s tem zadostuje ugotovitev, da je sedanji upravljaec letališča Nîmes, družba VTAN, zasebna gospodarska družba.“ Ta trditev je brezpredmetna, saj je mogoče zadevne ukrepe, kot je bilo navedeno zgoraj, pripisati zbornici kot celoti in ne le letališki službi zbornice, poleg tega je zbornica javni organ, katerega vse odločitve je mogoče v smislu sodne prakse o državnih pomočeh pripisati državi.

⁽⁷¹⁾ 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).

⁽⁷²⁾ Glej Odločbo Komisije z dne 22. junija 2006 v zadevi N 563/2005 – Francija – Pomoč prevozniku Ryanair za ruto Toulon–London, točka 16.

⁽⁷³⁾ Pripombe upravljavcev k sklepu o začetku postopka, str. 5.

⁽⁷⁴⁾ Podredno Komisija poudarja, da za namene uporabe pravil o državnih pomočeh ni treba razlikovati med zbornico in njeno posebno službo, ki upravlja navedeno letališče, saj ta služba, ki upravlja letališče Nîmes, nima lastne pravne osebnosti, ločene od zbornice, in je zgolj člen v verigi notranjih služb zbornice, ki se ne odloča neodvisno, razen v zvezi z vsakodnevnim upravljanjem letališča. Tako je sporazum z dne 11. aprila 2000, pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o tržnih storitvah z dne 10. oktobra 2005 ter spremembo z dne 30. januarja 2006 podpisal predsednik zbornice. Ni pa podpisal izmenjanih dopisov iz obdobja od konca leta 2001 do začetka leta 2002 in iz leta 2004, s katerimi so bile uvedene spremembe k sporazumu z dne 11. aprila 2000. Vendar je Francija navedla: „Lahko torej ugotovimo, da pogodbe in aneksi z družbo Ryanair spadajo med pristojnosti upravljanja industrijskih in komercialnih storitev, podeljene predsedniku [...]“ (ogovor na zahtevo za informacije z dne 20. marca 2014). Poleg tega niti Francija niti tretje strani niso trdile, da bi bilo treba ukrepe, zajete v formalnem postopku preiskave, pripisati izključno tej službi.

- (274) Na koncu lahko ugotovimo, da je mogoče različne pogodbe, ki jih je sklenila zbornica in so zajete v tej preučitvi, pripisati državi in da vključujejo uporabo državnih sredstev.

7.1.1.1.2 Obdobje upravljanja družbe VTAN (2007–2011)

- (275) Različne pogodbe, zajete v formalnem postopku preiskave in sklenjene od leta 2007, je sklenila družba VTAN. Ta je s premoženjskega vidika hčerinska družba skupine z zasebnim kapitalom. To okoliščino so zlasti poudarile nekatere tretje strani, da bi zanikale vključenost državnih sredstev v različne pogodbe ter pripisljivost teh ukrepov državi.
- (276) To trditev bi bilo morda mogoče sprejeti v običajni koncesijski shemi, v kateri lastnik, ki podeli koncesijo, svoja sredstva za ustrezno plačilo da na voljo koncesionarju, ne da bi kakor koli posegal v poslovno politiko koncesionarja in ne da bi financiral njegovo poslovanje.
- (277) Vendar v obravnavanem primeru ni mogoče uporabiti takega vzorca. Iz nekaterih razlogov, podrobno obrazloženih v naslednjih uvodnih izjavah, je namreč razvidno, da ravnanja družbe VTAN v razmerju do družb Ryanair in AMS ni treba obravnavati ločeno od ravnanja sindikata, to je skupine javnih organov, ki delujejo kot organ, ki podeljuje koncesijo v okviru odobritve in izvajanja prenosa pooblastil za opravljanje javnih storitev. Po eni strani je namreč na poslovno politiko družbe VTAN v razmerju do družb Ryanair in AMS precej vplival okvir, ki ga je določil sindikat in zaradi katerega se je družba VTAN oddaljila od običajnega ravnanja upravljavca letališča, ki svobodno določa svojo poslovno politiko in ga motivirajo obeti za dobiček. Po drugi strani je financiranje upravljanja letališča – in s tem prednosti, omogočene družbama Ryanair in AMS, katerih obstoj bo dokazan v nadaljevanju – zagotovljeno z državnimi sredstvi, ki jih dodeli sindikat.
- (278) V zvezi z vplivom sindikata na poslovno politiko družbe VTAN v razmerju do družb Ryanair in AMS je treba najprej pripomniti, da je družbi VTAN s SPOJS dodeljeno pooblastilo ne le za upravljanje letališča, temveč tudi za „razvoj prometa“⁽⁷⁵⁾. Navedene določbe ne gre prezreti. Francija in upravljavci so namreč priznali, da je bila družbi VTAN s SPOJS dodeljena naloga „gospodarskega in turističnega razvoja območja“, ki „za kar sta potrebna (i) povečanje pretoka potnikov, s katerim se ustvarjajo prihodki in zaposlitve za regionalno gospodarstvo, [...] in (ii) razvoj območja dejavnosti okoli letališča“⁽⁷⁶⁾.
- (279) SPOJS tako omejuje poslovno politiko družbe VTAN v razmerju do letalskih prevoznikov in nanjo vpliva, toliko bolj, ker razvoj prometa sam po sebi ni končni cilj zasebnega upravljavca letališča, ki povsem svobodno določa svojo poslovno politiko.
- (280) Cilj takega upravljavca je namreč čim bolj povečati svoj dobiček. Prizadevanje za čim večji dobiček pa ni v vseh okoliščinah združljivo z razvojem prometa. Zahteve letalskih prevoznikov, ki bi lahko uporabljali letališče, so tako v nekaterih okoliščinah takšne, da bi se lahko s sklenitvijo pogodb z njimi zmanjšala donosnost za upravljavca letališča. V takih okoliščinah bi se zasebni upravljavec, ki povsem svobodno določa svojo poslovno politiko, raje odrekel sklenitvi takih pogodb in z njimi povezanemu prometu, kot pa da bi zmanjšal svoj dobiček. Nasprotno pa bi bil upravljavec, ki je zavezan cilju razvoja prometa, pripravljen skleniti take pogodbe, zlasti če bi od lastnika, ki podeli koncesijo, prejel subvencijo, ki bi zagotovila finančno ravnotežje pri upravljanju z razumno stopnjo dobička.
- (281) Treba je pripomniti, da je bila družba Ryanair takrat, ko je družba VTAN postala upravljavec letališča, in v celotnem obdobju sklepanja zadevnih pogodb edini prevoznik, ki je ponujal redne lete z letališča Nîmes. Če bi družba VTAN zavrnila nekatere od teh pogodb zaradi pomislekov glede donosnosti, bi tvegala, da bi družba Ryanair ukinila rute, zmanjšala pogostost letov ali pa celo opustila celotno dejavnost opravljanja odhodnih letov z letališča Nîmes. Če bi družba VTAN sprejela tako odločitev, bi to bilo v čistem nasprotju s ciljem razvoja prometa, ki mu je zavezana na podlagi SPOJS. Sindikat je tako prek SPOJS vplival na ravnanje družbe VTAN v razmerju do družb Ryanair in AMS.

⁽⁷⁵⁾ Člen 1 SPOJS.

⁽⁷⁶⁾ Pripombe Francije z dne 27. julija 2012 k sklepu o začetku postopka, str. 27 in 28. Pripombe upravljavcev z dne 24. septembra 2012 k sklepu o začetku postopka, odstavka 39 in 40.

- (282) V zvezi s tem je treba upoštevati ne samo SPOJS, ampak tudi razpisni postopek, na podlagi katerega je bilo upravljanje letališča dodeljeno družbi Veolia Transport. Tako je bilo v obvestilu o objavi razpisa sindikata navedeno, da je bil eden od ciljev prenosa pooblastil „zagotoviti promocijo letališča z razvojem prometa, storitev in območja dejavnosti“⁽⁷⁷⁾. Poleg tega je bilo v njem pojasnjeno, da je bilo eno od meril za izbiro ponudb „politika tržnega razvoja“. Zainteresirana podjetja so bila torej jasno pozvana, naj se v svoji ponudbi zavežejo izvajanju dejavne politike razvoja prometa. K temu so bila dodatno spodbujena s tem, da je sindikat ponudil finančni prispevek za zagotovitev finančnega ravnotežja pri upravljanju. S tem prispevkom je bilo namreč mogoče nadomestiti dodatne izgube, ki bi lahko nastale zaradi privlačnih poslovnih pogojev, ponujenih letalskim prevoznikom, da bi se čim bolj povečal obseg prometa.
- (283) Družba Veolia Transport si je torej v različnih dokumentih, ki jih je poslala sindikatu v okviru razpisnega postopka, očitno prizadevala oblikovati ponudbo v skladu s ciljem razvoja prometa, ki ga je določil sindikat. Družba Veolia Transport navaja zlasti, da „podpira prizadevanja lokalnega organa za povečanje pogostosti letov na njegovih mrežah in prometnih vozliščih ter koristi od tega“, in poudarja svoje uspehe s povečanjem pogostosti letov pri drugih prometnih strukturah, ki jih upravlja. Družba Veolia Transport dodaja, da „deluje kot dejanski akter lokalnega razvoja“ in da v dogovoru z navedenim organom daje prednost več ciljem, ki vključujejo „krepitev pomena dediščine in regije“⁽⁷⁸⁾.
- (284) Družba Veolia Transport je v navedenih dokumentih poleg tega izrazila željo „po pritegnitvi veliko dodatnih letal in potnikov“ in po tem, da letališče postane „vodilni akter lokalnega in regionalnega gospodarstva“, pri čemer se zaveda, da „dinamika zračnega prometa spodbuja in podpira gospodarsko dejavnost regije, s tem ko ustvarja približno sto neposrednih in posrednih delovnih mest ter lokalnemu gospodarstvu, zlasti v turistični panogi, prispeva približno 70 milijonov EUR letno“. Družba Veolia Transport je tako predložila načrt trženja, da bi „utrdila in okrepila gospodarsko območje letališča z razvojem njegovega prometa, kar je nepogrešljiv pogoj za ohranitev in povečanje števila delovnih mest ter za prispevek h gospodarstvu na območju delovanja navedenega organa, pa tudi z razvojem povezanih dejavnosti, ki so bistvenega pomena za regijo, naj gre za turizem ali za razvoj nepremičninske, industrijske in terciarne dejavnosti“. Ta načrt temelji zlasti na teh glavnih usmeritvah: (i) okrepitev dejavnosti družbe Ryanair in njen razvoj z uvedbo pete rute, (ii) pritegnitev drugih prevoznikov s sistematičnim in ciljnim pridobivanjem prevoznikov, ki bi lahko opravljali lete z navedenega letališča, ter privlačno politiko brezplačnega sprejemanja novih prevoznikov. Družba Veolia Transport je v tem okviru številčno navedla cilje v zvezi z rastjo prometa. Družba Veolia Transport poleg tega navaja: „Nazadnje znova potrjujemo svojo željo, da se upravljanje in promocija letališča zagotovita v partnerstvu z mešanim sindikatom, da se tako poveča gospodarski in turistični učinek letališča na regijo“⁽⁷⁹⁾.
- (285) Jasno je torej, da so na odgovor družbe Veolia Transport na razpis vplivali cilj razvoja prometa, ki ga je določil sindikat, in splošnejše cilji lokalnega gospodarskega razvoja, za katere si prizadeva sindikat, ki jih družba Veolia Transport ni mogla prezreti in s katerimi se je ob pripravi svoje ponudbe celo strinjala. Razvoj prometa, okrepitev dejavnosti družbe Ryanair in njen razvoj, cilji, ki jih je družba Veolia Transport navedla v svoji ponudbi, neposredno izhajajo iz ciljev sindikata. Če bi namreč sindikatu zadostovala izbira upravljavca, ne da bi določil cilj razvoja prometa, se družbi Veolia Transport nikakor ne bi bilo treba zavezati k takemu cilju ali k okreelitvi dejavnosti družbe Ryanair in njenemu razvoju. Zadostovalo bi ji, da bi ponudila najnižji možni znesek pavšalnega prispevka v potrebni višini, ki bi ji zagotovil razumen dobiček, tako da bi dobila koncesijo.
- (286) Vendar v razpisnem postopku, kakršen je obravnavani, končno izbranega ponudnika njegova ponudba nujno zavezuje za celotno trajanje koncesije. To velja s pravnega in drugih vidikov. Podjetje, ki bi v odgovoru na razpis, ki ga je izvedel lokalni organ, opredelilo cilje in zaveze, nato pa bi delovalo v nasprotju s temi cilji in zavezami, bi tvegalo izgubo ugleda pri javnih organih. Podjetje, kakršno je družba Veolia Transport, ki se je poskušala leta 2007 uveljaviti na trgu upravljanja letališč, se ne bi spustilo v tako tveganje. Na ravnanje družbe VTAN v razmerju do družbe Ryanair/AMS od leta 2007 sta tako pretežno vplivala cilj razvoja prometa, ki ga je določil sindikat, in dejstvo, da je ta za upravljanje letališča izbral podjetje, ki je ponudbo očitno oblikovalo tako, da je bila v skladu z navedenim ciljem.

⁽⁷⁷⁾ Priloga 6.2 k dopisu Francije z dne 27. julija 2012.

⁽⁷⁸⁾ Priloga 8 k SPOJS, str. 15, katere pomenljiv naslov („Nenehno prizadevanje za povečanje pogostosti letov“) je treba poudariti v okviru obravnavane ocene.

⁽⁷⁹⁾ Dopis Francije z dne 19. februarja 2014 (glavno besedilo ter prilogi 2014-1-3 in 2014-1-4(a) in (b)).

- (287) Ta vpliv se kaže v tem, da se je družba Veolia Transport med razpisnim postopkom zavedala, da bi se lahko zaradi poslovnih razmerij z družbo Ryanair zmanjšala donosnost upravljanja letališča. V dokumentih, ki jih je družba Veolia Transport predložila v okviru tega postopka, je na primer navedeno: „Poleg tega bi bilo mogoče zamenjavo dejavnosti družbe Ryanair (ki ima na letališču posebno ugodne pogoje) dolgoročno ugodno nadomestiti s prihodom družb, ki bi lahko sprejele gospodarske pogoje, cenejše za upravljavca letališča [...]“⁽⁸⁰⁾; „Prevzem več kot [...] odstotnega tveganja s strani organa, ki prenese pooblastila, je mogoče utemeljiti s strateškim pomenom števila turistov, ki jih pripelje družba Ryanair, za gospodarstvo departmaja Gard; kot smo namreč pojasnili v ponudbi, prihod te družbe (pod posebno ugodnimi pogoji) na ravni letališča povzroča gospodarske izgube, vendar prinaša precejšen dobiček na ravni lokalnega gospodarstva.“⁽⁸¹⁾; „Družba RYANAIR se običajno odloča za majhna ali srednje velika letališča, zlasti v Franciji, s katerimi s pogajanjem določi zelo ugodne materialne in/ali finančne pogoje.“⁽⁸²⁾; „Skratka, če združimo glavno pogodbo in pogodbo družbe Airport Marketing Services, je iz salda transakcij z družbo RYANAIR razviden negativen promet (med [...] 000 EUR in [...] 000 EUR glede na stanje ponudbe in število potnikov, kar pomeni povprečni strošek na potnika na odhodnem letu za letališče od [...] do [...] EUR na potnika brez davka“⁽⁸³⁾). Te različne trditve potrjujejo, da družba VTAN ne bi bila pripravljena z družbo Ryanair/AMS ohraniti poslovnega razmerja, kakršno je vzpostavila zbornica in za katero bi menila, da za letališče pomeni čisti strošek, če bi lahko svobodno upravljala letališče z edinim ciljem, da bi čim bolj povečala svoj dobiček. Iz navedenega je mogoče sklepati, da bi bila pripravljena to razmerje ohraniti pod takšnimi pogoji samo ob upoštevanju ciljev sindikata glede razvoja prometa, v zvezi s tem prevzete obveznosti pri njem, da bi dobila v upravljanje letališče, in pavšalni prispevek, ki bi zagotovil finančno ravnotežje koncesije.
- (288) Treba je namreč spomniti, da donosnost koncesije za družbo VTAN temelji na pavšalni subvenciji za tekoče poslovanje, ki jo plačuje sindikat, ta pa tako neposredno sodeluje pri financiranju upravljanja letališča. Obstoje te subvencije, ki jo dodeljuje sindikat, dokazuje vpliv sindikata na poslovna razmerja družbe VTAN z družbo Ryanair/AMS. Brez te subvencije namreč verjetno noben upravljavalec ne bi sprejel upravljanja letališča v okviru koncesije, katere gospodarski model temelji na cilju razvoja prometa in na razmerjih z letalskim prevoznikom, ki lahko prinesejo izgube pri upravljanju letališča. Dodelitev navedene subvencije, ki jo je mogoče pripisati sindikatu, je torej eden od dejavnikov, ki so od leta 2007 omogočili sklenitev različnih pogodb, zajetih v obravnavani preučitvi.
- (289) V zvezi s tem je treba pripomniti, da je bil znesek prispevka izračunan (in ga je sindikat odobril) na podlagi ocene proračuna, ki jo je pripravila družba Veolia Transport ter je vključevala stroške in prihodke, povezane z veljavnimi pogodbami med zbornico in družbo Ryanair/AMS, in najboljše ocene družbe VTAN v zvezi s ponovnim pogajanjem za njihovo sklenitev. Sindikat je torej družbi VTAN dodelil prispevek, ki je namenjen temu, da bi družba Ryanair še naprej opravljala svojo dejavnost pod pogoji, podobnimi tistim, pod katerimi je ta prevoznik ponujal storitve opravljanja odhodnih letov z letališča Nîmes, ko je letališče upravljala zbornica.
- (290) Poleg tega je treba pripomniti, da je SPOJS določal, da se pavšalni prispevek do določene mere prilagodi glede na dejavnost družbe Ryanair. Znesek 1,3 milijona EUR na leto, določen v „referenčnem scenariju“, je tako bilo treba v „nadomestnem scenariju“ zmanjšati na 1,1 milijona EUR v skladu z upadom dejavnosti družbe Ryanair, zaradi katere je bila ukinjena druga posadka na letališču. Iz te prilagoditve je mogoče izpeljati dve ugotovitvi. Najprej, navedena prilagoditev kaže, da sta družba Veolia Transport in sindikat leta 2007 glede na izkušnje zbornice pričakovala, da se bo zmanjšan promet družbe Ryanair izravnal z boljšo donosnostjo upravljanja letališča. Z drugimi besedami, v nadomestnem scenariju sta predvidela, da se bo pavšalni prispevek zvišal in ne znižal. To znova ponazarja, da je družba VTAN zaradi ciljev sindikata in pogojev iz SPOJS v razmerju do družbe Ryanair sprejela poslovno politiko, ki bi se ji zdelo nesmiselna in je ne bi sprejela, če bi bila pri njenem določanju povsem svobodna.
- (291) Druga ugotovitev, ki jo je mogoče izpeljati iz navedene prilagoditve, pa je, da je ta za sindikat dodatni način vplivanja na ravnanje družbe VTAN v razmerju do družbe Ryanair, in sicer z zmanjšanjem pobud družbe VTAN pri sprejemanju odločitev, ki bi lahko zmanjšale promet družbe Ryanair.

⁽⁸⁰⁾ Priloga 2014-1-1 k dopisu Francije z dne 19. februarja 2013, str. 9.

⁽⁸¹⁾ Priloga 2014-1-1 k dopisu Francije z dne 19. februarja 2014, str. 15.

⁽⁸²⁾ Priloga 2014-1-4(b) k dopisu Francije z dne 19. februarja 2014, str. 13.

⁽⁸³⁾ Priloga 2014-1-4(b) k dopisu Francije z dne 19. februarja 2014, str. 16.

- (292) Glede na vse navedeno je jasno, da je sindikat z razpisnim postopkom, cilji, določenimi v SPOJS, in v njem določenim pavšalnim prispevkom odločilno vplival na odločitve družbe VTAN v razmerju do družb Ryanair in AMS. Kot poudarjajo Francija in upravljavci, ni mogoče zanikati, da je imela družba VTAN določeno svobodo pri pogajanjih za sklenitev pogodb z družbama Ryanair in AMS⁽⁸⁴⁾. Glede na dokazila iz dokumentacije namreč ni mogoče jasno dokazati, da je sindikat sprejel odločitve, ki bi se nanašale prav na vsebino različnih pogodb. Kot poleg tega v bistvu poudarjajo Francija, upravljavci in družba Ryanair, ni bilo samodejne povezave med zneskom pavšalnega prispevka in parametri iz pogodb, ki so bili določeni s pogajanjem z družbama Ryanair in AMS, tako da družbi VTAN ni bila odvzeta vsaka pobuda za omejitev „čistih stroškov“, nastalih zaradi pogodb, sklenjenih z družbo Ryanair.
- (293) Vendar je okvir, ki ga je sindikat določil z razpisnim postopkom, cilji, določenimi v SPOJS, in pavšalnim prispevkom, glede na okoliščine, predstavljene v tem oddelku, dovolj odločilno vplival na ravnanje družbe VTAN v razmerju do družb Ryanair in AMS, da bi bilo mogoče zadevne pogodbe v smislu sodne prakse o državnih pomočeh pripisati državi, čeprav je družba VTAN s premoženjskega vidika del skupine z zasebnim kapitalom.
- (294) Francija in upravljavci so trdili, da je bilo letališče Nîmes prvo regionalno letališče, ki ga je upravljala družba Veolia Transport. Po njihovem mnenju je ta položaj novega udeleženca na trgu upravičeval potrebo družbe VTAN, da zagotovi navzočnost družbe Ryanair in razvoj letališča, po potrebi z začetno izgubo, da bi pridobila potrebne izkušnje za razvoj svoje dejavnosti upravljanja letališča. Vendar s to trditvijo ni mogoče izpodbiti ugotovitve, da brez pavšalnega prispevka ali brez cilja glede prometa, ki ga je določil sindikat in se mu je družba Veolia Transport zavezala v odgovoru na razpis, ta družba ne bi sprejela tega, da postane upravljavec letališča, ali, če bi to sprejela, da bi sklenila zadevne pogodbe z družbo Ryanair/AMS.
- (295) Niti Francija niti družba VTAN namreč nista predložili analize, iz katere bi bilo razvidno, da bi se v takem položaju „čisti strošek“, ki bi nastal zaradi pogodb z družbo Ryanair/AMS, povrnil s prihodnjimi dobički, ki bi jih skupina Veolia Transport ustvarila na podlagi teh prvih izkušenj z upravljanjem letališč. Poleg tega niti Francija niti družba VTAN nista pojasnili, zakaj se družba VTAN v takem položaju ne bi mogla odločiti za pridobitev takih izkušenj na drugih letališčih, kjer bi bil „čisti strošek“ nižji ali celo negativen. Trditev Francije in upravljavcev v zvezi s položajem družbe Veolia Transport kot novega udeleženca na letališču Nîmes torej ne izpodbije obstoja očitne povezave na eni strani med cilji, ki jih je sindikat določil med razpisom in v SPOJS, in pavšalnim prispevkom ter na drugi strani pogodbami, ki jih je družba VTAN sklenila z družbama Ryanair in AMS.
- (296) Zgoraj predstavljenim pomislekom se pridružujejo tri manj pomembne in nebstvene okoliščine, s katerimi je mogoče podkrepiti utemeljenost te ugotovitve. Prvič, po trditvah Francije je družba VTAN v predlogih, ki jih je med razpisnim postopkom poslala sindikatu, „navedla, da bo primeru prenosa pooblastil za opravljanje javnih storitev v fazi pogajanja z družbo Ryanair tesno sodelovala s sindikatom, da bi ga sproti seznanjala z napredkom dogovarjanja, in mu predlagala, da lahko po potrebi in po lastni presoji prav tako neposredno sodeluje pri pogajanju“⁽⁸⁵⁾. Sindikat po navedbah Francije nikoli ni izrazil želje, da bi sodeloval pri navedenih pogajanjih. Vendar že golo dejstvo, da je imel to možnost, kaže, da je imel določen vpliv na ta pogajanja. Lahko bi namreč na primer posegel vmes, če bi družba VTAN poskušala družbi Ryanair naložiti pogoje, zaradi katerih bi ta zmanjšala svoj promet na letališču Nîmes.
- (297) Drugič, letališke pristojbine mora v skladu s členom 28 SPOJS določiti sindikat. Čeprav torej družba VTAN s pogajanjem z letalskimi prevozniki v svojih poslovnih razmerjih z njimi določi druge pogoje (cene storitev zemeljske oskrbe, plačilo za trženje), je sindikat vplival na poslovna razmerja med družbama VTAN in Ryanair, saj pogodbe, sklenjene s tem prevoznikom, v zvezi z letališkimi pristojbinami napotujejo na splošne letališke pristojbine, ki jih je določil sindikat.

⁽⁸⁴⁾ V skladu s členom 11 SPOJS „ima pooblaščenec popolno svobodo pri pogajanjih za sklenitev pogodb z uporabniki letališč in prevzema njihove posledice, zlasti finančne, v zvezi s [...] Sporazumom“. Toda iz navedene določbe je mogoče implicitno, vendar jasno razbrati, da je bilo mogoče to „popolno svobodo“ izvajati le v splošnem okviru, ki ga je določil SPOJS, in v okviru zavez družbe Veolia Transport v odgovoru na razpis, ki so, kot je bilo pojasnjeno zgoraj, močno omejevale ravnanje družbe VTAN in nanj vplivale.

⁽⁸⁵⁾ Dopis Francije z dne 19. februarja 2014.

- (298) Tretjič, iz SPOJS izhaja, da pretežni del naložb, ki jih je treba izvesti v letališče Nîmes, financirajo sindikat in njegovi sestavni organi. Sindikat tako izvaja določen vpliv na upravljanje letališča, s tem ko lahko izboljša kakovost ali zmogljivost letaliških infrastruktur, da poveča njihovo privlačnost za letalske prevoznike in tako poveča donosnost navedenega upravljanja za družbo VTAN.
- (299) Iz vsega navedenega izhaja, da obstaja tesna in nedvomna povezava na eni strani med pogoji SPOJS, o kakršnih se je sindikat dogovoril z družbo Veolia Transport, in sicer v skladu s cilji sindikata glede razvoja prometa, razpisnim postopkom, ki ga je izvedel sindikat, in pavšalnim prispevkom, ki ga je dodelil, ter na drugi strani s pogodbami, ki jih je družba VTAN sklenila z družbama Ryanair in AMS. Čeprav navedena vzročna zveza ni absolutna in izključna, ker zadevne pogodbe tudi delno izhajajo določene svobode pri sprejemanju poslovnih odločitev, ki jo je imela družba VTAN, je dovolj močna za dokaz jasne vpletenosti javnih organov, zlasti sindikata, v zadevne ukrepe. Za navedene ukrepe je zato treba šteti, da so pripisljivi sindikatu in torej državi v širšem pomenu.
- (300) Kot je bilo navedeno v uvodni izjavi 288, je finančno ravnotežje pri upravljanju letališča temeljilo na pavšalnem prispevku, ki ga je dodelil sindikat in katerega znesek je bil določen med drugim glede na parametre poslovnega razmerja med zbornico in družbo Ryanair/AMS leta 2006, tako da omogoča nadaljnje opravljanje dejavnosti družbe Ryanair pod pogoji, ki so podobni tistim, pod katerimi je ta prevoznik ponujal storitve opravljanja odhodnih letov z letališča Nîmes, ko je letališče upravljala zbornica. Prednosti, ki so jih omogočale navedene pogodbe in katerih obstoj bo dokazan v naslednjem oddelku, so se torej financirale iz tega pavšalnega prispevka in torej iz državnih sredstev.
- (301) Na koncu lahko ugotovimo, da je mogoče različne pogodbe, ki jih je sklenila družba VTAN in so zajete v tej preučitvi, pripisati državi in da vključujejo uporabo državnih sredstev.

7.1.1.2 *Selektivne prednosti za družbo Ryanair/AMS*

- (302) 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 ⁽⁸⁶⁾.
- (303) Za to oceno je treba za zadevne ukrepe uporabiti načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu. To vključuje presojo, ali bi hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki deluje namesto upravljavcev in ga motivirajo obeti za dobiček, sklenil podobne pogodbe.
- (304) Da bi se to načelo pravilno uporabilo, je treba najprej odgovoriti na različna vprašanja, zlasti naslednja:
- Ali je treba ravnanje letališke službe zbornice obravnavati ločeno ali pa je treba, nasprotno, njeno ravnanje obravnavati skupaj z ravnanjem zbornice kot celote? Ali je podobno treba ravnanje družbe VTAN obravnavati ločeno ali pa je treba, nasprotno, njeno ravnanje obravnavati skupaj z ravnanjem sindikata?
 - Ali je treba pogodbo o tržnih storitvah in pogodbo o letaliških storitvah, ki sta bili sklenjeni na isti dan, analizirati ločeno ali skupaj?
 - Ali bi bilo treba pri uporabi načela udeleženca v tržnem gospodarstvu za pogodbe o tržnih storitvah za zbornico in družbo VTAN šteti, da sta ravnali kot upravljavca letališča Nîmes ali kot subjekta, ki sta kupila tržne storitve v okviru svojih nalog za lokalni gospodarski razvoj, ne glede na njuno vlogo upravljavca letališča?
 - Kakšne dobičke bi lahko hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval na podlagi pogodb o tržnih storitvah?
 - 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 načela udeleženca v tržnem gospodarstvu?

⁽⁸⁶⁾ Glej zlasti sodbo v zadevi Španija proti Komisiji, C-342/96, Recueil, str. I-2459, točka 41.

- (305) Komisija bo po pridobitvi odgovorov na ta vprašanja načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu uporabila za različne zadevne ukrepe.

7.1.1.2.1 Skupna ocena ravnanja letališke službe zbornice in zbornice kot celote

- (306) Pri uporabi načela udeleženca v tržnem gospodarstvu je treba upoštevati ravnanje zbornice kot celote in ne le ravnanje njene službe, ki upravlja letališče. Kot je bilo predhodno pojasnjeno (glej opombo 69), letališka služba zbornice ni ločena pravna oseba glede na zbornico, poleg tega je različne pogodbe sklenil predsednik zbornice ali so bile sklenjene pod njegovim nadzorom. Letališka služba zbornice ni ločen subjekt s pravico do samostojnega odločanja, razen kar zadeva vsakodnevno upravljanje letališča. Zato je treba za uporabo načela zasebnega udeleženca v tržnem gospodarstvu ravnanje letališke službe zbornice in zbornice kot celote oceniti skupaj z vidika njunih razmerij z letalskimi prevozniki in njihovimi hčerinskimi družbami.

7.1.1.2.2 Skupna ocena ravnanja družbe VTAN in sindikata

- (307) Kot je bilo podrobno pojasnjeno v analizi, ki se nanaša na to, da je mogoče državi pripisati pogodbe, sklenjene z družbo VTAN na podlagi razpisnega postopka, ki ga je sindikat izvedel leta 2006, ciljev, določenih v SPOJS, in pavšalnega prispevka, ki je bil določen v tem sporazumu in ga je dodelil sindikat, je ta odločilno vplival na odločitve družbe VTAN v razmerju do družb Ryanair in AMS.
- (308) Zato Komisija meni, da je treba za uporabo načela zasebnega udeleženca v tržnem gospodarstvu ravnanje družbe VTAN in sindikata oceniti skupaj z vidika nujnih razmerij z letalskimi prevozniki in njihovimi hčerinskimi družbami.
- (309) V zvezi s tem iz sodbe Splošnega sodišča v zadevi Charleroi izhaja, da je treba v okviru uporabe načela udeleženca v tržnem gospodarstvu ravnanje dveh ločenih subjektov v razmerju do tretje strani v nekaterih okoliščinah analizirati skupaj, kot če bi ta subjekta sestavljala en sam subjekt, če med njima obstajajo „tesne povezave“⁽⁸⁷⁾. V nasprotju s sodbo v zadevi Charleroi v obravnavanem primeru med sindikatom in družbo VTAN z vidika premoženja ni povezave v smislu nadzora. Vendar, kot je bilo prikazano v uvodni izjavi 275 in naslednjih, med navedenima subjektoma obstajajo dovolj tesne gospodarske povezave, ki lahko bistveno vplivajo na ravnanje družbe VTAN v razmerju do družb Ryanair/AMS, da bi bilo mogoče zadevne ukrepe obravnavati kot posledico skupnega ravnanja navedenih subjektov.

7.1.1.2.3 Skupna analiza pogodb o letaliških storitvah in pogodb o tržnih storitvah

- (310) Komisija mora za uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu ugotoviti, ali je treba pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o tržnih storitvah oceniti skupaj.
- (311) Komisija je v sklepu o začetku postopka predhodno menila, da bi bilo treba za uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu vsako pogodbo o tržnih storitvah preučiti skupaj s pogodbo o letaliških storitvah, ki je bila sklenjena na isti dan. Ta pristop bi vključeval zlasti obravnavo vsakega sklopa spodaj navedenih pogodb, ki jih je sklenila zbornica, kot enega samega ukrepa:

7.1.1.2.3.1 Obdobje upravljanja zbornice (2000–2006):

- pogodba o letaliških storitvah, sklenjena 10. oktobra 2005 z družbo Ryanair, in pogodba o tržnih storitvah, sklenjena na isti dan z družbo AMS⁽⁸⁸⁾,

7.1.1.2.3.2 Obdobje upravljanja družbe VTAN (2007–2012):

- pogodba o letaliških storitvah, sklenjena 2. januarja 2007 z družbo Ryanair, in pogodba o tržnih storitvah, sklenjena na isti dan z družbo AMS,

⁽⁸⁷⁾ Zadeva Ryanair Ltd proti Komisiji, T-196/04, ZOdl. 2008, str. II-3643, točka 88 in točke od 57 do 60.

⁽⁸⁸⁾ Zadnje navedena pogodba je prva pogodba o tržnih storitvah, sklenjena z družbama Ryanair ali AMS, med tistimi, ki so zajete v tej preučitvi.

- aneks z dne 1. avgusta 2007 k pogodbi o tržnih storitvah z dne 2. januarja 2007 in implicitna pogodba o letaliških storitvah, pri kateri so bili uporabljeni pogoji pogodbe o letaliških storitvah z dne 2. januarja 2007 za ruto Nîmes–Charleroi, na kateri so se po navedbah Francije v zimski sezoni 2007–2008 opravljali leti v zameno za plačilo dodatnih tržnih storitev, določenih v navedenem aneksu,
 - pogodba o letaliških storitvah, sklenjena 1. novembra 2007 z družbo Ryanair, in pogodba o tržnih storitvah, sklenjena na isti dan z družbo AMS,
 - pogodba o letaliških storitvah, sklenjena 27. avgusta 2008 z družbo Ryanair, in pogodba o tržnih storitvah, sklenjena na isti dan z družbo AMS,
 - aneks z dne 25. avgusta 2009 k pogodbi o letaliških storitvah z dne 27. avgusta 2008 in aneks z dne 25. avgusta 2009 k pogodbi o tržnih storitvah z dne 27. avgusta 2008,
 - aneks z dne 30. novembra 2010 k pogodbi o tržnih storitvah z dne 27. avgusta 2008 in implicitna pogodba o letaliških storitvah, pri kateri so bili uporabljeni pogoji pogodbe o letaliških storitvah z dne 27. avgusta 2008 za ruto Nîmes–Liverpool, na kateri so se po navedbah Francije opravljali leti v zameno za plačilo dodatnih tržnih storitev, določenih v navedenem aneksu ⁽⁸⁹⁾.
- (312) Francija je navedla, da se strinja s pristopom, uporabljenim v sklepu o začetku postopka, po katerem se pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o tržnih storitvah, ki so bile sklenjene na isti dan, analizirajo skupaj. Na drugi strani nekatere zainteresirane tretje strani, zlasti upravljavci in družba Ryanair, nasprotujejo temu pristopu, saj menijo, da bi bilo treba pogodbe o tržnih storitvah analizirati ločeno.
- (313) Vendar dokazila iz dokumentacije potrjujejo, da je pristop, ki je bil uporabljen v sklepu o začetku postopka in ga je Francija odobrila, utemeljen. Vsaka pogodba o tržnih storitvah je bila namreč sklenjena na isti datum kot pogodba o letaliških storitvah, razen nekaterih aneksov k obstoječim pogodbam o tržnih storitvah. Vendar so se z zadevnimi aneksi spremenile same pogodbe o tržnih storitvah, ki so bile sklenjene na isti dan kot pogodbe o letaliških storitvah. Poleg tega so bili nekateri aneksi k navedenim pogodbam o tržnih storitvah sklenjeni v zameno za to, da je družba Ryanair opravljala lete na nekaterih rutah, ali za pogostost njenih letov. To velja na primer za aneks z dne 30. novembra 2010, ki je določal dodatna plačila za tržne storitve, ki so bile po navedbah Francije zagotovljene v zameno za to, da je družba Ryanair opravljala lete na ruti v Liverpool. Glede na splošno sklepanje, navedeno v tem oddelku, je mogoče s takim aneksom k implicitni pogodbi o letaliških storitvah, v skladu s katerim se za zadevne rute ali pogostost letov plačujejo letališke pristojbine ali cene za zemeljsko oskrbo, izhajajoče iz obstoječe pogodbe o letaliških storitvah, ki je bila sklenjena na isti dan kot pogodba o tržnih storitvah, spremenjena z zadevnim aneksom.
- (314) Poleg tega so ti dve vrsti pogodb sklenile iste pogodbene stranke. Družba AMS je hčerinska družba v 100-odstotni lasti družbe Ryanair, upravljajo pa jo vodstveni delavci družbe Ryanair. 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 bo podrobno pojasnjeno v nadaljevanju, so različne pogodbe o tržnih storitvah povezane z opravljanjem letov družbe Ryanair na nekaterih rutah z letališča Nîmes. V pogodbah o tržnih storitvah je namreč navedeno, da temeljijo na zavezi družbe Ryanair, da bo opravljala lete na teh rutah, in so bile poleg tega sklenjene na isti dan kot pogodbe o letaliških storitvah z družbo Ryanair za iste rute. Zato dejstvo, da so upravljavci letališča pogodbe o tržnih storitvah sklenili z družbo AMS in ne z družbo Ryanair, ne more preprečiti, da bi se pogodba o tržnih storitvah in pogodba o letaliških storitvah, ki sta bili sklenjeni na isti dan, obravnavali kot ena sama transakcija, zlasti za namene analize teh pogodb z vidika načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, ter da bi se družbi Ryanair in AMS v okviru te analize obravnavali kot en gospodarski subjekt.

⁽⁸⁹⁾ Treba je pripomniti, da je aneks z dne 18. avgusta 2010 težko povezati z implicitno ali eksplicitno pogodbo o letaliških storitvah. Ta aneks bo analiziran posebej.

- (315) Nazadnje veliko drugih okoliščin, ki so navedene v uvodnih izjavah 313 in 314, razkriva dodatne zelo tesne povezave med posameznimi pogodbami o tržnih storitvah na eni strani in pogodbami o letaliških storitvah, sklenjenih na isti dan, na drugi strani. Najprej, sama Francija je poudarila povezavo med plačili za trženje in rutami, na katerih je opravljala lete družba Ryanair: „Pomoči za trženje so sestavni del instrumenta za razvoj rut, ki so jih uvedli zbornica in zadevni organi. Po navedbah teh organov gre za dodatni ukrep, katerega cilj naj bi bil privabiti nove potnike z novimi storitvami. Poleg tega se je navedeni prevoznik zavezal glede števila letal, danih na voljo, in glede števila prepeljanih potnikov. Z dosegom teh ciljev glede zasedenosti je bilo mogoče navedene zneske neposredno povrniti v lokalno gospodarstvo“⁽⁹⁰⁾. Iz navedene trditve izhaja, da so bila plačila za trženje sestavni del poslovnega razmerja med zbornico in družbo Ryanair za upravljanje in razvoj rut. Iz navedenega poleg tega izhaja, da njihov cilj ni bil brez razlike spodbujati obisk Nîmesa in njegove regije, temveč, natančneje, spodbujati uporabo storitev prevoza družbe Ryanair, edinega prevoznika, ki od leta 2003 ponuja redne lete z letališča Nîmes. Ta logika velja tudi za družbo VTAN, ki je na pobudo sindikata očitno prevzela isto politiko kot zbornica.
- (316) Komisija poleg tega opozarja, da se pri ocenjenih poslovnih računih, na podlagi katerih je bil določen pavšalni prispevek, dodeljen družbi VTAN od 1. januarja 2007, upoštevajo plačila družbama Ryanair in AMS na podlagi pavšalnih zneskov, katerih višina je v referenčnem scenariju med celotnim trajanjem SPOJS v povprečju 1,6 milijona EUR na leto. Komisija torej razume, da sta družba VTAN in sindikat plačila družbi Ryanair/AMS za trženje obravnavala kot sestavni del poslovnega okvira v razmerju med letališčem in družbo Ryanair.
- (317) Iz preučitve posamezne pogodbe o tržnih storitvah, ki jo je sklenila družba AMS, je poleg tega razvidna njena tesna povezava s pogodbo o letaliških storitvah, ki jo je vzporedno sklenila družba Ryanair.
- (318) Pogodba o tržnih storitvah, ki sta jo sklenili zbornica in družba AMS, je bila tako 10. oktobra 2005 sklenjena za pet let, tako kot pogodba o letaliških storitvah, ki je bila sklenjena na isti dan. Poleg tega je v njenem samem predmetu navedeno, da „temelji na zavezi“ prevoznika Ryanair, da opravlja lete na nekaterih rutah⁽⁹¹⁾, ki so iste kot v pogodbi o letaliških storitvah. To besedilo nedvoumno kaže, da pogodba o tržnih storitvah zelo verjetno ne bi obstajala, če družba Ryanair ne bi opravljala letov na rutah, na katere se nanaša pogodba o letaliških storitvah.
- (319) V preambuli pogodbe o tržnih storitvah je poleg tega navedeno: „[...] Družba Airport Marketing Services je edina družba, ki ima možnost in tehnično zmogljivost, da doseže veliko število morebitnih potnikov družbe RYANAIR za namene promocije turističnih in poslovnih zanimivosti v regiji“⁽⁹²⁾. To besedilo potrjuje, da glavni cilj pogodbe o tržnih storitvah ni promovirati Nîmes in njegovo regijo na splošno, ampak, veliko natančneje, povečati prodajo vozovnic za lete družbe Ryanair v Nîmes prek promocije te regije.
- (320) Poleg tega storitve, ki naj bi jih zagotovila družba AMS, glede na pogodbo o tržnih storitvah vključujejo objavo sporočil in povezav na strani za namembni kraj Nîmes na spletnem mestu družbe Ryanair ter objavo povezave na spletnem mestu po izbiri zbornice na angleški domači strani istega spletnega mesta. Vendar je stran za namembni kraj Nîmes na spletnem mestu družbe Ryanair ciljno usmerjena zlasti na ljudi, ki so se že odločili za let z družbo Ryanair v Nîmes ali o tem razmišljajo. Domača stran spletnega mesta je vsekakor usmerjena na precej širše občinstvo, vendar je v pogodbi o tržnih storitvah zajeta samo angleška različica te domače strani. To dodatno kaže, da so tržne storitve pretežno namenjene promociji letov družbe Ryanair med Nîmesom in Londonom, v manjši meri pa promociji potovanj v Nîmes in njegovo regijo. Če bi bile namenjene promociji Nîmesa 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.

⁽⁹⁰⁾ Dopis Francije z dne 27. februarja 2012.

⁽⁹¹⁾ V členu 1 pogodbe o tržnih storitvah, v katerem je določen cilj pogodbe, je navedeno, da „ta sporazum temelji na zavezi družbe Ryanair k opravljanju tedenskih letov na rutah med letališčem Nîmes in Londonom ter k večji pogostosti letov poleti [...] in k štirim letom na teden med Nîmesom in Liverpoolom ter na dogovoru z družbo Ryanair, da bo konec leta 2005 oglaševala dodatno storitev odhodnih letov z Nîmesa [...]“ (prosti prevod angleškega besedila).

⁽⁹²⁾ Prosti prevod angleškega besedila („[...] [Airport Marketing Services] is the only company that has the potential and technical ability to target large numbers of potential RYANAIR passengers in order to promote the tourist and business attractions in the region“).

- (321) Nazadnje, pogodba o tržnih storitvah z dne 10. oktobra 2005 določa: „Ker ta pogodba temelji na navzočnosti družbe RYANAIR na letališču Nîmes, bo prekinjena, če družba RYANAIR iz katerega koli razloga ne bo več navzoča na letališču Nîmes ali če se prekine pogodba o letaliških storitvah med družbo RYANAIR in [zbornico] z dne 10. oktobra 2005“⁽⁹³⁾. Ta določba jasno veže možnost uporabe ene pogodbe na drugo in s tem poudarja njuno medsebojno povezavo.
- (322) Podobne navedbe je mogoče najti v drugih pogodbah o tržnih storitvah, ki sta jih družbi VTAN in AMS sklenili 2. januarja 2007, 1. novembra 2007 in 27. avgusta 2008⁽⁹⁴⁾. Vsaka od navedenih pogodb je bila namreč sklenjena za isto obdobje, kot je tisto, za katero se uporablja pogodba o letaliških storitvah, sklenjena na isti dan. Poleg tega je v vsaki od teh pogodb izrecno navedeno, da „temelji na zavezi družbe Ryanair k opravljanju letov na“ nekaterih rutah, za katere je opredeljena določena pogostost letov, popolnoma enako navedbo pa je mogoče zaslediti tudi v pogodbi o letaliških storitvah, sklenjeni na isti dan. V preambuli vsake pogodbe je navedeno tudi: „[...] družba Airport Marketing Services je edina družba, ki ima možnost in tehnično zmogljivost, da doseže veliko število morebitnih potnikov družbe RYANAIR za namene promocije turističnih in poslovnih zanimivosti v regiji“⁽⁹⁵⁾.
- (323) Poleg tega storitve, ki naj bi jih zagotovila družba AMS, glede na te pogodbe o tržnih storitvah vključujejo objavo sporočil in povezav na strani za namembni kraj Nîmes na spletnem mestu družbe Ryanair ter objavo povezave na spletno mesto po izbiri zbornice na angleški, belgijski in nizozemski domači strani istega spletnega mesta (iz katerih so razvidna izhodišča rut družbe Ryanair na letališče Nîmes) in v nekaterih primerih „gumb“ na stran „Discover Europe“ („Odkrij Evropo“) na spletnem mestu. Stran „Discover Europe“ je zlahka dostopna v vseh različicah domače strani na spletnem mestu družbe Ryanair. Čeprav z „gumbi“ promovira znamenitosti različnih namembnih krajev, zagotavlja zlasti promocijo letov družbe Ryanair v te namembne kraje. Tržne storitve so torej tudi tu usmerjene predvsem na osebe, ki bodo za lete v Nîmes verjetno uporabile storitve družbe Ryanair.
- (324) Ob branju aneksa z dne 30. novembra 2010, izmenjanih elektronskih dopisov med družbama Ryanair in VTAN, na podlagi katerih je bil sklenjen navedeni aneks, ter glede na pojasnila Francije se zdi, da je družba Ryanair za upravljanje postavila pogoj, da med poletno sezono 2011 na ruti Nîmes–Liverpool za dodatno plačilo za trženje [35 000–65 000] EUR, določeno v tem aneksu, opravlja tri lete na teden namesto dveh. V elektronskem dopisu predstavnika družbe Ryanair predstavniku družbe VTAN z dne 29. novembra 2010 je med drugim navedeno: „Da, [...] pogostost letov bo [...], in v zameno nam boste dali [...]“⁽⁹⁶⁾. Ta elektronski dopis kaže na tesno povezavo med družbama Ryanair in AMS, saj je iz njega razvidno, da se družba Ryanair z družbo VTAN pogaja o pogojih, ki se nanašajo hkrati na letališke storitve in na tržne storitve, ki naj bi jih zagotavljala in zaračunavala družba AMS. Niti tu ni mogoče dvomiti o obstoju tesne povezave med aneksom in nekaterimi rutami, na katerih opravlja lete družba Ryanair (v obravnavanem primeru Nîmes–Liverpool). Enako velja za aneks z dne 1. avgusta 2007, v katerem je bil po navedbah Francije „postavljen pogoj za ohranitev rute družbe Ryanair v Charleroi za zimsko sezono 2007–2008.“
- (325) Ti elementi različnih pogodb o tržnih storitvah kažejo, da so tržne storitve, določene v teh različnih pogodbah, v smislu njihovega trajanja in narave tesno povezane s storitvami zračnega prevoza družbe Ryanair, ki so opredeljene v pogodbah o tržnih storitvah in zajete v ustreznih pogodbah o letaliških storitvah. V pogodbah o tržnih storitvah je celo navedeno, da temeljijo na zavezi družbe Ryanair, da bo opravljala zadevne storitve prevoza. Tržne storitve 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 tržnih storitev 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 Nîmes in njegovo regijo.

⁽⁹³⁾ Prosti prevod angleškega besedila („As it is rooted in RYANAIR presence in Nîmes airport, this agreement will be terminated if RYANAIR ceases to be present in Nîmes airport for any reason or if the airport services agreement between RYANAIR and [CCI] dated 10th October 2005 is terminated“).

⁽⁹⁴⁾ Druge pogodbe o tržnih storitvah, ki jih je sklenila družba VTAN in na katere se nanaša formalni postopek preiskave, so samo aneksi h glavnim pogodbam in so torej tako kot te pogodbe neločljivo povezane z nekaterimi rutami, na katerih opravlja lete družba Ryanair, in pogodbami o letaliških storitvah, ki jih urejajo.

⁽⁹⁵⁾ Glej opombo 92.

⁽⁹⁶⁾ Prosti prevod angleškega besedila („Yes the [...] frequencies will be there for [...] and in return you will give us the [...])“).

- (326) Zato so pogodbe o tržnih storitvah neločljivo povezane s pogodbami o letaliških storitvah, ki so bile sklenjene na isti dan, in s storitvami zračnega prevoza, ki so njihov predmet. Dejstva, navedena v predhodnih uvodnih izjavah, kažejo tudi, da pogodbe o tržnih storitvah ne bi bile sklenjene, če ne bi bilo zadevnih rut (in torej z njimi povezanih pogodb o letaliških storitvah). Kot je namreč razvidno iz uvodne izjave 321, je v pogodbah o tržnih storitvah izrecno navedeno, da temeljijo na zavezi družbe Ryanair, da bo opravljala lete na nekaterih rutah, in poleg tega določajo tržne storitve, katerih namen je zlasti zagotoviti promocijo navedenih rut.
- (327) V zvezi s tem je brezpredmetna trditev upravljavcev, da bi bilo treba ti dve vrsti pogodb analizirati ločeno, ker „imata vsekakor različna predmeta in pogoji ene nikakor niso odvisni od pogojev druge“⁽⁹⁷⁾. Dejansko je na podlagi zgoraj navedenega jasno, da pogodbe o tržnih storitvah skupaj s pogodbami o letaliških storitvah tvorijo sestavni del poslovnega razmerja med družbo Ryanair in upravljavci v zvezi z opravljanjem letov na navedenih rutah, ki so zajete v teh dveh vrstah pogodb.
- (328) Poleg tega se zdi, da upravljavci pred sklenitvijo obravnavanih pogodb o tržnih storitvah niso organizirali razpisa in se niso posvetovali z različnimi morebitnimi ponudniki, da bi primerjali njihove ponudbe. Splošno rečeno, za zadevne storitve niso predvideli drugih ponudnikov kot družbo AMS. To potrjuje tesno povezavo med pogodbami o tržnih storitvah in rutami z letališča Nîmes, na katerih je opravljala lete družba Ryanair, v smislu njihove odvisnosti. Če bi bile pogodbe o tržnih storitvah namreč res neodvisne od pogodb o letaliških storitvah, se upravljavci po vsej verjetnosti ne bi posvetovali samo z družbo AMS, ampak tudi z drugimi ponudniki.
- (329) Skratka, glede na vse navedeno je treba vsako pogodbo o tržnih storitvah 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.

7.1.1.2.4 Način uporabe načela udeleženca v tržnem gospodarstvu za upravljavce za analizo pogodb o tržnih storitvah

- (330) Za uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu v zvezi s pogodbami o tržnih storitvah je treba opredeliti hipotetičnega udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki se bo uporabil za analizo ravnanja upravljavcev.
- (331) Prvi pristop bi bil, da se šteje, da so upravljavci pogodbe o tržnih storitvah sklenili kot upravljavci letališča⁽⁹⁸⁾, in se s tem njihovo ravnanje primerja z ravnanjem hipotetičnega upravljavca letališča, ki ga motivirajo obeti za dobiček.
- (332) Drugi pristop bi bil, da se šteje, da so upravljavci ravnali kot subjekti, odgovorni za izvajanje nalog splošnega pomena, v tem primeru za gospodarski razvoj Nîmesa in njegove regije, ter da so te tržne storitve kupili, da bi izvajali to nalogo, ne glede na njihov status upravljavca letališča Nîmes. Ta drugi pristop bi temeljil na tem, da ima zbornica v skladu z zakonom tako nalogo gospodarskega razvoja, po navedbah Francije pa je za tako nalogo sindikat s sklenitvijo SPOJS pooblastil družbo VTAN. Kot je bilo namreč prikazano zgoraj, je bila družbi VTAN s SPOJS po navedbah Francije in upravljavcev dodeljena naloga „gospodarskega in turističnega razvoja območja“.
- (333) V okviru tega drugega pristopa bi bilo treba v skladu s sodno prakso po eni strani preveriti, ali zadevne storitve izpolnjujejo „dejanske potrebe“ javnega naročnika⁽⁹⁹⁾ in po drugi strani ali so bile kupljene po ceni, ki je enaka „tržni ceni“ ali nižja od nje⁽¹⁰⁰⁾, ali, z drugimi besedami, ugotoviti, ali bi bil udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki ga motivirajo obeti za dobiček in bi potreboval enakovredne storitve (ter ni nujno upravljavec letališča), pripravljen sprejeti podobne pogoje, kot so jih sprejeli upravljavci.

⁽⁹⁷⁾ Pripombe upravljavcev k sklepu o začetku postopka, str. 34.

⁽⁹⁸⁾ Brez poseganja v kakršne koli cilje javne politike na področju lokalnega gospodarskega razvoja, ki si jih upravljavci morda prizadevajo doseči s sklenitvijo obravnavanih pogodb.

⁽⁹⁹⁾ V navedeni analizi je mogoče družbo VTAN izenačiti z „javnim naročnikom“, saj ima po navedbah Francije v skladu s SPOJS nalogo splošnega pomena, in sicer gospodarski in turistični razvoj.

⁽¹⁰⁰⁾ Glej na primer sodbe v zadevi BAI proti Komisiji, T-14/96, Recueil 1999, str. II-139, točki 75 in 76, ter sodbo v združenih zadevah P & O European Ferries (Vizcaya), SA in Diputación Foral de Vizcaya proti Komisiji, T-116/01 in T-118/01, Recueil 2003, str. II-2957, točka 117.

- (334) Pripombe nekaterih zainteresiranih tretjih strani podpirajo drugi pristop, vsaj implicitno. Družba Ryanair je zlasti v svoji študiji z dne 20. decembra 2013 zagotovila informacije, ki naj bi pokazale, da cena tržnih storitev družbe AMS ni presegala cene, ki bi se lahko štela za tržno ceno za take storitve, pri čemer je to utemeljitev dopolnila z navedbo, da se upravljavci letališč niso razlikovali od drugih vrst strank družbe AMS.
- (335) Upravljavci so v zvezi z obdobjem po 31. decembru 2006 navedli informacije, ki kažejo podobno, pri čemer so zlasti poudarili: „treba je opozoriti, da so v obdobju upravljanja družbe VTAN vsi ali del stroškov družbe AMS dejansko nastali v okviru naloge opravljanja javnih storitev s strani družbe VTAN za promocijo ozemlja ter gospodarski in turistični razvoj.“
- (336) Komisija meni, da je treba drugega od obeh pristopov, navedenih v predhodnih uvodnih izjavah, zavrniti, ker v njem ni upoštevano, da pogodb o letaliških storitvah ni mogoče ločiti od pripadajočih pogodb o tržnih storitvah, kot je bilo že predhodno ugotovljeno. Ta pristop bi v bistvu pomenil, da bi se štelo, da so upravljavci pogodbe o tržnih storitvah podpisali ne glede na rute, na katerih je družba Ryanair opravljala lete z letališča, ki so ga upravljali, ter da bi te pogodbe sklenili, tudi če ne bi bilo zadevnih rut in pripadajočih pogodb o letaliških storitvah. Iz razlogov, opisanih zgoraj, je taka domneva zelo malo verjetna.
- (337) Poleg tega, tudi če bi se uporabil ta drugi pristop, ne bi pripeljal do ugotovitve, da pogodbe o tržnih storitvah družbama Ryanair in AMS ne dajejo gospodarske prednosti.
- (338) Kot je namreč navedeno v uvodni izjavi 333, ugotovitve, da nakupi javnega subjekta prodajalcu ne dajejo 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 izpolniti „dejansko potrebo“ javnega naročnika.
- (339) Ni mogoče brezpogojno izključiti, da se morata subjekta, kakršna sta zbornica ali družba VTAN, pri izvajanju naloge gospodarskega razvoja, za promocijo območja obrniti na komercialne ponudnike. Vendar je ta promocija v obravnavanem primeru usmerjena na komercialno dejavnost dveh natančno določenih podjetij, to je družbe Ryanair in upravljavca letališča Nîmes.
- (340) Javni subjekt ne more šteti, da so tržne storitve, s katerimi se promovirajo zlasti dejavnosti enega ali več natančno določenih podjetij, del posebne naloge tega subjekta v zvezi s spodbujanjem lokalnega gospodarskega razvoja. Za tak subjekt je namreč logično, da izhaja iz načela, da morajo lokalna podjetja sama opravljati 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.
- (341) Pri kakršnem koli drugem pristopu bi se štelo, da bi lahko subjekt, odgovoren za lokalni gospodarski razvoj, kupil tržne storitve, s katerimi se promovirajo zlasti proizvodi ali storitve nekaterih 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.
- (342) Zato se zdi, da za tržne storitve, ki so jih upravljavci kupili od družbe AMS/Ryanair, ni mogoče šteti, da izpolnjujejo „dejansko potrebo“ upravljavcev kot subjektov, ki jim je bila dodeljena naloga v zvezi z lokalnim gospodarskim razvojem. To ugotovitev potrjujejo nekatere informacije, ki jih je navedla Francija in na podlagi katerih je jasno zlasti, da „kupovanje tržnih storitev od letalskih prevoznikov nikakor ni običajna praksa gospodarskih zbornic, ki ne upravljajo letališč“⁽¹⁰¹⁾. Ta trditev potrjuje tudi, da je zbornica obravnavane tržne storitve v povezavi s pogodbami, sklenjenimi pred letom 2007, dejansko kupila v vlogi upravljavca letališča Nîmes in ne kot javni organ, odgovoren za lokalni gospodarski razvoj.

⁽¹⁰¹⁾ Glej opombo 85.

- (343) Zato bi uporaba drugega pristopa, navedenega v uvodni izjavi 332, privedla do ugotovitve, da pogodbe o tržnih storitvah dajejo gospodarsko prednost podjetjem, ki so zagotovila te storitve, in letalskim prevoznikom, ki so imeli neposredne koristi od tržnih storitev. Na podlagi tega pristopa bi torej pogodbe o tržnih storitvah, sklenjene z družbo AMS, pomenile pomoč tej družbi kot ponudniku tržnih storitev in pomoč družbi Ryanair kot neposrednemu in glavnemu prejemniku teh storitev.
- (344) Če poleg tega javni subjekt opravi nakupe v okviru izvajanja svojih nalog splošnega pomena, se običajno pričakuje, da bo čim bolj zmanjšal svoje izdatke z izvedbo 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 tržne storitve. Vendar se ne zdi, da bi upravljavci za zadevne tržne storitve poleg družbe AMS predvideli še druge ponudnike. Ta ugotovitev potrjuje, da je drugi pristop neustrezen.
- (345) Francija je poleg tega navedla, da francoske gospodarske zbornice opravljajo „posebne dejavnosti za spodbujanje turizma prek sodelovanja v različnih regionalnih in departmajskih strukturah na tem področju, zlasti prek regionalnih in departmajskih odborov za turizem“⁽¹⁰²⁾. Vendar je zbornica pogodbe o tržnih storitvah, ki se po navedbah upravljavcev nanašajo predvsem na promocijo turističnih zanimivosti in poslovnih priložnosti v Nîmesu in njegovi regiji, sklenila neposredno, brez sodelovanja lokalnih subjektov za spodbujanje turizma. Ta dejavnik dodatno potrjuje, da je zbornica pogodbe o tržnih storitvah, sklenjene pred 31. decembrom 2006, sklenila predvsem kot upravljavec letališča. To ugotovitev nedvomno potrjujejo tudi upravljavci v naslednjem odlomku svojih pripomb: „zbornica je v obravnavanem primeru analizirane sklepe sprejela kot upravljavec letališča Nîmes, določajo pa pogoje glede poslovnih razmerij med letalskimi prevozniki“.
- (346) Za uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu je torej treba primerjati ravnanje zbornice in družbe VTAN z ravnanjem hipotetičnega udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki ga motivirajo obeti za dobiček in ki upravlja letališče Nîmes namesto njih.

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

- (347) Na podlagi vsega navedenega je jasno, da je treba za uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu za obravnavane pogodbe o tržnih storitvah te pogodbe analizirati skupaj s pripadajočimi pogodbami o letaliških storitvah, saj tvorijo eno samo transakcijo⁽¹⁰³⁾, in da je treba ravnanje upravljavcev oceniti glede na ravnanje hipotetičnega udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki letališče Nîmes upravlja namesto njih.
- (348) Pri analizi posamezne tako ugotovljene transakcije je treba določiti koristi, ki bi jih lahko ta hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki ga motivirajo obeti za dobiček, pričakoval od tržnih storitev. Pri tej analizi se ne sme upoštevati splošni vpliv takih storitev na turizem in gospodarsko dejavnost regije kot tak. 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.
- (349) Tržne storitve lahko povečajo pogostost letov na rutah, zajetih v pogodbah o tržnih storitvah 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 števila potnikov se namreč lahko povečajo prihodki upravljavca letališča od nekaterih letaliških pristojbin in njegovi prihodki iz neletalskih dejavnosti parkirišč, restavracij in drugih podjetij itd.

⁽¹⁰²⁾ Ibid.

⁽¹⁰³⁾ Posamezno pogodbo o tržnih storitvah je treba analizirati skupaj s pripadajočo pogodbo o letaliških storitvah, saj tvorita eno transakcijo. Nasprotno pa je toliko ločenih transakcij, kolikor je „parov“ pogodb o tržnih storitvah in pogodb o letaliških storitvah.

- (350) Zato ni nobenega dvoma, da bi lahko hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki upravlja letališče Nîmes, upošteval te pozitivne učinke pri odločanju glede sklenitve pogodbe o tržnih storitvah in pripadajoče pogodbe o letaliških storitvah. Udeleženec v tržnem gospodarstvu bi upošteval vpliv zadevnih rut na njegove prihodnje prihodke in stroške, in sicer bi v zvezi s tem predvidel število potnikov na letih na teh rutah, ki bi izražalo pozitiven učinek tržnih storitev. Ta učinek bi ocenil za celotno obdobje opravljanja letov na zadevnih rutah, kot je določeno v pogodbi o letaliških storitvah in pogodbi o tržnih storitvah.
- (351) Komisija je med postopkom sprejela ta pristop, saj je Franciji predlagala, naj upošteva učinke pogodb o tržnih storitvah na pričakovani promet, ko jo je pozvala, naj na novo pripravi ocene prihodkov in stroškov, ki bi jih udeleženec v tržnem gospodarstvu ustvaril pred sklenitvijo pogodb o tržnih storitvah in pogodb o letaliških storitvah. Ko upravljavec letališča sklene pogodbo za promocijo nekaterih rut, je namreč običajno, da za zadevne rute napove razmeroma visok koeficient zasedenosti (ali faktor zasedenosti) ⁽¹⁰⁴⁾ in ga upošteva pri oceni prihodnjih prihodkov. V zvezi s tem je Komisija seznanjena z mnenjem družbe Ryanair, da pogodbe o tržnih storitvah za upravljavca letališča ne ustvarjajo samo stroškov, ampak tudi morebitne koristi.
- (352) Ugotoviti je treba, ali bi lahko hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu razumno pričakoval in količinsko opredelil koristi, razen tistih, ki izhajajo iz pozitivnega učinka na pogostost letov na rutah, zajetih v pogodbi o tržnih storitvah, v obdobju opravljanja letov na teh rutah, kot je določeno v pogodbi o tržnih storitvah ali pogodbi o letaliških storitvah.
- (353) Nekatere zainteresirane tretje strani podpirajo to trditev, zlasti družba Ryanair v študiji z dne 17. januarja 2014 ⁽¹⁰⁵⁾. Študija z dne 17. januarja 2014 temelji na predpostavki, da bi lahko tržne storitve, ki jih zagotovi upravljavec letališča, pripomogle k izboljšanju celostne podobe letališča in s tem trajno povečale število potnikov, ki uporabljajo to letališče, ne glede na same rute, zajete v pogodbi o tržnih storitvah in pogodbi o letaliških storitvah za trajanje upravljanja, kot je določeno v tej pogodbi. Družba Ryanair je v navedeni študiji zlasti menila, da bi lahko imele te tržne storitve trajen pozitiven učinek na pogostost letov na letališču tudi po izteku pogodbe o tržnih storitvah.
- (354) V zvezi s tem je najprej treba opozoriti, da iz nobene informacije v dokumentaciji ni razvidno, da so upravljavci pred sklenitvijo pogodb o tržnih storitvah, zajetih v formalnem postopku preiskave, upoštevali in *a fortiori* količinsko opredelili morebitne pozitivne učinke pogodb o tržnih storitvah zunaj okvira samih rut, zajetih v teh pogodbah, ali, v časovnem smislu, zunaj obdobja izteka pogodb. Poleg tega Francija in upravljavci niso predlagali nobene metode za oceno morebitne vrednosti, ki bi jo hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki upravlja letališče Nîmes, pripisal tem učinkom pri odločanju glede sklenitve pogodb o tržnih storitvah in pogodb o letaliških storitvah.
- (355) Kot je bilo predhodno navedeno, so bile tržne storitve, kupljene od družbe AMS, usmerjene zlasti na ljudi, za katere je bilo verjetno, da bodo leteli na rutah, zajetih v pogodbi o tržnih storitvah, to je edinih rednih rutah, ki so bile na voljo v smeri Nîmesa.
- (356) Poleg tega se trajnost teh učinkov prav tako zdi zelo vprašljiva. Mogoče je, da je oglaševanje Nîmesa in njegove regije na spletnem mestu družbe Ryanair obiskovalce tega spletnega mesta spodbudilo k nakupu vozovnic za lete družbe Ryanair v Nîmes, ko so lahko videli ta oglas ali kmalu po tem. Vendar ni verjetno, da je bil učinek tega oglasa na obiskovalce dolgotrajen in je vplival na nakup letalskih kart več kot nekaj tednov po njegovi objavi na spletnem mestu družbe Ryanair. Oglaševanje bo bolj verjetno imelo dolgotrajen učinek, če promocijske dejavnosti obsegajo en oglaševalski medij ali več, ki so mu potrošniki v posameznem obdobju redno izpostavljeni. Oglaševalska kampanja na splošno razširjenih televizijskih ali radijskih postajah, različnih spletnih mestih in/ali različnih oglaševalskih panojih na prostem ali v javnih prostorih ima na primer lahko tak dolgotrajni učinek, če so potrošniki večkrat pasivno izpostavljeni tem medijem. Nasprotno promocijska dejavnost, omejena le na nekatere strani spletnega mesta družbe Ryanair, verjetno nima učinka, ki bi trajal dolgo po koncu promocije.

⁽¹⁰⁴⁾ Koeficient zasedenosti je opredeljen kot delež zasedenih sedežev na letalu, ki se uporablja za lete na zadevni ruti.

⁽¹⁰⁵⁾ 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?), Oxera, 17. januar 2014.

- (357) Zelo verjetno je namreč, da večina ljudi spletnega mesta družbe Ryanair ne obiskuje dovolj pogosto, da bi se jim že samo s tem vtisnila v spomin promocija regije na navedenem mestu. To ugotovitev pomembno podpirata dva dejavnika.
- (358) Prvi je, da je bila promocija regije Nîmes na domači strani na spletnem mestu družbe Ryanair na podlagi različnih pogodb o tržnih storitvah omejena zgolj na objavo povezave na spletno mesto po izbiri upravljavcev v omejenih in v nekaterih primerih zelo kratkih obdobjih:
- 7 dni na leto pet let v skladu s pogodbo iz leta 2005, pri čemer se je to obdobje podaljšalo za 26 in 3 dni na leto glede na uvedbo tretje in četrte rute, določene z navedeno pogodbo,
 - 27 dni na angleški strani ter 60 dni na belgijski in nizozemski strani v skladu s pogodbo z dne 2. januarja 2007,
 - 33 dni na angleški strani ter 60 dni na belgijski in nizozemski strani v skladu s pogodbo z dne 1. novembra 2007 in
 - 32 dni na angleški strani ter 60 dni na belgijski in nizozemski strani v skladu s pogodbo z dne 27. avgusta 2008.
- (359) Narava teh promocijskih dejavnosti (gola objava povezave omejene promocijske vrednosti) in njihova kratkotrajnost bi lahko zelo omejili učinek teh dejavnosti po koncu promocije, zlasti ker so bile te dejavnosti omejene le na spletno mesto družbe Ryanair in niso bile podprte z drugimi mediji. Z drugimi besedami, zelo malo verjetno je, da bi se lahko ljudem, izpostavljenim navedenim promocijskim dejavnostim, zadevni oglas trajno vtisnil v spomin zadevni oglas ter jim vzbudil trajno zanimanje za Nîmes in njegovo regijo.
- (360) Drugič, druge tržne dejavnosti iz pogodb, sklenjenih z družbo AMS, so bile povezane le s spletno stranjo za namembni kraj Nîmes ter stranjo „Discover Europe“ („Odkrij Evropo“), na kateri je bila predvidena samo namestitev „gumba“ in je vključevala tudi oglaševanje po elektronski pošti. Ta zadnja vrsta promocijske dejavnosti je praviloma usmerjena na uporabnike, katerih število je po definiciji omejeno, poleg tega ji naslovniki niso pogosto izpostavljeni. Poleg tega posameznik stran za namembni kraj Nîmes na spletnem mestu družbe Ryanair verjetno obiskuje še redkeje kot domačo stran tega spletnega mesta, saj je namenjena predstavitvi točno določenega namembnega kraja družbe Ryanair in ne vseh navedenih dejavnosti. Malo je torej verjetno, da bo se bodo ljudem, ki imajo do dostop do zadevne strani, trajno vtisnile v spomin zanimivosti Nîmesa in njegove regije. Poleg tega je zelo verjetno najpogostejši razlog za odprtje strani o Nîmesu na spletnem mestu Ryanair morebitno zanimanje za ta namembni kraj ali za polete družbe Ryanair v ta namembni kraj. Malo je torej verjetno, da bo oglas na tej spletni strani zbudil ponovno zanimanje za navedeni namembni kraj pri ljudeh, ki ga ne bi poznali ali ki jih sploh ne bi zanimal. Na spletni strani „Discover Europe“ („Odkrij Evropo“) so s povezavami prek „gumbov“ promovirani zelo številni namembni kraji. Čeprav morebitnim potnikom nedvomno omogoča, da kratkoročno izbirajo med več namembnimi kraji potovanj, je malo verjetno, da bo med vsemi predstavljenimi namembnimi kraji zbudila trajno zanimanje za prav določen namembni kraj.
- (361) Tudi če bi torej tržne storitve v obdobju njihovega izvajanja spodbudile potniški promet na rutah, zajetih v pogodbah o tržnih storitvah, je zelo verjetno, da tega učinka po tem obdobju ni bilo ali pa je bil zanemarljiv.
- (362) 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 rute, ki niso zajete v teh pogodbah, ali da bodo trajale po prenehanju obratovanja teh rut, kot je določeno v pogodbah o tržnih in o letalskih storitvah, izredno majhna in je ni mogoče dovolj zanesljivo količinsko opredeliti, da bi to zadoščalo preudarnemu udeležencu v tržnem gospodarstvu.

- (363) V študiji z dne 17. januarja 2014 je na primer navedeno: „Vseeno je prihodnji dodatni dobiček po načrtovanem izteku pogodbe o letaliških storitvah po naravi negotov“⁽¹⁰⁶⁾. Poleg tega sta v tej študiji predlagani dve metodi za predhodno oceno pozitivnih učinkov pogodb o tržnih storitvah, in sicer pristop, ki temelji na denarnem toku, in pristop kapitalizacije.
- (364) Pristop na podlagi denarnega toka obsega vrednotenje koristi pogodb o tržnih in o letaliških storitvah z ocenjevanjem prihodnjih prihodkov, ki bi jih upravljavec letališča lahko ustvaril s tržnimi storitvi in s pogodbo o letaliških storitvah, brez ustreznih stroškov. Pri pristopu kapitalizacije se izboljšanje celostne podobe letališča prek tržnih storitev obravnava kot neopredmeteno sredstvo, pridobljeno po ceni, določeni v pogodbi o tržnih storitvah.
- (365) Vendar je v študiji opozorjeno na 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: „Pri pristopu na podlagi kapitalizacije bi bilo treba upoštevati le delež stroškov trženja, ki ga je mogoče pripisati neopredmetenim sredstvom letališča. Vendar morda ne bo mogoče zlahka opredeliti deleža izdatkov za trženje, ki naj bi ustvaril prihodnje prihodke za letališče (to je naložbo v osnovna neopredmetena sredstva letališča), v nasprotju s tistim, ki ustvarja tekoče prihodke za letališče“⁽¹⁰⁷⁾. 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 kampanje družbe AMS. Zaradi pomanjkanja ustreznih podatkov bi bilo v praksi zelo težko oceniti povprečno trajanje obdobja po tržni kampanji družbe AMS, v katerem se zadržijo stranke“⁽¹⁰⁸⁾.
- (366) V študiji z dne 31. januarja 2014 je predlagana praktična uporaba pristopa, ki temelji na denarnem toku. V okviru tega pristopa so koristi na podlagi pogodb o tržnih in o letaliških storitvah, ki trajajo celo po izteku pogodbe o tržnih storitvah, izražene 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. Ti dobički se prenesejo v naslednje obdobje, ki traja enako dolgo kot pogodba o letaliških storitvah, ter se prilagodijo glede na stopnjo rasti trga zračnih prevozov v Evropi. Prilagodijo se tudi s koeficientom verjetnosti, ki je oblikovan tako, da izraža zmogljivost pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o tržnih storitvah, da po svojem izteku prispevata k dobičkom 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 zunanji učinki omrežja in potniki, ki se vračajo“⁽¹⁰⁹⁾, vendar ti niso podrobneje pojasnjeni. Poleg tega se pri tej metodi upošteva diskontna stopnja, ki izraža kapitalske stroške.
- (367) V študiji je predlagan 30-odstotni koeficient verjetnosti, ki naj bi bil preudaren. Vendar v tej zelo teoretični študiji niso predloženi nobeni resni kvantitativni ali kvalitativni dokazi za ta koeficient. Študija ne temelji na nobenem dejstvu, povezanem z dejavnostmi družbe Ryanair, trgov zračnih prevozov ali letališkimi storitvami, ki bi utemeljilo to 30-odstotno stopnjo. Vzpostavljena ni nobena povezava med to stopnjo in dejavniki, ki so omenjeni le mimogrede (ugled, močna znamka, zunanji učinki omrežja in potniki, ki se vračajo) ter ki naj bi koristi pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o tržnih storitvah razširili na obdobje po njunem izteku. Nazadnje, pri analizi obsega, v katerem bi lahko tržne storitve vplivale na navedene dejavnike, nikakor ne temelji na posebni vsebini teh storitev iz več pogodb z družbo AMS.
- (368) Poleg tega ne dokazuje, da obstaja verjetnost, da se bodo po izteku pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o tržnih storitvah dobički upravljavca letališča, ustvarjeni s tema pogodbama v zadnjem letu njunega izvajanja, nadaljevali tudi v prihodnosti. Podobno ne zagotavlja nobenih dokazov, da je stopnja rasti trga zračnih prevozov v Evropi uporaben kazalnik za merjenje učinka pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o tržnih storitvah za posamezno letališče.

⁽¹⁰⁶⁾ Prosti prevod angleškega izvirnika: „However future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain“.

⁽¹⁰⁷⁾ Prosti prevod angleškega izvirnika: „The capitalisation approach should only take into account the proportion of marketing expenditure that is attributable to the intangible asset base of an airport. However, it may be difficult to identify the proportion of marketing expenditure that is targeted towards generating expected future revenues for the airport (i.e., an investment in the intangible asset base of the airport) as opposed to generating current revenues for the airport“.

⁽¹⁰⁸⁾ Prosti prevod angleškega izvirnika: „In order to implement the capitalisation-based approach, it is necessary to estimate the average length of time that an airport would be able to retain a customer due to the AMS marketing campaign. In practice, it would be very difficult to estimate the average period of customer retention following an AMS campaign due to insufficient data“.

⁽¹⁰⁹⁾ Prosti prevod angleškega izvirnika: „[...] including greater prominence and a stronger brand, alongside network externalities and repeat passenger“.

- (369) Zato je zelo malo verjetno, da bi preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu pri oceni interesa za sklenitev pogodbe upošteval „končno vrednost“, izračunano po metodi, ki jo je predlagala družba Ryanair.
- (370) 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.
- (371) Poleg tega niti Francija niti zainteresirane tretje strani niso predložile dokazov, da so regionalni upravljavci letališč, primerljivi z upravljavcem letališča Nîmes, 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 tržnih storitvah. Francija ni predložila pripomb k študijam z dne 17. in 31. januarja 2014, torej ni potrdila v njih navedenih ugotovitev.
- (372) Poleg tega, kot je navedeno zgoraj, so tržne storitve, obravnavane v formalnem postopku preiskave, očitno usmerjene na ljudi, ki bodo verjetno potovali na rutah, zajetih v pogodbah o tržnih storitvah. Če se opravljanje letov na teh rutah po izteku pogodbe o letaliških storitvah ne podaljša, ni verjetno, da bodo lahko tržne storitve še naprej pozitivno vplivale na pogostost letov na letališču tudi po datumu izteka. Upravljavec letališča zelo težko oceni, kakšna je verjetnost, da bo letalski prevoznik še naprej zagotavljal obratovanje na ruti po koncu obdobja, za katero se je zavezal v pogodbi o letaliških storitvah. Zlasti nizkocenovni letalski prevozniki so se glede na pogosto zelo hitro spreminjajoče se tržne razmere izkazali za zelo dinamične v smislu uvajanja in ukinjanja rut. Zato se preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu pri sklepanju transakcij, kakršne so obravnavane v tem formalnem postopku preiskave, ne bi mogel zanašati na pripravljenost letalskega prevoznika, da po izteku pogodbe podaljša opravljanje letov na zadevni ruti.
- (373) Poleg tega in zaradi celovitosti je treba opozoriti, da je končna vrednost, izračunana v skladu z metodologijo, ki jo je družba Ryanair predlagala v študiji z dne 31. januarja 2014, pozitivna (torej ima pozitiven učinek na ocenjeno donosnost pogodbe o letaliških storitvah in pogodbe o tržnih storitvah) le, če je dodatni dobiček, ki naj bi se ustvaril na podlagi takih pogodb v zadnjem letu veljavnosti pogodbe o letaliških storitvah, pozitiven. Metodologija namreč temelji na pričakovanem dodatnem dobičku za zadnje leto veljavnosti pogodbe o letaliških storitvah in prenosu tega dobička v prihodnost z uporabo dveh dejavnikov. Prvi dejavnik je skupna rast evropskega trga zračnih prevozov in izraža pričakovano rast prometa. Drugi je 30-odstotni dejavnik, ki predstavlja približno verjetnost, da se bodo zaradi izvajanja pogodb, ki sta se nedavno iztekli, v prihodnje sklenile podobne pogodbe, na podlagi katerih se bodo verjetno ustvarili podobni finančni tokovi. Zato bo v primeru negativnega prihodnjega dodatnega dobička, ki se pričakuje za zadnje leto izvajanja pogodbe o letaliških storitvah, negativna (ali največ enaka nič) tudi končna vrednost, kar kaže, da sklenitev pogodb, podobnih pogodbam, ki so se pravkar iztekle, prav tako vsako leto zmanjša donosnost letališča.
- (374) V študiji z dne 31. januarja 2014 je ta primer preučen 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, ki se mu odštejejo plačila družbi AMS“⁽¹¹⁰⁾. Vendar, kot bo dokazano v nadaljevanju, vse pogodbe v obravnavanem primeru vključujejo ocenjene 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 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.
- (375) Iz navedenega je jasno, da je edina korist, ki bi jo preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval na podlagi pogodbe o tržnih storitvah in bi jo količinsko upošteval pri odločanju, ali naj sklene tako pogodbo, skupaj s pogodbo o letaliških storitvah, ta, da bi tržne storitve v času obratovanja rut, kot je določeno v zadevnih pogodbah, pozitivno vplivale na število potnikov, ki bi potovali na teh rutah, zajetih v navedenih pogodbah. Vse druge morebitne koristi bi se štele za preveč negotove, da bi se lahko upoštevale in količinsko opredelile, in dejansko nič ne kaže, da so jih upravljavci upoštevali.

⁽¹¹⁰⁾ Študija z dne 31. januarja 2014, opomba 17, prosti prevod angleškega besedila: „[...] no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration.“

7.1.1.2.4.2 Upoštevnost primerjave pogojev pogodb o letaliških storitvah, zajetih v formalnem postopku preiskave, z letališkimi pristojbinami, ki se zaračunavajo na drugih letališčih

- (376) V skladu z novimi smernicami se glede uporabe načela udeleženca v tržnem gospodarstvu obstoj pomoči letalskemu prevozniku, ki uporablja posamezno letališče, načeloma lahko izključi, če cena letaliških storitev ustreza „tržni ceni“ ali če je s predhodno analizo, ki temelji na informacijah, na voljo ob dodelitvi pomoči, in na predvidljivih razvojnih trendih, mogoče dokazati, da bo dogovor med letališčem in letalskim prevoznikom dodatno pozitivno prispeval k dobičku za letališče ⁽¹¹¹⁾ in da je del splošne strategije za vsaj dolgoročno donosnost letališča.
- (377) Poleg tega bo Komisija v skladu z novimi smernicami „pri ocenjevanju pogodb med letališči in letalskimi prevozniki upoštevala tudi, v kakšnem obsegu je mogoče ocenjevane pogodbe šteti za del izvajanja splošne strategije letališča, ki pričakovano vsaj dolgoročno omogoča donosnost“ ⁽¹¹²⁾.
- (378) Vendar Komisija glede prvega pristopa (primerjava s „tržno ceno“) resno dvomi, da je mogoče v tem trenutku opredeliti ustrezno referenčno merilo za določitev dejanske tržne cene za storitve, ki jih ponujajo letališča, in meni, da je najustreznejše merilo za oceno dogovorov, ki jih letališča sklenejo s posameznimi letalskimi prevozniki, predhodna analiza dodatne donosnosti ⁽¹¹³⁾.
- (379) Komisija meni, da je v zvezi s to analizo treba opozoriti, da so bile Francija in zainteresirane strani po sprejetju novih smernic pozvane, naj predložijo pripombe k uporabi navedenih smernic v obravnavanem primeru. V obravnavanem primeru niti Francija niti zainteresirane strani niso vsebinsko nasprotovale pristopu 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.
- (380) V zvezi s tem je treba omeniti, da je lahko uporaba načela 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 ne more biti enako upoštevana 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 ⁽¹¹⁴⁾.
- (381) Poleg tega liberalizacija trga zračnih prevozov oteži vsako analizo, ki je le primerjalna. Kot je razvidno v obravnavanem primeru, poslovne prakse med letališči in letalskimi prevozniki ne temeljijo na seznamu javnih cen za posamezne storitve. Ta poslovna razmerja so namreč zelo različna. Vključujejo delitev tveganja glede pogostosti letov ter morebitnih komercialnih in finančnih odgovornosti, običajne sheme spodbud in spreminjanje razpršenosti tveganj med trajanjem pogodb. Zato navedenih transakcij ni mogoče dejansko med seboj primerjati na podlagi cene na povratni let ali cene na potnika.
- (382) Družba Ryanair meni, da se lahko uporabi načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu, pri katerem se za referenčno merilo uporabijo nekatera evropska letališča. Zato meni, da je letališče Nîmes zamenljivo z nekaterimi evropskimi letališči zaradi njihovih podobnosti, predložila pa je tudi študijo ⁽¹¹⁵⁾, v kateri so bile primerjane letališke pristojbine, ki jih je družba Ryanair plačala letališču Nîmes, in letališke pristojbine, plačane letališčem, ki naj bi bila primerljiva in na podlagi katere sklepa, da pristojbine, plačane letališču Nîmes, niso bistveno nižje.

⁽¹¹¹⁾ Nove smernice, točka 53.

⁽¹¹²⁾ Nove smernice, točka 66.

⁽¹¹³⁾ Nove smernice, točke 59, 61 in 66.

⁽¹¹⁴⁾ Sklep 2011/60/EU, uvodni izjavi 88 in 89.

⁽¹¹⁵⁾ Študija z dne 25. junija 2012, ki jo je izvedla družba Oxera.

- (383) Vendar Komisija meni, da metodologija, ki jo je uporabila družba Ryanair, ni učinkovita, saj je omejena na storitve in plačila na podlagi pogodb o letaliških storitvah, ne da bi bile upoštevane pogodbe o tržnih storitvah. Navedeni vrsti pogodb sta, kot je bilo dokazano zgoraj, torej neločljivo povezani in ju je treba pri uporabi načela udeleženca v tržnem gospodarstvu obravnavati skupaj. V skladu s tem meni, da ne more sprejeti ugotovitev iz primerjalne analize, ki jo je predložila družba Ryanair.
- (384) Poleg tega družba Ryanair ni pokazala, kako so letališča iz študije zadostno primerljiva glede obsega in vrste pometa, vrste in ravni letaliških storitev, oddaljenosti med letališčem in velikim mestom, števila prebivalcev v ciljnem območju letališča, blaginje okoliškega območja in obstoja drugih geografskih območij, ki bi lahko privabila potnike ⁽¹¹⁶⁾. Niti Francija niti katera od zainteresiranih strani ni navedla primerljivih letališč kot dokaz, da bi bila z vidika teh različnih meril ustrezno primerljiva z letališčem Nîmes.
- (385) Ob upoštevanju navedenega Komisija meni, da je treba v obravnavanem primeru uporabiti pristop, ki ga nove smernice na splošno priporočajo za uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu v zvezi z razmerji med letališči in letalskimi prevozniki, in sicer predhodno analizo dodatne donosnosti.
- (386) 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 bi sklenila ⁽¹¹⁷⁾, 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.
- (387) Komisija je glede te zadnje trditve v novih smernicah poudarila, „da je razlikovanje cen standardna poslovna praksa, če je to v skladu z vsem ustreznim konkurenčnim pravom in sektorsko zakonodajo. Kljub temu mora biti taka praksa komercialno upravičena, da bo v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu“ ⁽¹¹⁸⁾ (opombe izpuščene).
- (388) Poleg tega je treba opozoriti, da so Francija in upravljavci trdili, da je bilo letališče Nîmes prvo regionalno letališče, ki ga je upravljala družba Veolia Transport. Menijo, da je ta položaj novega udeleženca upravičeval potrebo družbe VTAN, da zagotovi navzočnost družbe Ryanair in razvoj letališča, po potrebi z začetno izgubo, da bi pridobila potrebne izkušnje za razvoj svoje dejavnosti upravljanja letališč. Če bi bila ta trditev upoštevana, bi bilo dejansko treba prezreti pristop, ki temelji na dodatni donosnosti in je priporočen v smernicah, ter sprejeti, da je lahko družba VTAN sklepala pogodbe, ki ustvarjajo negativno dodatno donosnost, ne da bi tako ravnanje pomenilo gospodarsko prednost za družbo Ryanair.
- (389) Vendar je treba to trditev zavrnila. Najprej, kot je bilo predhodno navedeno, niti Francija niti družba VTAN nista predložila analize, iz katere bi bilo razvidno, da bi se v takem položaju „čisti dodatni strošek“, ki bi nastal za družbo Veolia Transport zaradi pogodb z družbo Ryanair/AMS, povrnil s prihodnjimi dobički za družbo Veolia Transport, izhajajočimi iz teh prvih izkušenj z upravljanjem letališč. Niti ni dokazov, da družba Veolia Transport teh prvih izkušenj ne bi mogla pridobiti na drugem letališču, kjer bi bil čisti strošek nižji.
- (390) Poleg tega je treba opozoriti, da se ravnanje družbe VTAN v razmerju do družbe Ryanair/AMS ne sme ocenjevati ločeno, temveč skupaj z ravnanjem sindikata. To je toliko pomembnejše, ker „čistega dodatnega stroška“ zaradi pogodb, sklenjenih z družbama Ryanair in AMS, dejansko ni bilo treba financirati družbi VTAN, temveč ga je s pavšalnim prispevkom, ki zagotavlja uravnoteženo upravljanje in razumno korist za družbo VTAN, financiral sindikat. Vendar sindikat z vidika svoje donosnosti ni imel interesa, da bi spodbudil sklenitev pogodb, na podlagi katerih bi lahko družba Veolia Transport pridobila prve izkušnje z upravljanjem letališč, da bi razvila svojo dejavnost na tem področju. Glede na morebitni interes družbe Veolia Transport za razvoj navedene dejavnosti torej ni mogoče sklepati, da je sindikat skupaj z družbo VTAN ravnal tako, kot bi ravnal udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki ga motivirajo obeti za dobiček.

⁽¹¹⁶⁾ Nove smernice, točka 60.

⁽¹¹⁷⁾ Z drugimi besedami, če je dodatna donosnost, ki se pričakuje od te transakcije, pozitivna.

⁽¹¹⁸⁾ Nove smernice, točka 62.

- (391) Poleg tega je treba pripomniti, da so se nekatere zainteresirane tretje strani v pripombah k uporabi načela udeleženca v tržnem gospodarstvu za različne zadevne pogodbe sklicevale na to, da bi lahko bili pogoji, ponujeni družbi Ryanair, ponujeni ali pa tudi ne drugim letalskim prevoznikom, ki bi morda želeli uporabljati letališče Nîmes. Ta trditev je brezpredmetna. Z vidika upravljavca letališča, ki ga motivirajo obeti za dobiček, namreč lahko objektivni dejavniki upravičijo samo to, da so različnim letalskim prevoznikom ponujeni različni pogoji. Navesti je mogoče na primer obseg pričakovanega prometa, število in vrsto rut ter z njimi povezana pogostost letov ali pa naravo storitev, ki jih zahteva prevoznik. Koliko so bili ali bi lahko bili pogoji, ki sta jih zbornica in družba VTAN ponudili družbi Ryanair, ponujeni drugim letalskim prevoznikom, je torej v okviru načela udeleženca v tržnem gospodarstvu brezpredmetno.
- (392) Ob upoštevanju vsega navedenega Komisija meni, da je treba v obravnavanem primeru uporabiti pristop, ki je v novih smernicah na splošno priporočen za uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu v zvezi z razmerji med letališči in letalskimi prevozniki, in sicer predhodno analizo dodatne donosnosti. Ta pristop je utemeljen z dejstvom, da ima lahko upravitelj letališča objektivni 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 bi sklenila ⁽¹¹⁹⁾, ne glede na kakršno koli primerjavo s pogoji, ponujenimi drugim letalskim prevoznikom, ali s pogoji, ki jih ponujajo drugi upravitelji letališč.

7.1.1.2.4.3 Sklepna ugotovitev o pravilih za uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu

- (393) Iz vsega navedenega izhaja, da mora Komisija za uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu v zvezi z obravnavanimi pogodbami vsako pogodbo o tržnih storitvah analizirati skupaj s pripadajočo pogodbo o letaliških storitvah in presoditi, ali bi hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki ga motivirajo obeti za dobiček in upravlja letališče Nîmes, sklenil ti pogodbi. Zato je treba opredeliti dodatno donosnost pogodb, kot bi jo udeleženec v tržnem gospodarstvu ocenil ob sklenitvi teh pogodb, in sicer z oceno naslednjih dejavnikov za celotno obdobje izvajanja pogodb:
- pričakovanega prihodnjega dodatnega prometa na podlagi izvajanja teh pogodb, po možnosti ob upoštevanju učinkov tržnih storitev na koeficiente zasedenosti na rutah, zajetih v pogodbah,
 - pričakovanih prihodnjih dodatnih prihodkov zaradi izvajanja teh pogodb, vključno s prihodki iz letaliških pristojbin in storitev zemeljske oskrbe, ustvarjenih na rutah, zajetih v teh pogodbah, ter prihodki iz neletalskih dejavnosti iz dodatnega prometa, ustvarjenega z izvajanjem teh pogodb, ter
 - pričakovanih prihodnjih dodatnih stroškov zaradi izvajanja teh pogodb, vključno s stroški poslovanja in morebitnimi dodatnimi stroški naložb na rutah, zajetih v teh pogodbah, ter stroški tržnih storitev.
- (394) 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 upravitelja letališča. Pozitivna neto diskontirana vrednost načeloma kaže, da zadevne pogodbe ne omogočajo gospodarske prednosti, negativna neto sedanja vrednost pa kaže na obstoj takšne prednosti.
- (395) V zvezi s to oceno je treba opozoriti, da so trditve družbe Ryanair in upravljavcev, da je cena tržnih storitev, ki so jih kupili upravitelji, enaka ali nižja od cene, ki se lahko šteje za „tržno ceno“ za take storitve, brezpredmetne. Hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki ga motivirajo obeti za dobiček, namreč ne bi bil pripravljen kupiti takih storitev, niti po ceni, ki je enaka ali nižja od „tržne cene“, če bi napovedi kljub pozitivnim učinkom takih storitev na pogostost letov na zadevnih rutah kazale, da bodo dodatni stroški zaradi pogodb presegali dodatne prihodke po sedanji vrednosti. V takem primeru bi bila namreč „tržna cena“ višja od cene, ki bi jo bil pripravljen plačati, zato je logično, da bi se zadevnim storitvam odrekel.

⁽¹¹⁹⁾ Z drugimi besedami, če je dodatna donosnost, ki se pričakuje od te transakcije, pozitivna.

- (396) Iz enakih razlogov dejstvo, da so lahko cene iz pogodbe o letaliških storitvah enake ali višje od cen, ki jih zaračunavajo upravljavci delno primerljivih letališč, ali v skladu z njimi, v okviru te analize ni pomembno, saj ni mogoče pričakovati, da bodo prinesle dodatne prihodke, ki zadoščajo za kritje dodatnih stroškov.

7.1.1.2.5 Uporaba načela udeleženca v tržnem gospodarstvu

- (397) Za oceno zadevnih pogodb in glede na predhodne ugotovitve je treba opozoriti, da je treba obstoj in znesek elementov pomoči v teh pogodbah oceniti ob upoštevanju okoliščin ob sklenitvi pogodb⁽¹²⁰⁾ ter, natančneje, ob upoštevanju informacij, ki so bile takrat na voljo, in razvoja, ki ga je bilo mogoče takrat predvideti.
- (398) Komisija je med postopkom pozvala Francijo k predložitvi ocen donosnosti, dodatnih stroškov in prihodkov, povezanih z različnimi pogodbami, ki so bile morda opravljene pred sklenitvijo teh pogodb. Edini podatki, ki jih je Francija predložila v odgovor na ta poziv, izhajajo iz poslovnega načrta, ki ga je družba Veolia Transport pripravila septembra 2006 (v nadaljnjem besedilu: poslovni načrt družbe VTAN), to je nekaj mesecev, preden je postala nov upravljavec letališča, da bi ocenila ravnotežje novega prenosa pooblastil za opravljanje javnih storitev. Ta poslovni načrt ni bil povezan z eno ali več posameznimi pogodbami, temveč so bili v njem podrobno navedeni ocenjeni stroški in prihodki, povezani s celotnim upravljanjem letališča, med celotnim trajanjem novega prenosa pooblastil za opravljanje javnih storitev (2007–2011).
- (399) Francija je poleg tega predložila vsebino študije, ki jo je za družbo VTAN izvedel ekonomski svetovalec (v nadaljnjem besedilu: študija VTAN) in katere namen je bil na podlagi poslovnega načrta družbe VTAN oceniti, koliko dodatni promet, ustvarjen na podlagi nove pogodbe, vpliva na različne stroškovne in prihodkovne postavke, pri čemer so izvzeti stroški, nastali zaradi pogodb o tržnih storitvah.
- (400) Kar zadeva prihodke upravljavca letališča, iz študije VTAN izhaja, da se prihodki iz letalskih dejavnosti, ki izvirajo iz letaliških pristojbin in storitev zemeljske oskrbe, po naravi spreminjajo glede na dodatni promet, podobno kot prihodki iz komercialnih neletalskih dejavnosti (povezani z dejavnostjo trgovin, restavracij in parkirišč, ki so na letališkem območju). Nasprotno pa na prihodke iz državnih neletalskih dejavnosti (običajno so to stalne najemnine, ki jih upravljavec letališča Nîmes prejema od različnih podjetij na letališču) ne vplivajo spremembe v prometu in jih torej ni treba upoštevati v dodatni analizi.
- (401) Kar zadeva stroške, iz študije izhaja, da na nekatere stroškovne postavke, kakršne so stroški poslovanja in strukturni stroški, ne vplivajo spremembe v prometu, druge postavke, kakršne so nakupi, pa so neposredno povezane s prometom. Kar zadeva stroške vzdrževanja in popravil, iz študije izhaja, da so zadevne infrastrukture uporabljali brez razlike družba Ryanair in drugi uporabniki letališča (šola za usposabljanje, podjetja s sedežem na letališču, civilna zaščita), zato je pretežni del stroškov stalen in se torej ne spreminja glede na promet⁽¹²¹⁾. Vendar je mogoče glede na navedeno študijo del teh stroškov, ki je sicer majhen, vendar ni zanemarljiv (ocenjen na 8 % celotnih stroškov servisiranja in vzdrževanja), pripisati družbi Ryanair.
- (402) V študiji je bilo upoštevano, da je bil del stroškov osebja neodvisen od prometa, pri čemer je bilo mogoče prometu družbe Ryanair pripisati samo stroške, povezane z delovnimi mesti za sprejemanje letal in potnikov, ter del stroškov, povezanih z delovnimi mesti v upravi. V navedeni študiji je bilo tako ocenjeno, da stroški osebja, ki jih je mogoče pripisati družbi Ryanair, zajemajo [40–50] % celotnih stroškov osebja.

⁽¹²⁰⁾ Glej na primer sodbo v zadevi Freistaat Thüringen proti Komisiji, T-318/00, ZOdl. 2005, str. II-4179, točka 125, in sodbo v zadevi EDF, C-124/10, še neobjavljena v ZOdl., točke 85, 104 in 105.

⁽¹²¹⁾ Če torej ne bi bilo ene ali več pogodb med tistimi, ki so zajete v tej preučitvi, bi bilo treba zadevne stroške financirati za redno vzdrževanje infrastrukture. Komisija meni, da bi upravljavec letališča v skrajnem primeru, ko bi se družba Ryanair odločila popolnoma ukiniti vse dejavnosti na letališču zaradi poslovnih pogojev, ki jih je upravljavec letališča predlagal ob pogajanju za sklenitev pogodbe, vsaj nekaj časa ohranjal dejavnost na letališču, da bi še naprej zagotavljal storitve preostalim strankam (civilna zaščita, šola za usposabljanje, podjetja, ki s sedežem na letališču), in poskušal najti nove redne letalske prevoznike, ki bi bili na njem pripravljeni uvesti rute. Zato Komisija v okviru uporabe načela udeleženca v tržnem gospodarstvu za različne zadevne pogodbe meni, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki bi upravljal letališče namesto zbornice ali družbe VTAN, iz svoje ocene dodatnih stroškov izključil pretežni del stroškov servisiranja in vzdrževanja infrastrukture, ker bi bilo treba, če ne bi bilo pogodb, po njegovi presoji te stroške tako ali tako financirati. Ista logika se uporablja za vse nujne stroške rednega vzdrževanja delovanja letališča, tudi brez rednega zračnega prometa, kakršen je na primer del stroškov vodstva in uprave.

- (403) V navedeni študiji so bili preučeni tudi davki, ki jih je plačal upravljavec letališča. V njej je bilo ugotovljeno, da zemljiški davek, ki je odvisen le od obsega območja, ki ga upravlja upravljavec letališča, ni odvisen od prometa, medtem ko je dohodek iz dejavnosti odvisen zlasti od ustvarjenega prometa in s tem pretoka potnikov, ter da je davek na izplačane plače neposredno povezan z zgoraj navedenimi stroški osebja. V študiji je bilo nazadnje navedeno mnenje, da je mogoče [40–50] % stroškov za tržne raziskave, ki jih financira upravljavec letališča ter ki se nanašajo hkrati na komercialni potniški promet, razvoj letališča z novimi rutami ali novimi dejavnostmi in razvoj industrijskega središča, pripisati prometu družbe Ryanair.
- (404) V navedeni študiji je bil tako za vsako prihodkovno in stroškovno postavko iz poslovnega načrta družbe VTAN ocenjen odstotek, ki ga je treba uporabiti za določitev deleža, ki ga je mogoče pripisati prometu družbe Ryanair in se zato spreminja glede na promet. V študiji so bile nazadnje upoštevane ocene prometa, zajete v poslovnem načrtu družbe VTAN, iz teh ocen pa so nato za vsako postavko izpeljani dodatni ocenjeni stroški in prihodki na potnika za celotno obdobje.
- (405) Komisija meni, da sta poslovni načrt družbe VTAN in študija VTAN zanesljiva dokaza, ki ju je mogoče upoštevati pri uporabi načela udeleženca v tržnem gospodarstvu. Dokazila iz dokumentacije namreč kažejo, da poslovni načrt družbe VTAN izhaja iz zelo poglobljene analize, ki je toliko bolj zanesljiva, ker je moral biti ta poslovni načrt osnova za določitev pavšalnega prispevka, s katerim je bilo treba zagotoviti finančno ravnotežje pri upravljanju. Poleg tega ni mogoče, da bi na poslovni načrt vplival obravnavani postopek, saj je Komisija začela ukrepati na podlagi pritožbe šele januarja 2010. Glede na preučitev tega poslovnega načrta in z njim povezanih dokumentov je mogoče ugotoviti, da med predpostavkami, na katere se je družba Veolia Transport oprla pri njegovi pripravi, ni nepreudarnih ali neuresničljivih predpostavk. Tudi študija VTAN temelji na razumnih predpostavkah. Komisija jo je zato, kot bo navedeno v nadaljevanju, upoštevala.
- (406) Poleg poslovnega načrta družbe VTAN je edini finančni izračun, ki ga je predložila Francija, študija gospodarskih učinkov letališča Nîmes, izvedena leta 2006. Ta študija se nanaša pretežno na gospodarski učinek dejavnosti letališča na gospodarstvo regije, zlasti rut, na katerih družba Ryanair opravlja lete s tega letališča. Zato ta študija ni upoštevna za uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, v okviru katerega je pomembna le donosnost letališča.
- (407) Po mnenju družbe Ryanair neobstoja poslovnega načrta ob sklenitvi pogodb, kot so pogodbe, zajete v formalnem postopku preiskave, ni mogoče uporabiti kot dokaz, da ni bilo upoštevano načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (408) Komisija meni, da je neobstoj poslovnega načrta ali, splošneje, kakršne koli kvantitativne analize donosnosti, izvedene pred sklenitvijo sporazuma, resen znak, da pogodbe, sklenjene za zbornico z družbama Ryanair in AMS, ne izpolnjujejo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, zlasti ker Francija in zbornica v zvezi s temi pogodbami nista mogli zagotoviti nobene kvantitativne analize donosnosti, niti nepopolne, ki bi bila pripravljena pred sklenitvijo pogodb.
- (409) Ta ugotovitev v veliki meri velja tudi za družbo VTAN, ki je sicer pripravila trden in podroben poslovni načrt za celotno upravljanje letališča, vendar pozneje glede na dokazila iz dokumentacije ni izvedla posamezne analize donosnosti različnih pogodb, sklenjenih z družbama Ryanair in AMS, pred njihovo sklenitvijo, čeprav bi lahko za to uporabila zgoraj navedeni poslovni načrt ⁽¹²²⁾.
- (410) Po navedbah Francije je „tedanji upravljavec prvotno sprejemal odločitve glede na napovedi rasti prometa, ki so dopuščale možnosti za uvedbo novih storitev, in to ne glede na neposredne gospodarske učinke, ki bi lahko iz tega izhajali za letališče z vidika gospodarskih učinkov, pričakovanih za regijo“ ⁽¹²³⁾. To dejstvo dodatno potrjuje, da v pogodbah z družbama Ryanair in AMS ni upoštevano načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu.

⁽¹²²⁾ V poslovnem načrtu so predstavljeni ocenjeni prihodki in stroški, ki se nanašajo na celotno dejavnost letališča in iz katerih so razvidni ocenjeni poslovni rezultati te dejavnosti. Ker se navedeni načrt nanaša na celotno dejavnost, v njem ni analizirana ocenjena donosnost posameznih pogodb. Družba VTAN bi lahko za analizo donosnosti posameznih pogodb določila dodatne ocenjene prihodke in stroške teh pogodb, tako da bi izhajala iz nekaterih podatkov v poslovnem načrtu, kakršni so na primer prihodki iz neletalskih dejavnosti za celotno letališče.

⁽¹²³⁾ Glej opombo 85.

- (411) Dodaten znak, ki to jasno potrjuje, je dejstvo, da je družba Veolia Transport, tik preden je postala upravljavec letališča, menila, da bi lahko promet družbe Ryanair zmanjšal donosnost letališča. V dokumentih, ki jih je družba Veolia Transport predložila v okviru razpisnega postopka, je tako navedeno: „Poleg tega bi bilo mogoče zamenjavo dejavnosti družbe Ryanair (ki ima na letališču posebno ugodne pogoje) dolgoročno ugodno nadomestiti s prihodom družb, ki bi lahko sprejele gospodarske pogoje, cenejše za upravljavca letališča [...]“⁽¹²⁴⁾; „Prevzem več kot [...] odstotnega tveganja s strani organa, ki prenese pooblastila, je mogoče utemeljiti s strateškim pristopom števila turistov, ki ji prepelje družba RYANAIR, za gospodarstvo departmaja Gard; kot smo namreč pojasnili v ponudbi, prihod te družbe (pod posebno ugodnimi pogoji) na ravni letališča povzroča gospodarske izgube, vendar prinaša precejšen dobiček na ravni lokalnega gospodarstva.“⁽¹²⁵⁾; „Družba RYANAIR se običajno odloča za majhna ali srednje velika letališča, zlasti v Franciji, s katerimi s pogajanjem določi zelo ugodne materialne in/ali finančne pogoje.“⁽¹²⁶⁾; „Skratka, če združimo glavno pogodbo in pogodbo družbe Airport Marketing Services, je iz salda transakcij z družbo RYANAIR razviden negativen promet (med [...] 000 EUR in [...] 000 EUR glede na stanje ponudbe in število potnikov, kar pomeni, da je povprečni strošek na potnika na odhodnem letu za letališče od [...] do [...] EUR na potnika brez davka“⁽¹²⁷⁾.
- (412) Kot je pojasnjeno v nadaljevanju, so te različne navedbe podprte z oceno Komisije v zvezi z analizo donosnosti, ki bi jo opravil hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu.
- (413) Komisija je med postopkom pozvala Francijo, naj ponovno pripravi kvantitativno analizo donosnosti, ki bi jo udeleženec v tržnem gospodarstvu opravil pred sklenitvijo pogodb z družbama Ryanair in AMS, na podlagi objektivnih informacij, s katerimi so bili upravljavci seznanjeni ob sklenitvi pogodb, in na podlagi predvidenega razvoja.
- (414) Francija je v odgovor na ta poziv predložila ponovno pripravljeno analizo ocenjenih dodatnih stroškov in prihodkov, povezanih s posameznimi pogodbami z družbama Ryanair in AMS. Ta analiza za obdobje upravljanja zbornice temelji predvsem na naknadnih podatkih, to je podatkih, knjiženih po sklenitvi pogodb. Zato je metoda, ki jo je uporabila Francija, vključevala izračun povprečnih stroškov na enoto in prihodkov na potnika na podlagi stroškov poslovanja in prihodkov letališča, ki so bili knjiženi v obdobju 2000–2006. Francija je v okviru analize posameznih pogodb te podatke pomnožila z ocenjenim dodatnim prometom za vsako pogodbo, to je prometom, za katerega se lahko ob sklenitvi pogodbe pričakuje, da bo ustvarjen na podlagi pogodbe. Ker ta analiza temelji predvsem na podatkih o stroških in prihodkih, knjiženih po sklenitvi različnih pogodb, in ne nujno na informacijah, ki jih je bilo mogoče predvideti ob sklenitvi pogodb, ta metoda ne more izražati ocene donosnosti, ki bi jo udeleženec v tržnem gospodarstvu opravil pred odločitvijo glede sklenitve teh pogodb.
- (415) Poleg tega v zvezi s stroški metoda, ki jo je uporabila Francija, dejansko temelji na skupnih stroških na enoto, to je skupnih stroških upravljanja letališča na potnika, namesto na dodatnih stroških, to je stroških na potnika, ki so posebej nastali na podlagi posamezne pogodbe. 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. Poleg tega metoda znatno zmanjša donosnost nekaterih pogodb in s tem prikrajša zadevne letalske prevoznike.
- (416) Zato je Komisija za uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu opravila svojo analizo z rekonstrukcijo dodatnih stroškov in prihodkov, povezanih z različnimi pogodbami, kot bi jih predhodno izračunal udeleženec v tržnem gospodarstvu v skladu z načelom udeleženca na trgu. Predpostavke in rezultati analize so predstavljeni v nadaljevanju.

7.1.1.2.5.1 Časovni okvir

- (417) Udeleženec v tržnem gospodarstvu bi pri oceni interesa za sklenitev pogodbe o letaliških storitvah in/ali pogodbe o tržnih storitvah za časovni okvir izbral trajanje veljavnosti zadevne pogodbe ali zadevnih pogodb.

⁽¹²⁴⁾ Priloga 2014-1-1 k dopisu Francije z dne 19. februarja 2014, str. 9.

⁽¹²⁵⁾ Priloga 2014-1-1 k dopisu Francije z dne 19. februarja 2014, str. 15.

⁽¹²⁶⁾ Priloga 2014-1-4 b k dopisu Francije z dne 19. februarja 2014, str. 13.

⁽¹²⁷⁾ Priloga 2014-1-4 b k odgovoru Francije z dne 19. februarja 2014 na zahtevo za informacije z dne 23. decembra 2013, stran 16.

- (418) Zdi se, da ni nikakršnih razlogov za uporabo daljšega obdobja. Preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu se namreč 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, kakršen je družba Ryanair, z vidika svojih dejavnosti veljali in še veljajo za zelo dinamične v smislu uvajanja in ukinjanja rut ali celo povečevanja in zmanjševanja pogostosti letov.
- (419) Poleg tega je treba opozoriti, da razen pri nekaterih pogodbah datum dejanskega začetka dejavnosti, zajetih v pogodbi, ni sovpadal z datumom podpisa pogodbe. V tem primeru je bil za izhodišče uporabljen datum dejanskega začetka izvajanja dejavnosti in ne datum podpisa.
- (420) Opozoriti je treba tudi, da se pri uporabi načela udeleženca v tržnem gospodarstvu ni upoštevalo dejstvo, da družba Ryanair na nekaterih rutah ni delovala v celotnem obdobju, določenem v nekaterih pogodbah, saj ta dejavnik ob sklenitvi pogodb ni bil znan in ga takrat ni bilo mogoče predvideti.
- (421) Komisija bo v nadaljevanju, preden predstavi rezultate analize, opisala predpostavke, na podlagi katerih so se analizirale pogodbe, sklenjene z družbo Ryanair/AMS, glede dodatnega prometa, prihodkov in stroškov.

7.1.1.2.5.2 Dodatni promet in predvideno število povratnih letov

- (422) Analiza, ki jo je opravila Komisija, temelji na dodatnem prometu (to pomeni na številu dodatnih potnikov), ki bi ga udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki bi upravljal letališče Nîmes namesto upravljavcev, lahko predvidel ob sklenitvi pogodb. V zvezi s pogodbo iz leta 2000 to na primer vključuje določitev števila potnikov na letih družbe Ryanair na ruti Nîmes–London, ki bi ga lahko upravljavec letališča Nîmes leta 2000 pričakoval za celotno obdobje izvajanja pogodbe.
- (423) Ocenjeni dodatni promet je bil določen na podlagi števila rut in pogostosti letov, kot sta določena v različnih pogodbah o letaliških storitvah in pogodbah o tržnih storitvah, ter na podlagi pridobljenega števila povratnih letov na leto.
- (424) Poleg tega je Komisija upoštevala zmogljivost letal, ki jih uporablja družba Ryanair, to so Boeing 737-200, Boeing 737-300 in Boeing 737-800.
- (425) Komisija je v zvezi s pogodbami, sklenjenimi od oktobra 2005, ki so zajemale tržne storitve, ki jih je zagotavljala družba AMS, predpostavljala koeficient zasedenosti 85 % na let. Ta predpostavka 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⁽¹²⁸⁾, in enaka oziroma višja od koeficienta zasedenosti, ki ga je Francija predlagala za več pogodb v svojih ponovno pripravljenih analizah donosnosti. Vendar Komisija meni, da se ta visoki koeficient zasedenosti, čeprav gre za ugodno predpostavko, lahko uporabi za izražanje morebitnega ugodnega učinka tržnih storitev na število potnikov na rutah, zajetih v različnih pogodbah, in ob neobstoju drugih elementov, ki količinsko opredeljujejo predvidljiv učinek teh storitev na koeficient zasedenosti.
- (426) Nasprotno pa je Komisija za pogodbe, sklenjene pred oktobrom 2005, uporabila nižje koeficiente zasedenosti. V zvezi s tem sprejete predpostavke so podrobneje opisane v nadaljevanju v analizi posamezne zadevne pogodbe. V zvezi s tem je treba ugotoviti, da pogodba iz aprila 2000 in njene različne spremembe niso določale izvajanja tržnih storitev družbe Ryanair ali njenih hčerinskih družb, temveč odnose z javnostjo v omejenem obsegu (širjenje sporočil za javnost, izvedba tiskovnih konferenc ...), za katere je odgovorna zbornica.
- (427) Nekatere pogodbe so vsebovale navedbe v zvezi s pričakovanim številom potnikov na predvidenih rutah. Ker pa te navedbe niso bile zavezujoče, jih preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu ne bi nujno upošteval v svoji analizi donosnosti. Zato jih Komisija ni upošteval in je za vse pogodbe, sklenjene od leta 2005, uporabila predpostavko 85-odstotnega koeficienta zasedenosti (ki je višji od teh navedb).

⁽¹²⁸⁾ Glej <http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/>.

- (428) Poleg tega so nekatere pogodbe vključevale zavezo letalskega prevoznika v zvezi z minimalnim številom potnikov, ki naj bi bili prepeljani na zadevnih rutah. Vendar bi udeleženec v tržnem gospodarstvu verjetno računal na število potnikov, večje od minimalnega števila, ki bi ga jamčil letalski prevoznik. Udeleženec v tržnem gospodarstvu bi namreč verjetno predpostavljal, 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. Ti minimumi so običajno nižji od predvidevanj Komisije glede dodatnega prometa.

7.1.1.2.5.3 Dodatni prihodki (pogodbe z družbama Ryanair in AMS)

- (429) Komisija si je za vsako transakcijo, zajeto v njeni analizi, prizadevala določiti dodatne prihodke, to je prihodke, nastale zaradi transakcije, kot bi jih ocenil udeleženec v tržnem gospodarstvu.
- (430) Komisija glede uporabe načela enojnega zaračunavanja meni, da je treba upoštevati prihodke iz letalskih in neletalskih dejavnosti.
- (431) Prihodki iz letalskih dejavnosti obsegajo prihodek iz različnih pristojbin, ki jih mora letalski prevoznik plačati upravljavcu letališča, ki so:

— „pristajalna pristojbina“, ki jo sestavlja stalni znesek na povratni let,

— „potniška pristojbina“, ki jo sestavlja stalni znesek na potnika na odhodnem letu,

— pristojbino za storitve zemeljske oskrbe v obliki zneska na povratni let, določenega v različnih pogodbah o letaliških storitvah.

- (432) Pristajalna pristojbina in potniška pristojbina, ki ju uporabljajo upravljavci, sta načeloma regulirani pristojbini za dostop do letaliških infrastruktur, ki se vsem letalskim prevoznikom, ki uporabljajo letališče, zaračunata na podlagi posvetovanj in se objavita. Komisija je v zvezi s temi različnimi pogodbami za napovedane zneske pristajalne in potniške pristojbine na enoto uporabila javne pristojbine, ki so veljale ob sklenitvi pogodb, pri čemer je upoštevala navedbe iz pogodb o načinu izračuna pristojbin, ki se zaračunavajo družbi Ryanair, in jih indeksirala po 2-odstotni stopnji na leto, ker je bilo razumno predvideti, da se bodo regulirane pristojbine vsako leto zvišale v skladu z inflacijo. Sistem reguliranih letaliških pristojbin ne določa samodejne indeksacije, temveč pravico upravljavca, da navedene pristojbine sčasoma prilagodi po postopku posvetovanja. Ob sklenitvi različnih zadevnih pogodb torej ni bilo mogoče zanesljivo predvideti prihodnjega razvoja navedenih reguliranih pristojbin. Komisija v teh okoliščinah meni, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu lahko izdelal enostavno in logično predpostavko, v skladu s katero bi se pristojbine vsako leto zvišale v skladu z inflacijo, pri čemer bi upošteval 2-odstotno stopnjo inflacije, ki je ciljna stopnja Evropske centralne banke (v nadaljnjem besedilu: ECB) za euroobmočje⁽¹²⁹⁾.
- (433) Pristojbina za zemeljsko oskrbo ni regulirana, ampak je predmet dvostranskih pogajanj. V različnih pogodbah o letaliških storitvah, sklenjenih z družbo Ryanair, so te pristojbine določene v obliki fiksnih zneskov na povratni let brez indeksacije, razen v primerih, ko ta pristojbina ni predvidena. Komisija je ta znesek zato uporabila v svoji analizi.
- (434) Da bi Komisija izračunala prihodek iz treh navedenih letaliških pristojbin, ki bi ga udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval od posamezne pogodbe, je uporabila napovedi glede števila povratnih letov (za pristajalno pristojbino in pristojbino za zemeljsko oskrbo) in dodatnega prometa (za potniško pristojbino), kot je bilo določeno v vsaki posamezni pogodbi, ter jih pomnožila z zneski na enoto pristojbin, kot so bili določeni zgoraj.

⁽¹²⁹⁾ ECB si pri uresničevanju cilja stabilnosti cen prizadeva ohraniti srednjeročno stopnjo inflacije „pod 2 %, vendar blizu te vrednosti“. Prosti prevod angleškega izvirnika: „In the pursuit of price stability, the ECB aims at maintaining inflation rates below, but close to, 2 % over the medium term.“ Glej: <http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html>.

- (435) Komisija je v zvezi s prihodki iz neletalskih dejavnosti, kar zadeva pogodbe, ki jih je sklenila družba VTAN, sprejela pristop Francije, pri katerem se uporabi znesek dodatnih prihodkov iz neletalskih dejavnosti ⁽¹³⁰⁾, ki izhaja iz zgoraj navedene študije VTAN. Kot je bilo namreč pojasnjeno zgoraj, sta ta študija in poslovni načrt družbe VTAN, na podlagi katerega je bila narejena, sprejemljivi osnovi za podkrepitev analize ocenjene donosnosti.
- (436) Komisija je morala pri pogodbah, ki jih je sklenila zbornica, uporabiti drugačen pristop, saj zbornica pred sklenitvijo teh pogodb, kolikor je seznanjena Komisija, ni pripravila ocene prihodkov iz neletalskih dejavnosti. Komisija se je oprla na podatke, ki jih je Francija predložila v zvezi s celotnimi prihodki letališča iz komercialnih neletalskih dejavnosti v obdobju 1999–2006. Komisija meni, da so ti podatki najzanesljivejša osnova, saj se komercialni prihodki za razliko od državnih prihodkov, ki so stalni, spreminjajo glede na promet, in to skoraj sorazmerno. Po mnenju Komisije je verjetno, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu ob sklenitvi različnih pogodb znesek prihodkov iz dodatnih neletalskih dejavnosti na potnika določil na podlagi skupnih prihodkov letališča iz komercialnih neletalskih dejavnosti na potnika v obdobju tik pred sklenitvijo zadevne pogodbe, ki bi bilo dovolj dolgo, da bi bili prihodki reprezentativni. Komisija je uporabila obdobje treh let, ko so bili navedeni podatki v tem obdobju na voljo ⁽¹³¹⁾. Ko so bili navedeni podatki na voljo le za krajše obdobje (na primer eno leto pri pogodbi iz aprila 2000), je Komisija uporabila samo to krajše obdobje. Komisija je poleg tega upoštevala inflacijo, pri čemer je uporabila 2-odstotno indeksacijo ⁽¹³²⁾.
- (437) V razpredelnici 5, prikazani v tej uvodni izjavi, so predstavljeni skupni prihodki letališča iz komercialnih neletalskih dejavnosti za vsako leto v obdobju 1999–2011 in povprečni znesek prihodkov iz neletalskih dejavnosti na enoto na potnika v predhodnih treh letih za vsako leto posebej, ali daljše predhodno obdobje, za katero so podatki na voljo, če je krajše od treh let.

Razpredelnica 5

Skupni prihodki iz komercialnih neletalskih dejavnosti na potnika

Leto	Skupno število potnikov	Skupni prihodki iz komercialnih neletalskih dejavnosti	Drseče povprečje za tri predhodna leta (ali za krajše obdobje glede na razpoložljive podatke)
1999	297 150	[600 000–800 000]	
2000	277 521	[400 000–600 000]	[2–4]
2001	319 378	[800 000–1 000 000]	[2–4]
2002	231 122	[600 000–800 000]	[2–4]
2003	134 444	[400 000–600 000]	[2–4]
2004	156 581	[400 000–600 000]	[2–4]
2005	206 128	[1 000 000–1 200 000]	[2–4]
2006	226 887	[400 000–600 000]	[2–4]

⁽¹³⁰⁾ V študiji VTAN je bil izračunan znesek dodatnih prihodkov iz neletalskih dejavnosti na potnika v višini [2–4] EUR.

⁽¹³¹⁾ Udeleženec v tržnem gospodarstvu bi zadevno obdobje izbral ob upoštevanju več dejavnikov, in sicer najprej izravnalnega učinka zaradi razmeroma dolgega obdobja ter slabosti dolgega obdobja, kot so morebitne spremembe preferenc potnikov in njihovih načinov porabe v daljšem obdobju. Zato bi bil v primeru uporabe povprečnih prihodkov iz neletalskih dejavnosti na potnika v enem letu pridobljeni znesek preveč odvisen od posebnih okoliščin v navedenem letu, kar upravičuje izbiro daljšega obdobja. Petletno obdobje se 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.

⁽¹³²⁾ V zvezi z utemeljitvijo te 2-odstotne stopnje glej uvodno izjavo 432.

- (438) Uporabljene predpostavke so v prid družbe Ryanair. Ugotovljeno je namreč, da je znesek dodatnih prihodkov iz neletalskih dejavnosti na potnika, izhajajoč iz te metode, višji od zneska, izhajajočega iz poslovnega načrta družbe VTAN.

7.1.1.2.5.4 *Dodatni stroški (pogodbe z družbama Ryanair in AMS)*

- (439) Dodatni stroški, ki bi jih udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki upravlja letališče namesto upravljavcev, običajno lahko pričakoval pri vsaki transakciji (po potrebi vključno s pogodbo o letaliških storitvah in pogodbo o tržnih storitvah), lahko spadajo v naslednje tri kategorije:

— stroški nakupa/tržnih storitev,

— finančne spodbude, ki ustrezajo deležu prihodka iz letaliških pristojbin, ki ga upravljavec letališča v skladu s pogodbo o letaliških storitvah plača družbi Ryanair glede na merila, kakršno je obseg prometa,

— dodatni stroški naložb, ki izhajajo iz naložb, izvedenih zaradi transakcije, in

— dodatni stroški poslovanja, to so stroški poslovanja (osebje, razni nakupi), ki lahko nastanejo zaradi izvedbe transakcije.

- (440) Komisija je v zvezi s stroški pogodb o tržnih storitvah in „finančnih spodbud“ upoštevala zneske, določene v različnih pogodbah o tržnih storitvah in mehanizmih finančnih spodbud, določenih v različnih pogodbah o letaliških storitvah.

- (441) Tako kot pri napovedih glede prometa ocenjena plačila za trženje ne ustrezajo nujno zneskom, ki so bili dejansko plačani, ker bi lahko bili ti zneski zaradi nekaterih dogodkov, do katerih bi prišlo po sklenitvi pogodb, drugačni od prvotno ocenjenih. Tako je zlasti na primer, če je pogodba predčasno prekinjena. Vendar se ti dogodki ne bi smeli upoštevati pri uporabi načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, saj nastanejo po sklenitvi pogodb.

- (442) Glede dodatnih stroškov naložb niso bili ugotovljeni 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 ene ali več pogodb, zajetih v formalnem postopku preiskave.

- (443) Ker ni poslovnih načrtov za posamezne pogodbe, so dodatni stroški poslovanja, ki jih je bilo mogoče predvideti ob sklenitvi različnih pogodb, kategorija stroškov, ki jo je najtežje določiti. Za stroške poslovanja zlasti ni mogoče uporabiti pristopa, uporabljenega za prihodke iz neletalskih dejavnosti, ki je za obdobje pred letom 2007 vključeval uporabo skupnih prihodkov letališča iz komercialnih neletalskih dejavnosti za določitev dodatnih prihodkov na potnika.

- (444) V skladu s takim pristopom bi se skupni stroški poslovanja letališča, zmanjšani na število potnikov, obravnavali kot dodatni stroški. Vendar stalni stroški predstavljajo velik delež stroškov poslovanja letališča, kar pomeni, da so skupni stroški poslovanja na potnika večinoma verjetno bistveno višji od dodatnih stroškov.

- (445) Za oceno dodatnih stroškov poslovanja mora Komisija uporabiti elemente iz analize upravljavca letališča, saj sama ne more oceniti, kako lahko določena pogodba vpliva na različne stroškovne postavke letališča.

- (446) Vendar so edine predhodne ocene, na katere se lahko opre Komisija, navedene v poslovnem načrtu družbe VTAN, na podlagi katere je bil v študiji VTAN izračunan dodatni strošek poslovanja na potnika v višini [2–4] EUR. Ker ni nobene boljše ocene, Komisija meni, da je navedeni znesek sprejemljiva podlaga za določitev vpliva dodatnega prometa na stroške poslovanja letališča. Ta številka je bila namreč ugotovljena na podlagi poslovnega načrta družbe VTAN, ki je iz predhodno navedenih razlogov vir zanesljivih predhodnih podatkov, in iz študije VTAN. Kot je bilo predhodno pojasnjeno, študija VTAN vsebuje natančno in verodostojno oceno, koliko se različne postavke stroškov poslovanja letališča spreminjajo glede na promet. Komisija je torej uporabila ta podatek pri svoji oceni pogodb, sklenjenih z družbama Ryanair in AMS.

- (447) Pogodbe z družbo VTAN so bile sklenjene med letoma 2007 in 2010, to je po pripravi poslovnega načrta družbe VTAN in v precej omejenem obdobju, ki ji je sledilo. Uporaba predhodno navedene ocene dodatnega stroška poslovanja na potnika je torej navedena posebej za te pogodbe.
- (448) Navedena ocena je, ker ni boljše, sprejemljiva tudi za pogodbe, ki jih je sklenila zbornica, čeprav je bil poslovni načrt družbe VTAN pripravljen po njihovi sklenitvi. To velja zlasti za pogodbe iz oktobra 2005, ki so bile sklenjene le nekaj mesecev pred pripravo poslovnega načrta družbe VTAN. Komisija namreč meni, da se oceni dodatnih stroškov poslovanja na potnika, ki bi ju udeleženec v tržnem gospodarstvu izračunal za oktober 2005 in za september 2006 ne bi zelo razlikovali, saj je zelo malo verjetno, da bi se struktura stroškov udeleženca v manj kot enem letu bistveno spremenila.
- (449) Kar zadeva pogodbe, sklenjene med letoma 2000 in 2004, so te časovno še bolj oddaljene od priprave poslovnega načrta družbe VTAN. Zato in ker ni boljše možnosti, Komisija meni, da so povprečni dodatni stroški poslovanja v višini [2–4] EUR na potnika indeks, prilagojeni glede na ocenjeno 2-odstotno inflacijo, primerni tudi za analizo starejših pogodb.
- (450) Treba je pripomniti, da je za vsako pogodbo, ki jo je sklenila zbornica, dodatni strošek poslovanja, ki ga je predlagala Francija ([5–7] EUR na potnika) in je izračunan kot povprečje stroškov poslovanja na potnika, knjiženih v obdobju 2000–2006, precej višji od dodatnega stroška na potnika, ki ga je uporabila Komisija in je po njenem mnenju ustrežnejši glede na zgoraj navedene ugotovitve.
- (451) Za vsako transakcijo se torej dodatni strošek poslovanja na potnika pomnoži z ocenjenim dodatnim prometom, da se za vsako posamezno leto določijo skupni dodatni stroški poslovanja, povezani s pogodbo.

7.1.1.2.5.4.1 Podrobnosti o različnih pogodbah

- (452) Komisija bo v nadaljevanju predstavila izsledke svoje analize različnih pogodb, ki jo je pripravila v skladu z zgoraj opisano metodo. Predstavljene bodo tudi posebnosti vsake pogodbe, ki so upoštevne za to analizo.

7.1.1.2.5.4.1.1 Pogodba z dne 11. aprila 2000

- (453) Ta pogodba se je nanašala na opravljanje letov na vsakodnevni ruti v London z letalom Boeing 737-200, ki ima 130 sedežev. Po navedbah Francije se je družba Ryanair pri zbornici ustno zavezala k 70-odstotnemu koeficientu zasedenosti. Komisija meni, da bi lahko udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval nekoliko večjo zasedenost, saj bi razumno domneval, da je družba Ryanair predvidela „varnostno razliko“ med navedeno ustno zavezo in dejansko pričakovano zasedenostjo. Ker pa družba Ryanair ni imela predhodnih izkušenj z opravljanjem letov v Nîmes in ker pogodba ni določala tržnih dejavnosti, primerljivih s tistimi, ki jih je pozneje opravljala družba AMS, Komisija meni, da uporaba 85-odstotnega koeficienta, ki se je upošteval pri pogodbah, sklenjenih od leta 2005, ni ustrezna. Zato je uporabila 75-odstotni koeficient. Komisija ugotavlja, da je ta koeficient bolj ali manj enak koeficientu iz obdobja 2000–2002.
- (454) Komisija je na podlagi zgoraj opisanih načel v svojo analizo vključila dodatni promet, dobljen na podlagi navedene 75-odstotne zasedenosti za vsakodnevno ruto, na kateri leti letalo s 130 sedeži, ter z njim povezane dodatne prihodke in dodatne stroške poslovanja. Rezultati te analize so prikazani v razpredelnici 6, ki je navedena v tej uvodni izjavi.

Razpredelnica 6

Končni rezultat ponovno pripravljene predhodne analize donosnosti iz sporazuma z dne 11. aprila 2000

[illegible]

- (455) Iz razpredelnice 6 v prejšnji uvodni izjavi je razvidno, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu vsako leto do izteka pogodbe iz leta 2000 pričakoval pozitivne dodatne letne tokove in torej pozitivno dodatno donosnost.
- (456) Poleg tega je družba Air France leta 2000 še vedno opravljala redne odhodne lete z letališča Nîmes. Po navedbah Francije je zbornica takrat poskusila povečati raznolikost komercialne dejavnosti letališča in je v okviru tega začela posvetovanja z več nizkocenovnimi prevozniki, še prej pa je analizirala tudi dejavnosti prevoza tovora in čarterskih letov. Komisija v tem okviru meni, da se lahko sklenitev sporazuma z dne 11. aprila 2000 šteje za del splošne strategije zbornice, ki naj bi vsaj dolgoročno omogočila donosnost letališča ⁽¹³³⁾.
- (457) Iz navedenega izhaja, da sporazum z dne 11. aprila 2000 družbi Ryanair ni omogočil gospodarske prednosti, zato ne pomeni državne pomoči za navedeno družbo.

7.1.1.2.5.4.1.2 Izmenjave dopisov od konca leta 2001 do začetka leta 2002

- (458) Sporazum z dne 11. aprila 2000 je bil spremenjen z izmenjanimi dopisi med zbornico in družbo Ryanair z dne 28. novembra 2001, 11., 18., 21. in 24. decembra 2001 ter 2., 5. in 15. februarja 2002 (v nadaljnjem besedilu: dopisi, izmenjani od konca leta 2001 do začetka leta 2002).
- (459) Iz teh izmenjanih dopisov in pojasnil, ki jih je v zvezi z njimi navedla Francija, je razvidno, da gre pri teh izmenjavah za transakcijo, ki je vključevala spremembo sporazuma z dne 11. aprila 2000 z zvišanjem plačil za trženje za [...] FRF (to je [...] EUR) na potnika na odhodnem letu od 1. januarja 2002 do izteka veljavnosti sporazuma in z nadaljnjim zvišanjem teh plačil za dodatni znesek [...] FRF (to je [...] EUR) na potnika na odhodnem letu v obdobju od 29. aprila do 31. oktobra 2002 (v nadaljnjem besedilu: poletna sezona 2002), če družba Ryanair v navedenem obdobju uvede dodaten vsakodnevni let na svoji ruti v London.
- (460) Po navedbah Francije še en dodaten let pomeni 185 morebitnih dodatnih letov v poletni sezoni 2002, kar bi lahko glede na letalo, namenjeno prevozu 148 potnikov, in 75-odstotni koeficient zasedenosti, ki je bolj ali manj enak predhodno ustvarjenemu prometu, povzročilo dodatni promet, ocenjen na 41 070 potnikov. Predpostavka 75-odstotnega faktorja zasedenosti se zdi razumna, saj ustreza prometu, ustvarjenemu v predhodnem obdobju, poleg tega pa z dopisi, izmenjanimi od konca leta 2001 do začetka leta 2002, niso bili predvideni dodatni tržni ukrepi družbe Ryanair ali zbornice, na podlagi katerih bi se lahko promet bistveno povečal.
- (461) Ta dodatni promet, ki ustreza uvedbi dodatnega leta v poletni sezoni 2002, je edini dodatni promet, povezan z dopisi, izmenjanimi od konca leta 2001 do začetka leta 2002, saj z njimi ni bilo predvideno, da se bo zunaj poletne sezone 2002 spremenila pogostost vsakodnevnih letov, ki je v sporazumu z dne 11. aprila 2000 določena za ruto Nîmes-London. Komisija je tako na podlagi zgoraj opisanih načel v svojo analizo vključila ta dodatni promet ter z njim povezane dodatne prihodke in dodatne stroške poslovanja. V zvezi z dodatnimi prihodki iz letalskih dejavnosti je upoštevala letališke pristojbine za leto 2001. Kar zadeva dodatne stroške trženja, je Komisija v analizo vključila splošno povečanje za [...] EUR na potnika na odhodnem letu do izteka veljavnosti sporazuma iz leta 2000 in dodatno povečanje, ki je bilo za poletno sezono 2002 predvideno za vse potnike (in ne samo za potnike na dodatnih letih). Rezultati te analize so prikazani v razpredelnici 7, ki je navedena v tej uvodni izjavi.

⁽¹³³⁾ Nove smernice, točka 66.

- (462) Iz te razpredelnice je razvidno, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval negativne dodatne letne tokove do izteka veljavnosti pogodbe iz leta 2000, kot je bila spremenjena z dopisi, izmenjanimi od konca leta 2001 do začetka leta 2002. Zato je transakcija na podlagi dopisov, izmenjanih od konca leta 2001 do začetka leta 2002, omogočila gospodarsko prednost družbi Ryanair.

7.1.1.2.5.4.1.3 Izmenjani dopisi iz leta 2004

- (463) Pogoji sporazuma z dne 11. aprila 2000 so bili spremenjeni še enkrat, vendar tokrat za bolj omejeno obdobje, in sicer z izmenjavami dopisov in elektronskih sporočil z dne 10. in 16. marca 2004 (v nadaljnjem besedilu: izmenjani dopisi iz leta 2004).
- (464) Iz teh izmenjanih dopisov in pojasnil, ki jih je Francija predložila v zvezi z njimi, je razvidno, da so te izmenjave privedle do spremembe sporazuma z dne 11. aprila 2000 z zvišanjem plačil za trženje za [...] EUR na potnika na odhodnem letu v obdobju od 29. aprila do 31. oktobra 2004 (v nadaljnjem besedilu: poletna sezona 2004), če družba Ryanair v navedenem obdobju uvede dodaten vsakodnevni let na svoji ruti v London.
- (465) Po navedbah Francije še en dodaten let pomeni 185 morebitnih dodatnih letov v poletni sezoni 2004, kar bi lahko glede na letalo, namenjeno prevozu 148 potnikov, in 75-odstotni koeficient zasedenosti pomenilo dodatni promet, ocenjen na 41 070 potnikov. Predpostavka 75-odstotnega faktorja zasedenosti, ki jo je predlagala Francija, se zdi razumna, saj v izmenjanih dopisih iz leta 2004 niso bili predvideni dodatni tržni ukrepi družbe Ryanair ali zbornice, na podlagi katerih bi se lahko promet bistveno povečal v primerjavi s predhodno ustvarjenim prometom.
- (466) Ta dodatni promet, ki ustreza uvedbi dodatnega leta v poletni sezoni 2004, je edini dodatni promet, povezan z izmenjanimi dopisi iz leta 2004. Komisija je tako na podlagi zgoraj opisanih načel v svojo analizo vključila ta dodatni promet ter z njim povezane dodatne prihodke in dodatne stroške poslovanja. Kar zadeva dodatne stroške trženja, je Komisija v svojo analizo vključila enkratno povečanje, ki je bilo za poletno sezono 2004 predvideno za vse potnike (in ne samo za potnike na dodatnih letih). Rezultati te analize so prikazani v razpredelnici 8, ki je navedena v tej uvodni izjavi.

Razpredelnica 8

Končni rezultat ponovno pripravljene predhodne analize donosnosti iz izmenjanih dopisov iz leta 2004

	2004
Skupno število potnikov na dohodnih in odhodnih letih	[0–50 000]
Število povratnih letov na leto	[150–200]
Pristajalna pristojbina	[...]
Potniška pristojbina	[...]
Storitve zemeljske oskrbe	—
Prihodki iz letalskih dejavnosti skupaj	[...]
Prihodki iz neletalskih dejavnosti	[...]
Prihodki skupaj	[...]

	2004
Stroški poslovanja (osebje, razni nakupi itd.)	[...]
Stroški trženja	[...]
Stroški skupaj	[...]
Dodatni tokovi (prihodki minus stroški)	–[100 000–150 000]

- (467) Iz te razpredelnice je razvidno, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval negativen dodatni tok v letu 2004. Zato je transakcija na podlagi izmenjanih dopisov iz leta 2004 omogočila gospodarsko prednost družbi Ryanair.

7.1.1.2.5.4.1.4 Pogodbi iz leta 2005

- (468) Družba Ryanair se je s pogodbo o letaliških storitvah z dne 10. oktobra 2005 in pogodbo o tržnih storitvah, sklenjeno na isti dan (v nadaljnjem besedilu: pogodbi iz leta 2005), zavezala, da bo:

- šest mesecev opravljala vsakodnevni let na ruti v London, ki naj bi se mu dodal še en vsakodnevni let v poletni sezoni 2005,
- na ruti v Liverpool opravljala štiri lete na teden,
- od konca marca 2006 opravljala lete še na tretji ruti, katere uvedba naj bi bila napovedana pred koncem leta 2005, kar naj bi pomenilo vsaj [0–50 000] potnikov na odhodnih letih na leto,
- od konca aprila 2006 opravljala lete še na četrti ruti, katere uvedba naj bi bila napovedana pred koncem leta 2005, kar naj bi pomenilo vsaj [0–50 000] potnikov na odhodnih letih na leto.

- (469) Ti pogodbi sta nadomestili sporazum z dne 11. aprila 2000, ki je bil tako razveljavljen pred prvotnim iztekom veljavnosti, pri čemer so bili določeni popolnoma drugačni pogodbeni pogoji. V preambuli pogodbe o letaliških storitvah iz leta 2005 je navedeno, da družba Ryanair po „preudarnem poskusnem opravljanju letov“⁽¹³⁴⁾ na vsakodnevni ruti v London namerava uvesti stalno dejavnost na letališču Nîmes in povečati število rut z odhodnimi leti s tega letališča, „če bodo tehnični in finančni pogoji, ki jih je predlagala [zbornica], sprejemljivi, **tako da bo opravljanje letov na rutah postalo donosno**“⁽¹³⁵⁾ (kreпки tisk je dodan).

- (470) Ta odlomek kaže, da bi družba Ryanair zbornici, če ta ne bi sprejela pogojev pogodb iz leta 2005, zagrozila z ukinitvijo vseh svojih dejavnosti odhodnih letov z letališča Nîmes, ker opravljanje letov na ruti v London ni bilo ekonomsko donosno. Preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu bi to grožnjo nedvomno vzel resno, zlasti ker sporazum iz aprila 2000 ni vseboval jasne in nepreklicne zaveze družbe Ryanair, da bo opravljala lete na ruti v London deset let, kot je bilo predvideno s sporazumom. Preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki bi deloval namesto zbornice, bi tako najverjetneje menil, da bo družba Ryanair, če ne bo sklenil zadevnih pogodb, ukinila vse svoje dejavnosti opravljanja odhodnih letov z letališča Nîmes.

⁽¹³⁴⁾ Prosti prevod angleškega besedila („a prudent experimental operation“).

⁽¹³⁵⁾ Prosti prevod angleškega besedila („provided that both technical and financial conditions proposed by FNI were acceptable, so as to make the operation of the routes viable“). FNI je oznaka IATA za letališče Nîmes.

- (471) Dodatni promet, povezan s pogodbama iz leta 2005, torej ustreza pričakovanemu prometu na vseh rutah in letih, navedenih v teh pogodbah. Za vsako od teh rut se je iz zgoraj navedenih razlogov, zlasti glede na tržne storitve, ki jih je ponujala družba Ryanair, uporabil 85-odstotni faktor zasedenosti. Ker pogostost letov na tretji in četrti ruti ob sklenitvi pogodb še nista bili znani, ju je Komisija določila sorazmerno glede na minimalno število potnikov, h kateremu se je družba Ryanair zavezala v pogodbah iz leta 2005 ⁽¹³⁶⁾, da bi oblikovala predpostavke, iz katerih bi izhajal preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu.
- (472) Komisija je tako na podlagi zgoraj opisanih načel v svojo analizo vključila ta dodatni promet ter z njim povezane dodatne prihodke in stroške. Vključila je tudi strošek, ki ga predstavljajo finančne „spodbude“ iz člena 8 pogodbe o letaliških storitvah z dne 10. oktobra 2005, in sicer plačilo zbornice družbi Ryanair, ki ustreza [...] EUR na potnika na odhodnem letu in [...] EUR na povratni let.

Razpredelnica 9

Končni rezultat ponovno pripravljene predhodne analize donosnosti iz pogodb z dne 10. oktobra 2005

	2005	2006	2007	2008	2009
Skupno število potnikov na dohodnih in odhodnih letih	[200 000–250 000]	[250 000–300 000]	[250 000–300 000]	[300 000–350 000]	[300 000–350 000]
Število povratnih letov na leto	[750–800]	[800–850]	[850–900]	[900–950]	[900–950]
Pristajalna pristojbina	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Potniška pristojbina	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Storitve zemeljske oskrbe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prihodki iz letalskih dejavnosti skupaj	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prihodki iz neletalskih dejavnosti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prihodki skupaj	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Stroški poslovanja (osebje, razni nakupi itd.)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Stroški trženja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Finančne spodbude	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Stroški skupaj	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dodatni tokovi (prihodki minus stroški)	–[150 000–200 000]	–[250 000–300 000]	–[200 000–250 000]	–[100 000–150 000]	–[50 000–100 000]

⁽¹³⁶⁾ Za četrto ruto je minimalno število potnikov, navedeno v pogodbi ([0–50 000] potnikov na odhodnih letih), enako številu potnikov, določenemu za ruto v Liverpool. Za četrto ruto je torej ugotovljena enaka pogostost letov kot za ruto v Liverpool (štirje leti na teden). V zvezi s tretjo ruto, za katero je bilo v pogodbi določeno minimalno število [0–50 000] potnikov na odhodnih letih, se z enakim sklepanjem predpostavljajo trije leti na teden.

- (473) Iz te razpredelnice je razvidno, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval negativne dodatne letne tokove do izteka veljavnosti pogodb iz leta 2005. Zato je transakcija na podlagi pogodb iz leta 2005 omogočila gospodarsko prednost družbi Ryanair/AMS.

7.1.1.2.5.4.1.5 Aneks z dne 30. januarja 2006

- (474) Iz aneksa z dne 30. januarja 2006 in pojasnil Francije je razvidno, da se je s tem aneksom samo potrdila ohranitev veljavnosti pogodb iz leta 2005 (ki naj bi se iztekli šele konec leta 2009) do takrat, ko bo zbornica prenehala upravljati letališče Nîmes. S tem aneksom torej družbi Ryanair/AMS ni bila dodeljena dodatna prednost v primerjavi s tisto, ki izhaja iz pogodb iz leta 2005. Aneks z dne 30. januarja 2006 torej ne pomeni državne pomoči.

7.1.1.2.5.4.1.6 Aneks z dne 17. oktobra 2006

- (475) Iz besedila aneksa z dne 17. oktobra 2006 in pojasnil Francije je razvidno, da se je s tem aneksom zmanjšal obseg tržnih storitev za leto 2006, ker zbornica ni mogla zagotoviti podpor za trženje, ki bi morale biti navedene na spletnem mestu družbe Ryanair, in ker je bilo opravljanje tržnih storitev prekinjeno za skoraj pol leta. Razlog za to je dejstvo, da zbornica ni mogla zagotoviti besedil, ki naj bi bila objavljena na spletnem mestu družbe Ryanair. Navedene tržne storitve so torej zamujale in so bile izvedene v drugi polovici leta 2006, zaradi česar se je znižal znesek storitev za leto 2006.

- (476) Ker je zadevno zamudo mogoče pripisati zbornici in ker je ta kljub temu pri družbi AMS dosegla znižanje plačil za trženje na podlagi njune pogodbe iz leta 2005, je zbornica v tem primeru ravnala kot preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu. Aneks z dne 17. oktobra 2006 torej ni omogočil gospodarske prednosti družbi Ryanair, tako da ne pomeni državne pomoči.

7.1.1.2.5.4.1.7 Pogodbi z dne 2. januarja 2007

- (477) Pogodba o letaliških storitvah z dne 2. januarja 2007 in pogodba o tržnih storitvah, sklenjena na isti dan (v nadaljnjem besedilu: pogodbi z dne 2. januarja 2007), sta prvi pogodbi, ki ju je družba VTAN sklenila z družbo Ryanair/AMS. Če ne bi bilo teh pogodb, bi lahko družba Ryanair svobodno ukinila vse svoje dejavnosti na letališču Nîmes. Dodatni promet, povezan s pogodbama z dne 2. januarja 2007, torej ustreza pričakovanemu prometu na vseh rutah in letih, navedenih v teh pogodbah, in sicer za obdobje od 2. januarja do 31. oktobra 2007:

— ruti v London z enim vsakodnevnim letom,

— ruti v Liverpool s štirimi leti na teden,

— ruti v Charleroi s štirimi leti na teden,

— ruti v East Midlands s tremi leti na teden.

- (478) Komisija je na podlagi zgoraj opisanih načel z uporabo – iz prej navedenih razlogov – 85-odstotnega faktorja zasedenosti v svojo analizo vključila ta dodatni promet ter z njim povezane dodatne prihodke in stroške. Vključila je tudi strošek, ki ga predstavljajo finančne „spodbude“ iz člena 8 pogodbe o letaliških storitvah z dne 2. januarja 2007, in sicer plačilo družbe VTAN družbi Ryanair na potnika na odhodnem letu, ki se postopoma zvišuje glede na število potnikov.

Razpredelnica 10

Končni rezultat ponovno pripravljene predhodne analize donosnosti iz pogodb z dne 2. januarja 2007

	2007
Skupno število potnikov na dohodnih in odhodnih letih	[250 000–300 000]
Število povratnih letov na leto	[750–800]
Pristajalna pristojbina	[...]

	2007
<i>Potniška pristojbina</i>	[...]
<i>Storitve zemeljske oskrbe</i>	[...]
Prihodki iz letalskih dejavnosti skupaj	[...]
Prihodki iz neletalskih dejavnosti	[...]
Prihodki skupaj	[...]
Stroški poslovanja (osebje, razni nakupi itd.)	[...]
Stroški trženja	[...]
Finančne spodbude	[...]
Stroški skupaj	[...]
Dodatni tokovi (prihodki minus stroški)	–[700 000–750 000]

- (479) Iz razpredelnice 10 v prejšnji uvodni izjavi je razvidno, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval negativen dodatni tok v višini [...] EUR v obdobju od 2. januarja do 31. oktobra 2007. Zato je transakcija na podlagi pogodb z dne 2. januarja 2007 omogočila gospodarsko prednost družbi Ryanair/AMS.

7.1.1.2.5.4.1.8 Aneks z dne 1. avgusta 2007

- (480) Aneks z dne 1. avgusta 2007 k pogodbi o tržnih storitvah z dne 2. januarja 2007 (v nadaljnjem besedilu: aneks z dne 1. avgusta 2007) določa, da družba VTAN družbi AMS plača dodaten prispevek za trženje v znesku [...] EUR za obdobje med 1. septembrom 2007 in 28. februarjem 2008. Po navedbah Francije je „[n]avedeni aneks [...] kot pogoj določal ohranitev rute družbe Ryanair v Charleroi v zimski sezoni 2007–2008. Za družbo VTAN je bila ohranitev te rute še posebej pomembna, ker je bila (i) družba Ryanair njen glavni prevoznik/stranka in ker je bila (ii) koncesija za letališče Nîmes prva koncesija, ki je bila podeljena skupini Veolia. Družba Ryanair je družbo VTAN ‚primorala‘ v plačevanje dodatnega prispevka v višini [...] EUR, saj ta kot nova udeleženka na trgu ni imela močnega položaja, da bi lahko s pogajanji ta prispevek znižala.“
- (481) Iz teh pojasnil je razvidno, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki bi upravljal letališče Nîmes, pričakoval, da bo družba Ryanair, če ta aneks ne bi bil sklenjen, ukinila svoje štiri leta na teden v Charleroi v zimski sezoni 2007–2008. Ta domneva bi bila še toliko verjetnejša, ker sta se pogodbi z dne 2. januarja 2007 iztekli 31. oktobra 2007 in ker družba VTAN torej ni imela nikakršnega zagotovila, da bo družba Ryanair opravljala lete na ruti v Charleroi tudi po navedenem datumu.

- (482) Dodatni promet, povezan z aneksom z dne 1. avgusta 2007, torej ustreza prometu na teh štirih letih na teden v zadevnem obdobju, ki bi bili v nasprotnem primeru „izgubljeni“. Komisija je na podlagi zgoraj opisanih načel z uporabo – iz prej navedenih razlogov – 85-odstotnega faktorja zasedenosti v svojo analizo vključila ta dodatni promet ter z njim povezane dodatne prihodke in stroške. Vključila je tudi strošek, ki ga predstavljajo finančne „spodbude“ iz člena 8 pogodbe o letaliških storitvah z dne 2. januarja 2007, in sicer plačilo družbe VTAN družbi Ryanair na potnika na odhodnem letu, ki se postopoma zvišuje glede na število potnikov.

Razpredelnica 11

Končni rezultat ponovno pripravljene predhodne analize donosnosti iz aneksa z dne 1. avgusta 2007

Zimska sezona 2007–2008	
Skupno število potnikov na dohodnih in odhodnih letih	[0–50 000]
Število povratnih letov na leto	[100–150]
<i>Pristajalna pristojbina</i>	[...]
<i>Potniška pristojbina</i>	[...]
<i>Storitve zemeljske oskrbe</i>	[...]
Prihodki iz letalskih dejavnosti skupaj	[...]
Prihodki iz neletalskih dejavnosti	[...]
Prihodki skupaj	[...]
Stroški poslovanja (osebje, razni nakupi itd.)	[...]
Stroški trženja	[...]
Finančne spodbude	[...]
Stroški skupaj	[...]
Dodatni tokovi (prihodki minus stroški)	–[150 000–200 000]

- (483) Iz razpredelnice 11 v prejšnji uvodni izjavi je razvidno, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval negativen dodatni tok v višini –[150 000–200 000] EUR v zimski sezoni 2007–2008. Zato je aneks z dne 1. avgusta 2007 omogočil gospodarsko prednost družbi Ryanair/AMS.

7.1.1.2.5.4.1.9 Pogodbi z dne 1. novembra 2007

- (484) Pogodba o letaliških storitvah in pogodba o tržnih storitvah, ki sta bili za eno leto sklenjeni 1. novembra 2007 (v nadaljnjem besedilu: pogodbi z dne 1. novembra 2007), sta nasledili pogodbi z dne 2. januarja 2007, ki sta se iztekli. Če ne bi bilo teh pogodb, bi lahko družba Ryanair ukinila vse svoje dejavnosti na letališču Nîmes. Dodatni promet, povezan s tema pogodbama, torej ustreza vsem rutam in letom, navedenim v teh pogodbah, in sicer:

- ruti v London z enim letom na dan v poletni sezoni in štirimi leti na teden v zimski sezoni,
 - ruti v Liverpool s štirimi leti na teden v poletni sezoni in dvema letoma na teden v zimski sezoni,
 - ruti v Charleroi s štirimi leti na teden vse leto ⁽¹³⁷⁾,
 - ruti v East Midlands z dvema letoma na teden v poletni sezoni.
- (485) Komisija je na podlagi zgoraj opisanih načel z uporabo – iz prej navedenih razlogov – 85-odstotnega faktorja zasedenosti v svojo analizo vključila ta dodatni promet ter z njim povezane dodatne prihodke in stroške. Vključila je tudi strošek, ki ga predstavljajo navedene finančne „spodbude“ iz člena 8 pogodbe o letalskih storitvah z dne 1. novembra 2007, in sicer plačilo družbe VTAN družbi Ryanair na potnika na odhodnem letu, ki se postopoma zvišuje glede na število potnikov.

Razpredelnica 12

Končni rezultat ponovno pripravljene predhodne analize donosnosti iz pogodb z dne 1. novembra 2007

	Zima 2007–2008	Poletje 2008
Skupno število potnikov na dohodnih in odhodnih letih	[50 000–100 000]	[100 000–150 000]
Število povratnih letov na leto	[250–300]	[400–450]
Pristajalna pristojbina	[...]	[...]
Potniška pristojbina	[...]	[...]
Storitve zemeljske oskrbe	[...]	[...]
Prihodki iz letalskih dejavnosti skupaj	[...]	[...]
Prihodki iz neletalskih dejavnosti	[...]	[...]
Prihodki skupaj	[...]	[...]
Stroški poslovanja (osebje, razni nakupi itd.)	[...]	[...]
Stroški trženja	[...]	[...]
Finančne spodbude	[...]	[...]
Stroški skupaj	[...]	[...]
Dodatni tokovi (prihodki minus stroški)	– [700 000–750 000]	– [800 000–850 000]

⁽¹³⁷⁾ V zvezi z ruto v Charleroi je treba navesti, da se je družba VTAN v okviru aneksa z dne 1. avgusta 2007 sicer strinjala z dodatnimi plačili za trženje v višini [...] EUR v zameno za nadaljnje opravljanje letov na tej ruti v zimski sezoni 2007–2008, vendar se glede na dokazila iz dokumentacije zdi, da se družba Ryanair družbi VTAN ni uradno zavezala, da bo nadaljevala opravljanje letov na ruti avgusta 2007. Tako je imela družba Ryanair novembra 2007 pravico, da to dejavnost prekine.

- (486) Iz razpredelnice 12 v prejšnji uvodni izjavi je razvidno, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval negativne dodatne tokove. Zato sta pogodbi z dne 1. novembra 2007 omogočili gospodarsko prednost družbi Ryanair/AMS.

7.1.1.2.5.4.1.10 Pogodbi z dne 27. avgusta 2008

- (487) Pogodba o letaliških storitvah in pogodba o tržnih storitvah, ki sta bili za eno leto sklenjeni 27. avgusta 2008, veljati pa sta začeli 1. novembra 2008 (v nadaljnjem besedilu: pogodbi z dne 27. avgusta 2008), sta nasledili pogodbi z dne 1. novembra 2007, ki sta se iztekli. Če ne bi bilo teh pogodb, bi lahko družba Ryanair ukinila vse svoje dejavnosti na letališču Nîmes. Dodatni promet, povezan s tema pogodbama, torej ustreza vsem rutam in letom, navedenim v teh pogodbah, in sicer:

— ruti v London z enim letom na dan v poletni sezoni in štirimi leti na teden v zimski sezoni,

— ruti v Charleroi s štirimi leti na teden vse leto.

- (488) Komisija je na podlagi zgoraj opisanih načel z uporabo – iz prej navedenih razlogov – 85-odstotnega faktorja zasedenosti v svojo analizo vključila ta dodatni promet ter z njim povezane dodatne prihodke in stroške. Vključila je tudi strošek, ki ga predstavljajo finančne „spodbude“ iz člena 8 pogodbe o letaliških storitvah z dne 27. avgusta 2008, in sicer plačilo družbe VTAN družbi Ryanair na potnika na odhodnem letu, ki se postopoma zvišuje glede na število potnikov.

Razpredelnica 13

Končni rezultat ponovno pripravljene predhodne analize donosnosti iz pogodb z dne 27. avgusta 2008

	Zima 2008–2009	Poletje 2009
Skupno število potnikov na dohodnih in odhodnih letih	[50 000–100 000]	[50 000–100 000]
Število povratnih letov na leto	[200–250]	[250–300]
Pristajalna pristojbina	[...]	[...]
Potniška pristojbina	[...]	[...]
Storitve zemeljske oskrbe	[...]	[...]
Prihodki iz letalskih dejavnosti skupaj	[...]	[...]
Prihodki iz neletalskih dejavnosti	[...]	[...]
Prihodki skupaj	[...]	[...]

	Zima 2008–2009	Poletje 2009
Stroški poslovanja (osebje, razni nakupi itd.)	[...]	[...]
Stroški trženja	[...]	[...]
Finančne spodbude	[...]	[...]
Stroški skupaj	[...]	[...]
Dodatni tokovi (prihodki minus stroški)	–[450 000-500 000]	–[500 000-550 000]

- (489) Iz razpredelnice 13 v prejšnji uvodni izjavi je razvidno, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval negativne dodatne tokove. Zato sta pogodbi z dne 27. avgusta 2008 omogočili gospodarsko prednost družbi Ryanair/AMS.

7.1.1.2.5.4.1.11 Pogodbi z dne 25. avgusta 2009

- (490) Družba VTAN je 25. avgusta 2009 z družbama Ryanair in AMS sklenila dve pogodbi (v nadaljnjem besedilu: pogodbi z dne 25. avgusta 2009) v obliki aneksov, s katerima je bila do 31. decembra 2011 podaljšana veljavnost pogodb z dne 27. avgusta 2008, ki sta se iztekli 1. novembra 2009. Če ne bi bilo pogodb z dne 25. avgusta 2009, bi lahko družba Ryanair ukinila vse svoje dejavnosti na letališču Nîmes. Dodatni promet, povezan s tema pogodbama, torej ustreza vsem rutam in letom, navedenim v pogodbah z dne 27. avgusta 2008.
- (491) Komisija je na podlagi zgoraj opisanih načel z uporabo – iz prej navedenih razlogov – 85-odstotnega faktorja zasedenosti v svojo analizo vključila ta dodatni promet ter z njim povezane dodatne prihodke in stroške. Vključila je tudi strošek, ki ga predstavljajo navedene finančne „spodbude“ iz člena 8 pogodbe o letaliških storitvah z dne 27. avgusta 2008.

Razpredelnica 14

Končni rezultat ponovno pripravljene predhodne analize donosnosti iz pogodb z dne 25. avgusta 2009

	Zima 2009–2010	Poletje 2010	Zima 2010–2011	Poletje 2011	Zima 2011–2012 (do 31. decembra 2011)
Skupno število potnikov na dohodnih in odhodnih letih	[50 000–100 000]	[50 000–100 000]	[50 000–100 000]	[50 000–100 000]	[0–50 000]
Število povratnih letov na leto	[200–250]	[250–300]	[200–250]	[250–300]	[50–100]
<i>Pristajalna pristojbina</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Potniška pristojbina</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Storitve zemeljske oskrbe</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prihodki iz letalskih dejavnosti skupaj	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prihodki iz neletalskih dejavnosti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prihodki skupaj	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

	Zima 2009–2010	Poletje 2010	Zima 2010–2011	Poletje 2011	Zima 2011–2012 (do 31. decembra 2011)
Stroški poslovanja (osebje, razni nakupi itd.)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Stroški trženja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Finančne spodbude	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Stroški skupaj	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dodatni tokovi (prihodki minus stroški)	–[450 000–500 000]	–[500 000–550 000]	–[450 000–500 000]	–[450 000–500 000]	–[150 000–200 000]

- (492) Iz razpredelnice 14 v prejšnji uvodni izjavi je razvidno, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval negativne dodatne tokove. Zato sta pogodbi z dne 25. avgusta 2009 omogočili gospodarsko prednost družbi Ryanair/AMS.

7.1.1.2.5.4.1.12 Aneks z dne 18. avgusta 2010

- (493) Aneks z dne 18. avgusta 2010 k pogodbi o tržnih storitvah z dne 27. avgusta 2008 (v nadaljnjem besedilu: aneks z dne 18. avgusta 2010) je vključeval enkratno povečanje plačil za trženje družbe VTAN v višini [20 000–50 000] EUR v primerjavi s pogoji pogodbe o tržnih storitvah z dne 27. avgusta 2008, ki je bila podaljšana z aneksom z dne 25. avgusta 2009. To povečanje ni bilo pogojeno z nobeno zavezo družbe Ryanair glede uvedbe novih rut, povečanja pogostosti letov, neukinitve rut ali nezmanjšanja pogostosti letov.
- (494) Po navedbah Francije se „aneks z dne 18. avgusta 2010 nanaša na enkratne spremembe (dodatno plačilo za enkratne tržne storitve) v zelo majhnem znesku, s katerimi se ne spreminjajo rute in pogostost letov, določene v prvotni pogodbi (pogodba z dne 27. avgusta 2008), ali pričakovani promet [...]“. Sklenjen je bil v okviru ohranitve dobrih poslovnih odnosov med upravljavcem letališča in družbo Ryanair, kar je bilo za družbo VTAN prav tako zelo pomembno, ker je bila (i) družba Ryanair njen glavni prevoznik/stranka in ker je bila (ii) koncesija za letališče Nîmes prva koncesija, ki je bila podeljena skupini Veolia. Aneks je tako mogoče primerjati s poslovno potezo, ki ne postavlja na glavo splošne ureditve koncesije.“
- (495) Zaradi enkratnih tržnih storitev, predvidenih v navedenem aneksu, se promet na zadevnih rutah ne bi povečal. Sicer pa Francija tega ni trdila, temveč je navedeni aneks opisala samo kot „poslovno potezo“ družbe VTAN. Povečanje plačil za trženje je torej za družbo VTAN pomenilo čisti dodatni strošek, ne da bi lahko v zameno pričakovala kakršen koli dodatni prihodek. Predstavlja torej negativen čisti dodatni tok v višini [– 50 000–0] EUR za leto 2010. Tako je aneks z dne 18. avgusta 2010 omogočil gospodarsko prednost družbi Ryanair/AMS.

Razpredelnica 15

Končni rezultat ponovno pripravljene predhodne analize donosnosti iz aneksa z dne 18. avgusta 2010

	2010	2011
Skupno število potnikov na dohodnih in odhodnih letih		
Število povratnih letov na leto		
Pristajalna pristojbina		
Potniška pristojbina		
Storitve zemeljske oskrbe		
Prihodki iz letalskih dejavnosti skupaj		
Prihodki iz neletalskih dejavnosti		
Drugi prihodki (iz finančnih poslov)		
Prihodki skupaj	—	—
Stroški poslovanja (osebje, razni nakupi itd.)		
Stroški trženja	[0–50 000]	
Finančne spodbude		
Stroški skupaj	[0–50 000]	—
Dodatni tokovi (prihodki minus stroški)	–[0–50 000]	—

7.1.1.2.5.4.1.13 Aneks z dne 30. novembra 2010

- (496) Aneks z dne 30. novembra 2010 k pogodbi o tržnih storitvah z dne 27. avgusta 2008 (v nadaljnjem besedilu: aneks z dne 30. novembra 2010) je vključeval enkratno povečanje plačil za trženje družbe VTAN v višini 50 000 EUR v primerjavi s pogoji pogodbe o tržnih storitvah z dne 27. avgusta 2008, ki je bila podaljšana z aneksom z dne 25. avgusta 2009. Iz besedila aneksa z dne 30. novembra 2010, elektronskih dopisov, izmenjanih med družbama Ryanair in VTAN, na podlagi katerih je bil sklenjen navedeni aneks, ter pojasnil Francije je razvidno, da je družba Ryanair za upravljanje postavila pogoj, da v poletni sezoni 2011 na ruti Nîmes–Liverpool za dodatno plačilo za trženje [35 000–65 000] EUR opravlja tri leta na teden namesto dveh. V elektronskem dopisu predstavnika družbe Ryanair predstavniku družbe VTAN z dne 29. novembra 2010 je med drugim navedeno: „Da, [...] pogostost letov bo [...], in v zameno nam boste dali [...]“⁽¹³⁸⁾.
- (497) Dodatni promet, povezan z aneksom z dne 30. novembra 2010, torej ustreza samo enemu letu na teden. Komisija je na podlagi zgoraj opisanih načel z uporabo – iz prej navedenih razlogov – 85-odstotnega faktorja zasedenosti v svojo analizo vključila ta dodatni promet ter z njim povezane dodatne prihodke in stroške.

⁽¹³⁸⁾ Glej opombo 96.

Razpredelnica 16

Končni rezultat ponovno pripravljene predhodne analize donosnosti iz aneksa z dne 30. novembra 2010

	Poletje 2011
Skupno število potnikov na dohodnih in odhodnih letih	[0–50 000]
Število povratnih letov	[0–50]
Pristajalna pristojbina	[...]
Potniška pristojbina	[...]
Storitve zemeljske oskrbe	[...]
Prihodki iz letalskih dejavnosti skupaj	[...]
Prihodki iz neletalskih dejavnosti	[...]
Prihodki skupaj	[...]
Stroški poslovanja (osebje, razni nakupi itd.)	[...]
Stroški trženja	[...]
Stroški skupaj	[...]
Dodatni tokovi (prihodki minus stroški)	–[0–50 000]

- (498) Iz razpredelnice 16 v prejšnji uvodni izjavi je razvidno, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval negativen dodatni tok v višini –[0–50 000] EUR. Zato je aneks z dne 30. novembra 2010 omogočil gospodarsko prednost družbi Ryanair/AMS.

7.1.1.3 Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino med državami članicami

- (499) Če finančna pomoč države članice okrepi položaj podjetij v razmerju do drugih podjetij, ki jim konkurirajo v okviru trgovine znotraj Skupnosti, je treba za navedeno pomoč šteti, da vpliva na navedeno trgovino. Da bi v skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča ⁽¹³⁹⁾ ukrep izkrivljal konkurenco, zadostuje, da upravičenec do pomoči konkurira drugim podjetjem na trgih, odprtih za konkurenco.
- (500) Od začetka veljavnosti tretjega svežnja liberalizacije zračnega prevoza 1. januarja 1993 ⁽¹⁴⁰⁾ letalskim prevoznikom Unije nič ne preprečuje, da bi opravljali lete na rutah v Uniji in imeli neomejeno dovoljenje za opravljanje kabotaže.

⁽¹³⁹⁾ Sodba v zadevi Het Vlaamse Gewest (flamska regija) proti Komisiji Evropskih skupnosti, T-214/95, Recueil 1998, str. II-717.

⁽¹⁴⁰⁾ Uredbe Sveta (EGS) št. 2407/92 (UL L 240, 24.8.1992, str. 1), (EGS) št. 2408/92 (UL L 240, 24.8.1992, str. 8) in (EGS) št. 2409/92 (UL L 240, 24.8.1992, str. 15).

- (501) Prednosti, ki jih je prejela družba Ryanair/AMS prek različnih pogodb, zajetih v tej preučitvi, in za katere je bil zgoraj dokazan obstoj take prednosti, so torej okrepile njen položaj glede na vse druge letalske prevoznike Skupnosti, ki dejansko tekmujejo ali bi lahko tekmovali z družbo Ryanair za rute, na katerih opravlja lete. Zato so izkrivljale ali bi lahko izkrivljale konkurenco in vplivale na trgovino znotraj Skupnosti.

7.1.1.4 Sklepna ugotovitev o obstoju državnih pomoči za družbo Ryanair/AMS

- (502) Naslednje pogodbe izpolnjujejo kumulativne pogoje iz člena 107(1) PDEU in pomenijo državno pomoč za družbo Ryanair/AMS:
- dopisi iz obdobja od konca leta 2001 do začetka leta 2002 in iz marca 2004, s katerimi se je bistveno spremenila vsebina pogodbe, ki jo je zbornica sklenila z družbo Ryanair 11. aprila 2000,
 - pogodbi o letaliških storitvah in tržnih storitvah z dne 10. oktobra 2005, ki ju je zbornica sklenila z družbo Ryanair/AMS,
 - pogodbi o letaliških storitvah in tržnih storitvah z dne 2. januarja 2007, ki ju je družba VTAN sklenila z družbo Ryanair/AMS,
 - aneks z dne 1. avgusta 2007 k pogodbi o tržnih storitvah z dne 2. januarja 2007,
 - pogodbi o letaliških storitvah in tržnih storitvah z dne 1. novembra 2007, ki ju je družba VTAN sklenila z družbo Ryanair/AMS,
 - pogodbi o letaliških storitvah in tržnih storitvah z dne 27. avgusta 2008, ki ju je družba VTAN sklenila z družbo Ryanair/AMS,
 - aneksi z dne 25. avgusta 2009, 18. avgusta 2010 in 30. novembra 2010 o spremembah pogodb z dne 27. avgusta 2008.
- (503) Druge pogodbe, zajete v tej preučitvi, ne pomenijo državnih pomoči.

7.1.2 NEZAKONITOST DRŽAVNIH POMOČI

- (504) Zgoraj ugotovljene državne pomoči so bile izvedene brez odobritve Komisije, zato pomenijo nezakonite pomoči.

7.1.3 ZDRUŽLJIVOST Z NOTRANJIM TRGOM

- (505) Zadevne pomoči pomenijo pomoči za tekoče poslovanje. Take pomoči se lahko razglasijo za združljive le v izjemnih in ustrezno utemeljenih okoliščinah.
- (506) Poleg tega bi morala Francija v skladu s sodno prakso Sodišča⁽¹⁴¹⁾ navesti, na kateri pravni podlagi bi se lahko zadevne pomoči štejele za združljive z notranjim trgov, in dokazati, da so pogoji za združljivost izpolnjeni. Zato je Komisija v sklepu o začetku postopka in zahtevi za dodatne informacije Francijo pozvala, naj navede morebitne pravne podlage za združljivost in ugotovi, ali so izpolnjeni ustrezni pogoji za združljivost, zlasti če bi se zadevne pomoči štejele za zagonske pomoči za uvedbo novih rut. Vendar Francija ni nikoli trdila, da zadevni ukrepi pomenijo zagonske pomoči, združljive z notranjim trgov, in ni nikoli predlagala druge podlage za njihovo morebitno združljivost ali kakršnih koli razlogov, na podlagi katerih bi bilo mogoče te pomoči razglasiti za združljive z notranjim trgov. Poleg tega si ni nobena zainteresirana tretja stran prizadevala dokazati, da so ti ukrepi združljivi z notranjim trgov.
- (507) Komisija kljub temu meni, da je koristno oceniti, v kakšni meri bi se lahko te pomoči razglasile za združljive v smislu njihovega morebitnega prispevanja 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 ali zainteresirane tretje strani niso predložile nobenih dokazov o združljivosti pomoči, te pomoči razglasiti za nezdružljive.

⁽¹⁴¹⁾ Glej sodbo v zadevi Italija proti Komisiji, C-364/90, Recueil 1993, str. I-2097, točka 20.

- (508) Nove smernice v zvezi s takimi pomočmi 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“⁽¹⁴²⁾.
- (509) 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“⁽¹⁴³⁾.
- (510) Komisija poudarja, da so bile zadevne pomoči deloma dodeljene za spodbuditev uvedbe novih rut, povečanje pogostosti letov na obstoječih rutah ali ohranitev rut, ki bi se sicer morda ukinile. Zato gre za pomoči za tekoče poslovanje, katerih cilj je spodbuditi zračni promet z odhodnimi leti z regionalnega letališča. V zvezi s tem je treba opozoriti, da se pomoči za tekoče poslovanje redko razglasijo za združljive s skupnim trgov, saj običajno izkrivljajo konkurenčne pogoje v sektorjih, v katerih so dodeljene.

7.1.3.1 *Ukrepi, sprejeti pred začetkom veljavnosti smernic iz leta 2005*

- (511) Nekateri od zadevnih ukrepov so bili odobreni pred objavo smernic iz leta 2005, in sicer 9. decembra 2005⁽¹⁴⁴⁾. V zvezi z združljivostjo pomoči, dodeljenih pred tem datumom, točka 85 smernic iz leta 2005 in točka 173 novih smernic določata, da se uporabljajo pravila, ki so veljala v času dodelitve pomoči.
- (512) Pred sprejetjem smernic iz leta 2005 je Komisija sprejela smernice iz leta 1994⁽¹⁴⁵⁾. Vendar te smernice niso posebej obravnavale vprašanja pomoči za tekoče poslovanje, namenjenih spodbuditi zračnega prometa z odhodnimi leti z regionalnih letališč. To vprašanje se je namreč postopoma pojavilo ob vse večjih zastojih na nekaterih velikih evropskih letališčih in z razvojem dejavnosti nizkocenovnih prevoznikov, ki leta 1994 še niso obstajali. Zato Komisija meni, da smernic iz leta 1994 prav tako ni mogoče uporabiti za obravnavani primer. Torej mora združljivost zadevnih pomoči načeloma oceniti neposredno na podlagi člena 107(3)(c) PDEU.
- (513) V zvezi s tem je treba opozoriti, da je Komisija sčasoma izpopolnila oceno tovrstnih državnih pomoči, čeprav se nekateri vidiki niso spremenili. Ti vidiki izhajajo iz splošnih načel, ki urejajo združljivost pomoči v skladu z navedeno določbo Pogodbe.
- (514) V skladu s tem je Komisija v odločbi o letališču Manchester iz junija 1999⁽¹⁴⁶⁾ ugotovila, da so znižanja letaliških pristojbin, odobrena na nediskriminatoren način kot časovno omejeni ukrepi za spodbujanje novih rut, združljiva s pravili o državnih pomočeh.

⁽¹⁴²⁾ Nove smernice, točka 174.

⁽¹⁴³⁾ Točka 85 smernic iz leta 2005.

⁽¹⁴⁴⁾ Glej oddelek 3.2.2.1.

⁽¹⁴⁵⁾ 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).

⁽¹⁴⁶⁾ Odločba v zadevi NN 109/98, Združeno kraljestvo, Manchester Airport.

- (515) Pozneje je Komisija v odločbi iz februarja 2004 o letališču Charleroi ⁽¹⁴⁷⁾ 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. Te pomoči lahko [učinkovito] prepričajo zainteresirana podjetja, da tvegajo investicije 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“ ⁽¹⁴⁸⁾. Komisija je zato opredelila nekatere pogoje, ki morajo biti izpolnjeni, da se lahko te pomoči za tekoče poslovanje razglasijo za združljive, in sicer zlasti:
- pomoč mora prispevati k doseganju cilja v interesu Skupnosti, in sicer razvoja regionalnega letališča prek neto povečanja prometa na novih rutah ⁽¹⁴⁹⁾,
 - 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 ⁽¹⁵⁰⁾,
 - 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 ⁽¹⁵¹⁾,
 - pomoč mora biti sorazmerna, tj. znesek mora biti povezan z neto razvojem prometa, ter ⁽¹⁵²⁾
 - pomoč mora biti dodeljena na podlagi preglednih in nediskriminatornih meril ter ne sme biti kombinirana z drugimi vrstami pomoči.
- (516) Smernice iz leta 2005 in nove smernice natančno opredeljujejo ta načela združljivosti, vendar še vedno velja, da lahko Komisija pomoči za tekoče poslovanje, dodeljene letalskim prevoznikom, razglasi za združljive, če te prispevajo k razvoju manjših letališč prek neto povečanja prometa na novih rutah, če je pomoč potrebna v smislu, da ni dodeljena za ruto, na kateri že deluje isti ali drug letalski prevoznik, ali za podobno ruto ⁽¹⁵³⁾, če je pomoč časovno omejena in če bo ruta, za katero je pomoč dodeljena, verjetno postala donosna ⁽¹⁵⁴⁾, 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 ⁽¹⁵⁵⁾.
- (517) Poleg tega je Komisija v točki 301 sklepa o začetku postopka navedla, da namerava preučiti združljivost teh pomoči z vidika člena 107(3)(c) PDEU in temu pristopu niso nasprotovale niti nobena zainteresirana tretja stran niti Francija.
- (518) Skratka, Komisija meni, da je treba v obravnavanem primeru na podlagi navedenih splošnih načel oceniti združljivost naslednjih ukrepov:
- dopisov, izmenjanih od konca leta 2001 do začetka leta 2002 in marca 2004, s katerimi se je bistveno spremenila vsebina pogodbe, ki jo je zbornica sklenila z družbo Ryanair 11. aprila 2000,
 - pogodb o letaliških storitvah in tržnih storitvah z dne 10. oktobra 2005, ki ju je zbornica sklenila z družbo Ryanair/AMS ⁽¹⁵⁶⁾.

⁽¹⁴⁷⁾ Odločba 2004/393/ES. Ta odločba je bila razglašena za nično s sodbo z dne 17. decembra 2008 v zadevi Ryanair Ltd proti Komisiji (v nadaljnjem besedilu: sodba v zadevi Charleroi), T-196/04, ZOdl. 2008, str. II-3643, vendar kaže, kako se je razvila ocena Komisije v zvezi z zadevnimi pomočmi.

⁽¹⁴⁸⁾ Odločba v zadevi Charleroi, točka 279.

⁽¹⁴⁹⁾ Glej uvodne izjave od 283 do 297.

⁽¹⁵⁰⁾ Glej uvodne izjave od 288 do 309.

⁽¹⁵¹⁾ Glej uvodne izjave od 311 do 317.

⁽¹⁵²⁾ Glej uvodne izjave od 318 do 325.

⁽¹⁵³⁾ Glej točke od 71 do 75 ter 79(b) in (c) smernic iz leta 2005 ter točke 139, 140, 141 in 151 novih smernic.

⁽¹⁵⁴⁾ Glej točko 79(b), (d) in (i) smernic iz leta 2005 ter točko 147 novih smernic.

⁽¹⁵⁵⁾ Glej točki 79(g) in (h) ter 80 smernic iz leta 2005 ter točke 150, 152 in 153 novih smernic.

⁽¹⁵⁶⁾ Te pogodbe določajo retroaktivno uporabo od 1. januarja 2005.

- (519) Zato bo Komisija združljivost teh ukrepov preučila na podlagi navedenih meril.
- (520) Prispevek k razvoju manjšega letališča prek neto povečanja prometa na novih rutah: kot je bilo že pojasnjeno, so dopisi, izmenjani od konca leta 2001 do začetka leta 2002, na eni strani in dopisi, izmenjani leta 2004, na drugi strani povezani z enkratnim upravljanjem dodatnega leta v London v poletni sezoni. Torej so povzročili povečanje prometa na odhodnih letih z letališča Nîmes.
- (521) Pogodba o letaliških storitvah in pogodba o tržnih storitvah, ki sta bili z družbama Ryanair in AMS sklenjeni 10. oktobra 2005, veljati pa sta začeli 1. januarja 2005, sta povezani z uvedbo treh novih rut, pa tudi z ohranitvijo obstoječe rute v London. Ti pogodbi sta torej prispevali k neto povečanju prometa na odhodnih letih z letališča Nîmes, hkrati pa je bil njun cilj prispevati k ohranitvi obstoječe rute v London.
- (522) Ukrepi se ne nanašajo na ruto, na kateri že deluje isti ali drug prevoznik, ali na podobno ruto: dopisi, izmenjani od konca leta 2001 do začetka leta 2002, in dopisi, izmenjani leta 2004, so zadevali ruto, na kateri so se že opravljali leti, in sicer ruto London–Nîmes. Vendar je bil njihov namen omogočiti enkratno uvedbo še enega leta na navedeni ruti. Pogodbi iz leta 2005 pa se nista nanašali izključno na uvedbo novih rut, temveč tudi na ohranitev obstoječe rute v London. Tako ne izpolnjujeta merila, v skladu s katerim se ukrep ne sme nanašati na ruto, na kateri se že opravljajo leti, ali na podobno ruto.
- (523) Ukrepi so časovno omejeni in se nanašajo na rute, ki bi lahko postale donosne: namen dopisov, izmenjanih od konca leta 2001 do začetka leta 2002, na eni strani in dopisov, izmenjanih leta 2004, na drugi strani je bil omogočiti enkratno opravljanje dodatnega leta v London v poletni sezoni 2002 oziroma poletni sezoni 2004. Iz dokazil iz dokumentacije ni razvidno, da bi lahko opravljanje dodatnega vsakodnevnega leta v London v poletni sezoni, od konca leta 2001 do začetka leta 2002 ali leta 2004 postalo donosno brez pomoči. Zdi se namreč, da so bile zadevne pomoči dodeljene za enkratno opravljanje tega dodatnega leta v eni sami sezoni in ne z namenom ohranitve v naslednjih poletnih sezonah. Niti dopisi, izmenjani od konca leta 2001 do začetka leta 2002, niti dopisi, izmenjani leta 2004, torej ne izpolnjujejo merila, na podlagi katerega mora biti pomoč dodeljena za rute, ki bi lahko postale donosne.
- (524) Komisija poudarja, da Francija kljub njenemu pozivu ni predložila nobene študije donosnosti v zvezi z različnimi rutami in pogostostjo letov, zajetimi v dopisih, izmenjanih od konca leta 2001 do začetka leta 2002, dopisih, izmenjanih leta 2004, in pogodbah iz leta 2005, ki bi jo družba Ryanair predložila za dokaz utemeljenosti dodelitve zadevnih pomoči. Tako se na podlagi dokazil iz dokumentacije zdi, da organi, ki so dodelili zadevne pomoči, niso imeli jasnih pričakovanj, da bodo te rute in pogostost letov postale donosne brez pomoči in v bolj ali manj kratkem roku. Poleg tega je treba navesti, da sta se pogodbi iz leta 2005 nanašali na različne rute, med katerimi nekatere ob sklenitvi pogodb sploh še niso bile določene, kar potrjuje, da zadevni organi niso imeli nikakršnih zagotovil o donosnosti teh rut in pogostosti letov. Komisija poleg tega poudarja, da so v študijah, ki so jih predložili francoski organi v zvezi z gospodarskimi učinki obstoja rut, na katerih je opravljala lete družba Ryanair, analizirane značilnosti strank družbe Ryanair in njihovi morebitni učinki na razvoj regije, vendar ne vključujejo napovedi glede prihodnje donosnosti teh rut ali drugih rut, na katerih bi lahko družba Ryanair opravljala lete v prihodnosti. Nasprotno, analiza različnih pogodb, sklenjenih z družbo Ryanair, dokazuje, da naj bi se pomoči, dodeljene tej družbi za te rute, sčasoma povečale, celo po izteku pogodb iz leta 2001 in 2005, prav zato, da bi bile te rute dovolj donosne, da bi družba Ryanair še naprej na njih opravljala lete.
- (525) Komisija ob upoštevanju navedenega ugotavlja, da dopisi, izmenjani od konca leta 2001 do začetka leta 2002, dopisi, izmenjani leta 2004, in pogodbi iz leta 2005 ne izpolnjujejo pogoja, da morajo biti ukrepi časovno omejeni in vključevati verjetnost, da bodo rute postale donosne.
- (526) Znesek ukrepov je povezan z neto razvojem prometa: zneski pomoči, ki izhajajo iz dopisov, izmenjanih od konca leta 2001 do začetka leta 2002, so povezani z razvojem prometa, saj je bil namen teh ukrepov omogočiti opravljanje še enega vsakodnevnega leta v London. Nasprotno pa to ne velja za pogodbo iz leta 2005, ki se je hkrati nanašala na uvedbo novih rut in ohranitev obstoječe rute v London.

- (527) Ukrepi so bili odobreni na podlagi preglednih in nediskriminatornih meril ter niso bili kombinirani z drugimi pomočmi: po navedbah Francije, ki jo je Komisija vprašala o upoštevanju tega merila, želi zbornica poudariti, da si je zelo prizadevala, da bi poleg družbe Ryanair pod enakimi pogoji privabila še druge letalske prevoznike. Zbornica naj bi že leta 1997 začela iskati letalske prevoznike, da bi ublažila upad prometa, ki ga je povzročila uvedba hitrega vlaka TGV. Kot navaja zbornica, redni prevozniki niso bili zainteresirani, zato je bila prisiljena v pogajanja z nizkocenovnimi prevozniki.
- (528) Po navedbah Francije zbornica poudarja, da je prve stike z družbo Ryanair navezala leta 1997, kar je privedlo do uvedbe prve rute, Nîmes–London Stansted, in sicer junija 2000. Po uvedbi hitrega vlaka TGV v Nîmes v sredini leta 2001 in po ukinitvi rute Pariz–Nîmes, na kateri je opravljala lete družba Air France, naj bi si zbornica prizadevala za ohranitev te rute in navezala stik z družbo Air Littoral, ki naj bi storitev prevzela do julija 2003.
- (529) Zbornica se je nato leta 2001 in v naslednjih letih sestala s prevozniki easyJet, Buzz, Volare, My Travel in FlyBe, vendar kljub spodbudni navzočnosti družbe Ryanair na letališču nobeden od teh prevoznikov nazadnje ni želel priti tja. Po navedbah Francije zbornica poudarja, da so posvetovanja temeljila na enakih izhodiščih kot z družbo Ryanair in da so bili ti pogoji ponujeni vsem prevoznikom, ki bi bili lahko zainteresirani.
- (530) Iz teh pojasnil in drugih dokazil iz dokumentacije je razvidno, da so bile pomoči na podlagi dopisov, izmenjanih od konca leta 2001 do začetka leta 2002, dopisov, izmenjanih leta 2004, in pogodb iz leta 2005 dogovorjene dvostransko in nepregledno ter da ni bilo postopka, kot je javni razpis, ki bi preprečil diskriminacijo. Te pomoči zato ne izpolnjujejo pogoja v zvezi s preglednostjo in nediskriminacijo.
- (531) Komisija ob upoštevanju navedenega meni, da državne pomoči na podlagi dopisov iz februarja 2002 in marca 2004, s katerima se je bistveno spremenila vsebina sporazuma, ki ga je zbornica sklenila z družbo Ryanair 11. aprila 2000, ter pogodb o letaliških storitvah in tržnih storitvah z dne 10. oktobra 2005, ki ju je zbornica sklenila z družbo Ryanair/AMS, ni združljiva z notranjim trgov.

7.1.3.2 *Ukrepi, sprejeti po začetku veljavnosti smernic iz leta 2005*

- (532) Družba Ryanair meni, da smernice iz leta 2005 ne zagotavljajo zanesljivega referenčnega okvira za oceno domnevnih državnih pomoči družbi Ryanair⁽¹⁵⁷⁾. Ker pa te smernice zagotavljajo referenčni okvir, ki se je uporabljal od njihovega začetka veljavnosti do sprejetja novih smernic, Komisija meni, da je treba za zadevne ukrepe uporabiti prav ta okvir. Komisija mora namreč upoštevati smernice, ki jih sprejme, razen če so te v nasprotju s Pogodbo, česar pa niti Francija niti družba Ryanair nista niti trdili niti dokazali.
- (533) Smernice iz leta 2005 določajo, da se pomoči za tekoče poslovanje (kot je zagonska pomoč za nove rute), dodeljene letalskim prevoznikom, štejejo za združljive z notranjim trgov 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⁽¹⁵⁸⁾. Letališče Nîmes ni v taki regiji, zato to odstopanje zanj ne velja.
- (534) Letališče Nîmes spada v kategorijo D (malo regionalno letališče) v smislu smernic iz leta 2005⁽¹⁵⁹⁾. Mala letališča namreč pogosto nimajo zadostnega števila potnikov, da bi dosegla kritično maso in prag dobička. Komisija tako ugotavlja, da letalski prevozniki niso vedno pripravljeni brez spodbud v ta namen prevzeti tveganja, ki ga prinaša uvedba rut z odhodnimi leti z neznanih in nepreverjenih letališč.

⁽¹⁵⁷⁾ Pripombe družbe Ryanair k sklepu o začetku postopka.

⁽¹⁵⁸⁾ Smernice iz leta 2005, točka 27.

⁽¹⁵⁹⁾ Smernice iz leta 2005, točka 15.

- (535) Zato Komisija v skladu s smernicami iz leta 2005 dopusti, da se javne pomoči začasno izplačujejo letalskim prevoznikom pod določenimi pogoji, če jih to spodbudi k uvedbi novih rut ali novih odhodnih letov z regionalnih letališč ter privabljanju večjega števila potnikov, ki jim bo nazadnje omogočilo, da dosežejo prag dobička. Komisija zagotovi, da zaradi takih pomoči nimajo prednosti velika letališča, ki so že široko odprta mednarodnemu prometu in konkurenci ⁽¹⁶⁰⁾.
- (536) Posebni pogoji združljivosti so navedeni v točki 79 smernic iz leta 2005.
- (537) Komisija meni, da je treba združljivost naslednjih državnih pomoči oceniti na podlagi smernic iz leta 2005:
- pogodb o letaliških storitvah in tržnih storitvah z dne 2. januarja 2007, ki ju je družba VTAN sklenila z družbo Ryanair/AMS,
 - aneksov z dne 1. avgusta 2007 k pogodbama z dne 2. januarja 2007,
 - pogodb o letaliških storitvah in tržnih storitvah z dne 1. novembra 2007, ki ju je družba VTAN sklenila z družbo Ryanair/AMS,
 - pogodb o letaliških storitvah in tržnih storitvah z dne 27. avgusta 2008, ki ju je družba VTAN sklenila z družbo Ryanair/AMS,
 - aneksov o spremembah z dne 25. avgusta 2009, 18. avgusta 2010 in 30. novembra 2010 k pogodbama z dne 27. avgusta 2008.
- (538) Komisija meni, da odobrenih ukrepov ni mogoče razglasiti za združljive s Pogodbo. Meni namreč, da ni izpolnjenih več pogojev združljivosti, zlasti:
- (539) Dolgoročna donosnost in postopno zmanjševanje (merilo d), neobstoj poslovnega načrta (merilo i) ter trajanje in intenzivnost ukrepa (merilo f) ⁽¹⁶¹⁾: nobeden od različnih zadevnih ukrepov glede na svojo strukturo ni bil namenjen zagotovitvi zneska pomoči, ki bi se zniževal in bi bil omejen na določen odstotek upravičenih stroškov, ki niso navedeni v zadevnih pogodbah ali, kolikor je znano Komisiji, v katerem koli drugem dokumentu, s katerim bi lahko družba VTAN ali sindikat razpolagala ob sklenitvi pogodb. Nobeden od ukrepov torej ne izpolnjuje merila zmanjševanja in največje intenzivnosti.
- (540) Poleg tega je Francija navedla, da družba Ryanair družbi VTAN ni predložila „poslovnega načrta, iz katerega je razvidna donosnost rute v daljšem obdobju po prekinitvi finančnih spodbud/plačil za trženje“ ⁽¹⁶²⁾. Ob upoštevanju tega dejstva in ker nič ne podpira nasprotne trditve, Komisija ugotavlja, da zadevne pomoči niso bile dodeljene za rute, ki bi lahko postale donosne brez pomoči. Poleg tega zaporedje ukrepov pomoči za rute v London (od konca leta 2001 do začetka leta 2002), Liverpool (od leta 2005), Charleroi in East Midlands (od leta 2006) kaže, da družba Ryanair na teh rutah ne bi več opravljala letov, če bi prenehale biti tako subvencionirane.
- (541) Glede na navedeno Komisija ugotavlja, da zgoraj navedenih pogojev ne izpolnjuje nobeden od zadevnih ukrepov.
- (542) Povezava z novimi rutami ali dodatnimi povratnimi leti (pogostost letov) na obstoječih rutah (merilo c): Komisija ugotavlja, da zadevne pogodbe niso bile sklenjene izključno za uvedbo novih rut ali dodatnih letov.
- (543) Pogodbi z dne 2. januarja 2007 tako nista določali uvedbe rut ali dodatnih letov na obstoječih rutah v primerjavi s tem, kar sta določali pogodbi iz leta 2005.
- (544) Kar zadeva aneks z dne 1. avgusta 2007, je Francija potrdila, da je kot pogoj določal ohranitev rute družbe Ryanair v Charleroi v zimski sezoni 2007–2008. Torej ni bil povezan z uvedbo nove rute ali novimi leti.

⁽¹⁶⁰⁾ Smernice iz leta 2005, točki 71 in 74.

⁽¹⁶¹⁾ Degresivna pomoč se lahko dodeli za največ tri leta. Znesek pomoči na leto ne sme preseči 50 % zneska skupnih upravičenih stroškov v navedenem letu, pomoč skupaj pa ne sme preseči 30 % upravičenih stroškov.

⁽¹⁶²⁾ Dopis Francije z dne 25. aprila 2014, odstavek 103.

- (545) Pogodbi z dne 1. novembra 2007 prav tako nista določali uvedbe rut, temveč enaka ali manjša pogostost letov, kot je bila določena v pogodbah z dne 2. januarja 2007, glede na sezono, razen za ruto v London, za katero je bil v poletni sezoni uveden dodaten vsakodnevni let. Prav tako sta se tudi pogodbi z dne 27. avgusta 2008 nanašali samo na dve ruti od štirih, ki so bile zajete v predhodnih pogodbah (London in Charleroi), z enako pogostostjo letov, kot je bila določena v pogodbah z dne 1. novembra 2007. Niti s spremembami iz leta 2009, s katerimi sta se navedeni pogodbi samo podaljšali, niso bile uvedene rute ali dodatni leti.
- (546) Francija je v zvezi z aneksom št. 1 z dne 18. avgusta 2010 potrdila, da zelo majhen znesek storitve ni mogel spremeniti rut in pogostosti letov, določenih v prvotni pogodbi, ali pričakovanega prometa. Po navedbah Francije je bil navedeni aneks sklenjen v okviru ohranitve dobrih poslovnih odnosov med upravljavcem letališča in družbo Ryanair ter ga je mogoče enačiti s poslovno potezo, ki splošne ureditve koncesije ne postavlja na glavo ⁽¹⁶³⁾.
- (547) Francija je v zvezi z aneksom št. 2 z dne 30. novembra 2010 potrdila, da je bila navedena pogodba sklenjena „pod pritiskom, ki ga je družba Ryanair izvajala na družbo VTAN v zvezi z ruto v Liverpool“ ⁽¹⁶⁴⁾. Francija je predložila elektronski sporočili, izmenjani med družbama Ryanair in VTAN, z dne 23. in 29. novembra 2010, ki dokazujeta, da je družba Ryanair zagrozila, da bo ukinila dva leta na tej ruti (s štirih letov bi prešla na dva), in kot pogoj za ohranitev teh letov v poletni sezoni 2011 (obdobje od marca 2011 do oktobra 2011) določila nakup dodatnih tržnih storitev za pomoč pri promociji te rute v znesku [35 000–65 000] EUR. Če ne bi bilo enkratnega povečanja prispevka, bi lahko družba Ryanair prenehala opravljati lete na ruti v Liverpool. Ta aneks torej ni bil povezan z uvedbo novih rut ali dodatnimi leti, temveč izključno z ohranitvijo obstoječe rute.
- (548) Tako nobeden od zadevnih ukrepov ni bil odobren za uvedbo novih rut ali dodatnih letov na obstoječih rutah.
- (549) Nadomestilo za dodatne stroške zagona (merilo e) ⁽¹⁶⁵⁾: Komisija meni, da to merilo ni bilo izpolnjeno pri nobenem od zadevnih ukrepov. Zneski, ki jih plačajo upravljavci, naj namreč ne bi predstavljali dela dodatnih stroškov zagona, ki, kolikor je znano Komisiji, nikoli niso bili predmet ocen, ki jih je upravljavcem predložila družba Ryanair/AMS. Sicer pa iz tega izhaja, da pogoj v zvezi z največjo intenzivnostjo pomoči ne more biti izpolnjen.
- (550) Povezava z razvojem rute (merilo g) ⁽¹⁶⁶⁾: „*incentive scheme*“ (sistem spodbude) iz pogodb, ki so bile z družbo Ryanair sklenjene od 10. oktobra 2005, ni povezana z razvojem rut, temveč z obsegom prometa, ki ga družba Ryanair doseže v smislu števila potnikov. Na primer, pogodba o letaliških storitvah z dne 1. januarja 2007 se nanaša na štiri rute z odhodnimi leti z letališča Nîmes, in sicer v London, Liverpool, Charleroi in East Midlands. Vendar sistem *incentive scheme* določa popuste, dodeljene glede na število potnikov na odhodnih letih ⁽¹⁶⁷⁾, ne da bi bil natančno določen konkretni namembni kraj potnika ⁽¹⁶⁸⁾. Analiza drugih pogodb naj bi bila v zvezi s tem podobna. Na splošno, kot je bilo že dokazano, nobena od zadevnih pogodb ni bila sklenjena izključno za uvedbo novih rut ali dodatnih letov. Zneski pomoči, ki iz tega izhajajo, torej niso povezani z razvojem določenih rut. Komisija tako meni, da tega merila ne izpolnjuje nobeden od zadevnih ukrepov.
- (551) Nediskriminatorna dodelitev (merilo h): Po navedbah Francije družba „VTAN pojasnjuje, da pred sklenitvijo različnih pogodb ni javno razkrila svoje namere, da družbi Ryanair dodeli finančne spodbude in/ali ji plača tržne storitve. Je pa družba VTAN enako predlagala vsem letalskim prevoznikom in tako vsem zainteresiranim letalskim prevoznikom omogočila, da ponudijo svoje storitve, kot je to storila družba Ryanair“ ⁽¹⁶⁹⁾. Pogoj nediskriminacije, kot ga določajo smernice iz leta 2005, tako ni bil izpolnjen z nobenim zadevnim ukrepom. Predlogi, ki se sporazumno ponudijo nekaterim prevoznikom, izbranim po lastni presoji upravljavca letališča, namreč ne zadoščajo za izpolnitev tega pogoja.

⁽¹⁶³⁾ Glej opombo 38.

⁽¹⁶⁴⁾ Dopis Francije z dne 20. marca 2014, str. 8.

⁽¹⁶⁵⁾ Znesek pomoči mora biti strogo povezan z dodatnimi stroški zagona, ki so povezani z uvedbo nove rute ali dodatnega leta in ki jih prevoznik ne bo več imel, ko bo njeno obratovanje ustaljeno.

⁽¹⁶⁶⁾ Plačilo pomoči mora biti povezano z dejanskim povečanjem števila prepeljanih potnikov.

⁽¹⁶⁷⁾ Člen 8 pogodbe o letaliških storitvah z dne 1. januarja 2007.

⁽¹⁶⁸⁾ Glede na število potnikov sta edina namembna kraja Charleroi in East Midlands (člen 8.2 pogodbe o letaliških storitvah z dne 1. januarja 2007).

⁽¹⁶⁹⁾ Dopis Francije z dne 25. aprila 2014, odstavek 102.

- (552) Komisija glede na zgoraj navedeno meni, da nobena od nezakonitih pomoči, ki so bile družbi Ryanair/AMS dodeljene na podlagi pogodb, zajetih v tej preučitvi, ne izpolnjuje vseh meril, določenih s smernicami iz leta 2005. Tako so z notranjim trgom nezdružljive pomoči, dodeljene na podlagi naslednjih ukrepov:

- pogodb o letaliških storitvah in tržnih storitvah z dne 2. januarja 2007, ki ju je družba VTAN sklenila z družbo Ryanair/AMS,
- aneksov z dne 1. avgusta 2007 k pogodbama z dne 2. januarja 2007,
- pogodb o letaliških storitvah in tržnih storitvah z dne 1. novembra 2007, ki ju je družba VTAN sklenila z družbo Ryanair/AMS,
- pogodb o letaliških storitvah in tržnih storitvah z dne 27. avgusta 2008, ki ju je družba VTAN sklenila z družbo Ryanair/AMS,
- aneksov o spremembah z dne 25. avgusta 2009, 18. avgusta 2010 in 30. novembra 2010 k pogodbama z dne 27. avgusta 2008.

7.2 OCENA FINANČNIH PRISPEVKOV ZA LETALIŠKO SLUŽBO ZBORNICE IN DRUŽBO VTAN

- (553) Komisija bo v tem delu analizirala različne ukrepe finančne podpore, dodeljene letališki službi zbornice in družbi VTAN, ki so opisani v oddelku 3.2.

7.2.1 OBSTOJ DRŽAVNIH POMOČI V SMISLU ČLENA 107(1) PDEU

- (554) 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 s Pogodbo, če vpliva na trgovino med državami članicami.
- (555) Da bi se ukrep opredelil kot državna pomoč, morajo torej biti izpolnjena naslednja kumulativna merila:
- upravičenec mora biti podjetje v smislu člena 107(1) PDEU, kar pomeni, da opravlja gospodarsko dejavnost,
 - zadevni ukrep mora biti dodeljen iz državnih sredstev in ga je mogoče pripisati državi,
 - ukrep daje upravičencu ali upravičencem selektivno prednost,
 - zadevni ukrep izkrivlja ali bi lahko izkrivljal konkurenco in lahko vpliva na trgovino med državami članicami.
- (556) Da se ugotovi, ali navedene subvencije pomenijo državne pomoči, je treba najprej preveriti, ali sta bila njihova zaporedna upravičenca, in sicer letališka služba zbornice in družba VTAN, podjetji, torej ali sta ob odobritvi teh ukrepov opravljali gospodarske dejavnosti. Komisija bo v povezavi s tem vprašanjem nato analizirala še subvencije, ki sta jih letališka služba zbornice in družba VTAN prejeli na podlagi nacionalnega sistema za financiranje državnih nalog na francoskih letališčih, ki je opisan v uvodni izjavi 32 in naslednjih. Nazadnje bo preučila, v kakšnem obsegu je lahko ali ne upravljanje letališča Nîmes v obravnavanem obdobju pomenilo storitev splošnega gospodarskega pomena. Komisija bo na podlagi teh treh predhodnih analiz in njihovih rezultatov ocenila vsak ukrep, zajet v tej preučitvi, da bi ugotovila, ali pomeni državno pomoč.

7.2.1.1 *Pojma podjetja in gospodarske dejavnosti*

- (557) Kot je Komisija pojasnila v novih smernicah⁽¹⁷⁰⁾, 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, pred tem 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 izpodbijati na podlagi pravil o državni pomoči.
- (558) Poleg tega je v novih smernicah⁽¹⁷¹⁾ tudi 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 državnih pomočeh.
- (559) Kar zadeva letališko službo zbornice, so ukrepi, zajeti s sklepom o začetku postopka, subvencije, prejete na podlagi nacionalnega sistema za financiranje državnih nalog na francoskih letališčih (v nadaljnjem besedilu: subvencije za državne naloge), različne enkratne subvencije za tekoče poslovanje, prejete od različnih javnih organov in splošne službe zbornice med letoma 2000 in 2006, vračljiva predplačila, ki jih je letališki službi zbornice odobrila splošna služba zbornice med letoma 2002 in 2006 (v nadaljnjem besedilu: vračljiva predplačila), in domnevno nezaračunavanje režijskih stroškov, ki jih je financirala splošna služba in so podrobno določeni v novih smernicah, kar zadeva pomoč za tekoče poslovanje, dodeljeno splošni službi zbornice v povezavi z upravljanjem letališča v obdobju 2000–2006.
- (560) Iz pojasnil, ki jih je predložila Francija in so povzeta v uvodnih izjavah od 55 do 57, izhaja, da so se razen nekaterih subvencij iz sklada FIATA, ki spadajo med subvencije za državne naloge in bodo preučene v nadaljevanju, samo subvencije v višini 250 000 EUR, 600 000 EUR in 500 000 EUR, prejete leta 2005, in subvencija v višini 200 000 EUR, prejeta od splošne službe zbornice leta 2006 (v nadaljnjem besedilu: enkratne subvencije za tekoče poslovanje), uporabile za financiranje gospodarske dejavnosti letališča. Te subvencije so bile namreč namenjene pokritju primanjkljaja iz poslovanja, ki je nastal zaradi neuravnoteženosti stroškov poslovanja in prihodkov iz dajanja letališke infrastrukture na voljo potnikom in letalskim prevoznikom. Ker so bile te subvencije dodeljene po 12. decembru 2000 in so se uporabile za financiranje gospodarske dejavnosti letališča, bi lahko z vidika pojmov podjetja in gospodarske dejavnosti spadale na področje uporabe pravil o državni pomoči. Enako velja za vračljiva predplačila, ki so bila prav tako odobrena po 12. decembru 2000 in namenjena uravnoteženju poslovnega izida letališča.
- (561) Kar zadeva domnevno nezaračunavanje režijskih stroškov, ki jih je financirala splošna služba zbornice, v povezavi z upravljanjem letališča v obdobju 2000–2006, je šlo za domnevo, ki jo je Komisija navedla v sklepu o začetku postopka. Vendar je Francija, kot je navedeno v uvodni izjavi 59, predložila dokaze, da je splošna služba zbornice na letališko službo zbornice dejansko prenesla del svojih režijskih stroškov, ki ga je mogoče na podlagi objektivnega ključa za porazdelitev stroškov pripisati dejavnosti letališča. To ravnanje je v skladu z ravnanjem udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki ga motivirajo obeti za dobiček, v njegovih razmerjih s hčerinsko družbo ali oddelkom, ki uporablja njegove splošne službe. Zato se domneva, navedena v sklepu o začetku postopka, glede domnevnega nezaračunavanja nekaterih režijskih stroškov splošne službe zbornice na podlagi dejstev izkaže za napačno, sistem zaračunavanja režijskih stroškov, ki ga uporablja zbornica, pa ne vključuje prednosti v korist letališke službe zbornice. Zato tega „ukrepa“ v tem sklepu ni treba podrobneje obravnavati. Podobno je tudi iz informacij, ki jih je Francija predložila v zvezi z naložbami, ki so bile na letališču Nîmes izvedene, ko ga je upravljala zbornica, in na katere se nanaša uvodna izjava 51, razvidno, da je letališka služba zbornice sama financirala stroške naložb, ki jih je morala izvesti in financirati. Torej ne gre za naložbene subvencije v korist letališke službe zbornice, ki bi jih bilo treba preučiti v tej oceni.
- (562) Kar zadeva ukrepe v korist družbe VTAN, gre večinoma za pavšalni prispevek, kot je bil določen s SPOJS in pozneje spremenjen. Ta pavšalni prispevek je bil namenjen kritju primanjkljaja iz poslovanja, ki je nastal zaradi neuravnoteženosti stroškov poslovanja in prihodkov iz dajanja letališke infrastrukture na voljo potnikom in letalskim prevoznikom, ob upoštevanju stroškov nekaterih naložb, ki jih je v skladu s SPOJS in njegovimi aneksi financirala družba VTAN. Ker je bil pavšalni prispevek uveden in spremenjen po 12. decembru 2000 ter se je uporabil za financiranje gospodarske dejavnosti letališča, spada na področje uporabe pravil o državnih pomočeh.

⁽¹⁷⁰⁾ Nove smernice, točki 28 in 29.

⁽¹⁷¹⁾ Nove smernice, točki 34 in 35.

- (563) Drugi ukrepi v korist družbe VTAN, ki so predmet formalnega postopka preiskave, vključujejo poseben javni prispevek, izplačan za leto 2011 zaradi upoštevanja novih stroškov poslovanja, ki jih je imela družba VTAN zaradi zaprtja vojaške letalske baze (v nadaljnjem besedilu: poseben javni prispevek), ter subvencije za opremo za leti 2011 in 2012 (v nadaljnjem besedilu: subvencije za opremo). Ti različni ukrepi, odobreni po 12. decembru 2000, so bili vsaj deloma namenjeni financiranju upravljanja letališča (vključno s komercialno dejavnostjo dajanja na voljo letališke infrastrukture) in naložb, ki so neločljivo povezane s komercialno dejavnostjo letališča. Ti ukrepi bi zato lahko z vidika pojmov podjetje in gospodarska dejavnost spadali na področje uporabe pravil o državnih pomočeh.
- (564) Komisija bo tako v nadaljevanju preučila subvencije za državne naloge in:
- za obdobje upravljanja zbornice enkratne subvencije za tekoče poslovanje in vračljiva predplačila,
 - za obdobje upravljanja družbe VTAN pavšalni prispevek, poseben javni prispevek in subvencije za opremo.

7.2.1.2 Subvencije za državne naloge

- (565) Kot je Komisija poudarila v novih smernicah, je Sodišče 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 državnih pomočeh⁽¹⁷²⁾. V skladu z novimi smernicami⁽¹⁷³⁾ se dejavnosti, kot so kontrola zračnega prometa, policija, carina, gasilska služba na letališčih, 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.
- (566) 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⁽¹⁷⁴⁾.
- (567) Dejavnosti, financirane iz splošnega sistema za financiranje državnih nalog na francoskih letališčih, kot je opisano v uvodni izjavi 32 in naslednjih, so povezane z varovanjem civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja⁽¹⁷⁵⁾, nalogami policije⁽¹⁷⁶⁾, reševalno in gasilsko službo na letališčih⁽¹⁷⁷⁾, varnostjo zračnega prometa⁽¹⁷⁸⁾ ter zaščito naravnega in človekovega okolja⁽¹⁷⁹⁾. Te dejavnosti je mogoče upravičeno šteti za dejavnosti, ki spadajo v pristojnost države pri izvajanju njenih uradnih pooblastil kot javnega organa. Torej lahko Francija te naloge na podlagi pravil o državnih pomočeh upravičeno šteje za „državne“ ali, drugače povedano, negospodarske. Zato lahko zagotovi javna sredstva za nadomestilo stroškov, ki jih imajo upravljavci letališč pri izvajanju teh nalog, če so jim te naloge dodeljene z nacionalno zakonodajo in če to financiranje ne povzroči prekomernega nadomestila ali diskriminacije med letališči.

⁽¹⁷²⁾ Sodba v zadevi Komisija proti Italiji, C-118/85, točki 7 in 8, in sodba v zadevi Bodson proti Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, Recueil 1988, str. I-2479, točka 18.

⁽¹⁷³⁾ Nove smernice, točka 35.

⁽¹⁷⁴⁾ Nove smernice, točki 36 in 37.

⁽¹⁷⁵⁾ V to kategorijo spadata pregled oddane prtljage, potnikov in ročne prtljage ter nadzor javnih točk dostopa do omejenega območja.

⁽¹⁷⁶⁾ V to kategorijo spada samodejni mejni nadzor z biometrično identifikacijo.

⁽¹⁷⁷⁾ Kot je bilo navedeno, so te tri kategorije izrecno navedene v novih smernicah kot primeri negospodarskih dejavnosti.

⁽¹⁷⁸⁾ V to kategorijo spada preprečevanje nevarnosti prostoživečih živali.

⁽¹⁷⁹⁾ V to kategorijo spadajo ukrepi okolske zaščite.

- (568) Iz opisov v uvodni izjavi 32 in naslednjih je razvidno, da sistem, ki ga določa francoska zakonodaja, temelji na strogih mehanizmih predhodnega in naknadnega nadzora stroškov, ki zagotavljajo, da upravljavci letališč prek letališke pristojbine in dodatnega instrumenta prejmejo samo zneske, nujno potrebne za kritje stroškov.
- (569) Poleg tega se ta sistem uporablja za vsa francoska civilna letališča v smislu obsega nalog, zaradi katerih je potrebno nadomestilo, in mehanizmov financiranja. Merilo glede nediskriminacije je zato izpolnjeno. V skladu s francosko zakonodajo so za izvajanje 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 izvajanja teh nalog iz javnih sredstev ne pomeni blaženja stroškov, ki bi jih v skladu s francoskim pravnim sistemom običajno krili upravljavci letališča.
- (570) Ta nacionalni sistem se uporablja za letališče Nîmes od leta 2000. Finančna sredstva, prejeta na podlagi tega sistema, zato niso državne pomoči za letališko službo zbornice ali družbo VTAN. Ta ugotovitev med drugim velja za subvencije, ki jih je letališka služba zbornice prejela iz sklada FIATA in so navedene v uvodni izjavi 55.

7.2.1.3 *Državna sredstva in pripisljivost državi*

- (571) Različne ukrepe, ki jih je treba še preučiti, so odobrili lokalni organi (generalni svet, mestna skupnost AC in mestna skupnost NM), sindikat (ki sestavlja skupino lokalnih organov) in zbornica.
- (572) Sredstva lokalnih organov pomenijo državna sredstva za namene uporabe člena 107(1) PDEU⁽¹⁸⁰⁾. Poleg tega ravnanje takih organov enako kot ukrepi, ki jih sprejme osrednji organ, spada na področje uporabe navedenega člena, če so izpolnjeni pogoji iz navedene določbe⁽¹⁸¹⁾. Odločitve lokalnih organov, kot so generalni svet, mestna skupnost AC in mestna skupnost NM, je zato treba obravnavati kot pripisljive državi (v širšem smislu) v smislu sodne prakse o državnih pomočeh.
- (573) Ta ugotovitev po analogiji velja tudi za skupino lokalnih organov, kot je sindikat. Poleg tega, kot je navedeno v oddelku 2.2, proračun sindikata vključuje prispevke lokalnih organov, ki ga sestavljajo. Sredstva sindikata namreč med drugim vključujejo: (i) prispevke članov, (ii) subvencije, (iii) prihodke iz daril in volil, (iv) prihodke iz posojil, (v) prihodke iz pristojbin upraviteljev in upravljavcev ter (vi) na splošno vse neposredne in posredne prihodke, povezane z izvajanjem pooblastil, določenih s statutom sindikata. Poleg tega sindikat upravlja odbor sindikata, ki ga sestavljajo izključno pooblašteni predstavniki lokalnih organov, ki so njegovi člani. Tako so sredstva sindikata državna sredstva in vse njegove odločitve so „pripisljive državi“ v smislu sodne prakse o državnih pomočeh.
- (574) Kar zadeva ukrepe, ki jih je splošna služba zbornice odobrila letališki službi zbornice, kot je bilo ugotovljeno že v oddelku 7.1.1.1, naslovljenem Državna sredstva in pripisljivost, je zbornica javni organ, katerega vsa sredstva je treba obravnavati kot državna sredstva in katerega vse odločitve so „pripisljive državi“ v smislu sodne prakse o državnih pomočeh.
- (575) Tako so vsi ukrepi, zajeti v tej preučitvi, „pripisljivi državi“ in financirani iz državnih sredstev.

7.2.1.4 *Selektivna gospodarska prednost*

- (576) Pri presoji, ali je z državnim ukrepom podjetju dodeljena prednost v smislu člena 107(1), je treba ugotoviti, ali ima zadevno podjetje gospodarsko prednost, zaradi katere se izogne stroškom, ki bi običajno morali bremeniti njegova lastna finančna sredstva, ali ima prednost, ki je v običajnih tržnih razmerah ne bi moglo pridobiti⁽¹⁸²⁾, in ali se lahko zadevni ukrep obravnava kot nadomestilo za opravljanje javne storitve, ki izpolnjuje pogoje iz sodbe v zadevi Altmark.

⁽¹⁸⁰⁾ Sodba Splošnega sodišča z dne 12. maja 2011 v združenih zadevah Région Nord-Pas-de-Calais, T-267/08 in T-279/08, še neobjavljena, točka 108.

⁽¹⁸¹⁾ Sodba Splošnega sodišča z dne 6. marca 2002 v združenih zadevah T-127/99, T-129/99 in T-140/99, Recueil [2002], II-1330, točka 142.

⁽¹⁸²⁾ Sodba v zadevi Francija proti Komisiji, C-301/87, Recueil 1990, str. I-307, točka 41.

7.2.1.4.1 Pojem storitev splošnega gospodarskega pomena in uporaba sodbe v zadevi Altmark

7.2.1.4.1.1 Uporaba pojma storitev splošnega gospodarskega pomena

- (577) Postavlja se vprašanje, ali je mogoče različne ukrepe, ki jih je treba še preučiti, obravnavati kot nadomestila za opravljanje javne storitve, dodeljena za opravljanje resnične storitve splošnega gospodarskega pomena (v nadaljnjem besedilu: SSGP).
- (578) V zvezi s tem je treba opozoriti, da je Sodišče v sodbi v zadevi Altmark razsodilo, da nadomestila za opravljanje javne storitve niso državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU, če so izpolnjena štiri kumulativna merila. Prvič, podjetje, ki prejema nadomestilo, mora dejansko izpolnjevati obveznosti javne službe, te obveznosti pa morajo biti jasno opredeljene. Drugič, merila, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, morajo biti določena vnaprej ter objektivno in pregledno. Tretjič, nadomestilo ne sme presežati tistega, kar je nujno za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe, pri čemer je treba upoštevati s tem povezane prejemke in razumen dobiček. In še četrtič, če podjetje, ki se mu naloži izpolnjevanje obveznosti javne službe, v konkretnem primeru ni izbrano s postopkom oddaje javnega naročila, ki omogoča, da se izbere tisti ponudnik, ki lahko te storitve opravlja z najnižjimi stroški za skupnost, je treba raven potrebnega nadomestila določiti na podlagi analize stroškov, ki bi jih imelo povprečno, dobro vodenno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s potrebnimi sredstvi. Za uporabo teh pogojev je treba najprej preučiti vprašanje obstoja resnične SSGP.
- (579) Francija, s katero se v zvezi s tem strinjajo tudi upravljavci, meni, da bi bilo treba upravljanje letališča Nîmes glede na njegovo velikost in lokalno vlogo v celoti obravnavati kot SSGP. Francija navaja: „Tudi če regija Languedoc Roussillon ni izolirana regija in njena dostopnost ni odvisna od letalskih povezav letališča Nîmes, kar je, kot je dokazano v točki 2 v nadaljevanju, vprašljivo, pa glede na navedeno še vedno velja, da za upravljanje letališča Nîmes velja cela vrsta obveznosti javne službe in da Komisija ni dokazala, da bi bil zasebni udeleženec v tržnem gospodarstvu pripravljen prevzeti take obveznosti v enakem obsegu in pod enakimi pogoji brez nadomestila za opravljanje javne storitve. V zvezi s tem ni pomembno, ali je letališče v izolirani regiji. S smernicami Komisije in ustaljeno sodno prakso je državam članicam priznано polje proste presoje pri opredelitvi obveznosti javne službe. Odločilno merilo za ugotovitev obstoja SSGP je, ali bi gospodarski subjekt glede na svoj poslovni interes zadevno storitev prevzel v enakem obsegu ali pod enakimi pogoji“⁽¹⁸³⁾.
- (580) Pri tem sklepanju gre za očitno napako pri presoji. Pri opredelitvi, v kakšnem obsegu je upravljanje letališča storitev splošnega gospodarskega pomena, je treba obravnavati potrebo v splošnem interesu, ki jo ta dejavnost izpolnjuje. Pri tem velikost letališča prav tako ni upoštevno merilo.
- (581) Kot je Komisija predhodno navedla v svoji praksi odločanja: „Gospodarski razvoj [...] ni zadosten razlog za opredelitev storitve kot [SSGP]. Taka opredelitev mora biti utemeljena z razlogi opravljanja javne storitve, ki presegajo splošni interes za razvoj gospodarskih dejavnosti“⁽¹⁸⁴⁾. Pogodba že vsebuje posebno določbo o združljivosti pomoči za razvoj gospodarskih dejavnosti (člen 107(3)(c)), medtem ko je v skladu s sodno prakso Sodišča SSGP storitev, ki ima v primerjavi z drugimi gospodarskimi dejavnostmi posebne značilnosti⁽¹⁸⁵⁾, podjetjem, ki opravljajo SSGP, pa je naložena „posebna naloga“⁽¹⁸⁶⁾. Pooblastitev podjetja za izvajanje „posebne naloge opravljanja javnih storitev“ na splošno 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⁽¹⁸⁷⁾. Države članice ali Unija lahko na podlagi merila splošnega pomena za opravljanje teh storitev določijo posebne obveznosti.

⁽¹⁸³⁾ Pripombe Francije k sklepu o začetku postopka.

⁽¹⁸⁴⁾ Glej sklep N 381/04 – Francija, Projekt telekomunikacijskega omrežja s hitrim prenosom v departmaju Pyrénées-Atlantiques (DORSAL) (UL C 162, 2.7.2005, str. 5), točka 53.

⁽¹⁸⁵⁾ Glej sodbo v zadevi *Merci convenzionali porto di Genova*, C-179/90, Recueil 1991, str. I-5889, točka 27, sodbo v zadevi *GT-Link A/S*, C-242/95, Recueil 1997, str. I-4449, točka 53, in sodbo v zadevi *Corsica Ferries France SA*, C-266/96, Recueil 1998, str. I-3949, točka 45.

⁽¹⁸⁶⁾ Glej zlasti sodbo v zadevi *BRT proti SABAM*, C-127/73, Recueil 1974, str. I-51.

⁽¹⁸⁷⁾ Glej Sporočilo Komisije o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL C 8, 11.1.2012, str. 4), točki 46 in 47.

- (582) Komisija je poleg tega v novih smernicah navedla: „V zvezi z letališči Komisija meni, da se lahko splošno upravljanje letališča v upravičenih primerih obravnava kot SSGP. [...] 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. Taka ocena bi morala ustrezno upoštevati druge načine prevoza in zlasti železniških storitev za visoke hitrosti ali pomorskih povezav s trajekti“⁽¹⁸⁸⁾.
- (583) Prispevek letališča Nîmes k dinamiki lokalnega gospodarstva, na katerega se je Francija zlasti sklicevala v utemeljitev trditve glede obstoja resnične SSGP, tako sam po sebi ni upošteven dejavnik, če se obravnava neodvisno od prispevka tega letališča k dostopnosti regije. Ni sporno, da ima lahko letališče, s tem ko izboljša dostopnost regije, zlasti če odpravi njeno izoliranost, pozitivne posledice za lokalni gospodarski razvoj. Vendar se golo dejstvo, da se zaradi obstoja in dejavnosti letališča ustvarjajo neposredna in posredna delovna mesta ter spodbuja dejavnost lokalnih podjetij, ne more šteti za upošteveno merilo pri dokazovanju obstoja resnične SSGP.
- (584) Kar zadeva prispevek letališča Nîmes k dostopnosti regije, je Francija zlasti priznala, da je letališče Montpellier od letališča Nîmes oddaljeno samo 63 kilometrov, kar pomeni samo 49 minut vožnje z avtomobilom. Priznala je tudi, da je z Nîmesom od leta 2001 vzpostavljena železniška povezava hitrega vlaka (TGV). Med tem mestom ter na primer Parizom in Lyonom so vzpostavljene pogoste železniške povezave, pri čemer čas potovanja znaša 3 ure oziroma 1 uro in 30 minut. Francija v svojih trditvah glede obstoja SSGP ni upoštevala teh železniških povezav. Kar zadeva cestno omrežje, mesto Nîmes leži v neposredni bližini avtocest A9 in A54, ki ga neposredno povezujeta z večjimi mesti na jugovzhodu Francije, zlasti z Lyonom, Marseillom in Montpellierjem. Ob upoštevanju navedenega ni mogoče trditi, da bi bil del območja, ki ima morebitno korist od letališča Nîmes, brez tega letališča izoliran od ostalega območja Unije v tolikšni meri, da bi to posegalo v njegov gospodarski in družbeni razvoj.
- (585) Francija je v zvezi z letališčem Montpellier navedla: „Čeprav se glede na navedeno uvršča v isto ciljno območje kot letališče Nîmes, saj nista oddaljeni več kot 60 minut vožnje, strošek povratnega potovanja pa ne presega 20 EUR, je vseeno treba poudariti, da rute družbe Ryanair z letališča Montpellier, te so danes štiri, zadostijo turističnemu povpraševanju bolj zahodno kot vzhodno od letališča (tak primer je povezava z letališčem Hahn, čeprav je družba Ryanair ukinila svoje povezave z Nemčijo iz Marseilla) in da se ciljno območje letališča Nîmes delno razlikuje od ciljnega območja letališča Montpellier (zlasti Cévennes, Uzège in severovzhodni del departmaja Gard/južni del departmaja Ardèche v dolini Rone). Ima torej svoje ciljno območje. Treba je še navesti, da 51 % potnikov na nizkocenovnih letih odpotuje največ 50 km stran od svojega letališča“.
- (586) Francija je tako priznala, da obstajajo dejavniki, ki uvrščajo letališče Nîmes na isto ciljno območje kot letališče Montpellier. Ob upoštevanju navedenega ni mogoče trditi, da bi se lahko z obstojem letališča Nîmes preprečila izoliranost, ki bi lahko škodovala gospodarskemu in družbenemu razvoju dela območja, ki ima korist od navedenega letališča, še toliko bolj ker je z Nîmesom, kot je bilo navedeno, vzpostavljena železniška povezava hitrega vlaka (TGV). Poleg tega Francija ni predložila podatkov, na podlagi katerih bi bilo mogoče oceniti obseg take hipotetične škode. Dejstvo, da se ciljni območji letališč Nîmes in Montpellier ne prekrivata popolnoma, ni zadosten argument. Ciljni območji dveh različnih letališč, ne glede na to, kako blizu sta, namreč nikoli ne sovpadata popolnoma. Nazadnje, dejstvo, da 51 % potnikov na nizkocenovnih letih odpotuje največ 50 km stran od svojega letališča, ne dokazuje, da – če ne bi bilo letališča Nîmes – potniki, ki bi se želeli vrniti na ciljno območje tega letališča ali z njega odpotovati, večinoma ne bi bili pripravljeni leteti z letališča Montpellier ali na to letališče.
- (587) Francija je poleg tega zagovarjala trditev, da se naloga razvoja zračnega prometa, ki je bila družbi VTAN dodeljena s SPOJS, „lahko obravnava kot obveznost javne službe v smislu sodne prakse v zadevi Altmark“. Po navedbah Francije ta naloga zadeva „gospodarski in turistični razvoj območja“, za kar sta po njenem mnenju potrebna „(i) povečanje pretoka potnikov, s katerim se ustvarjajo prihodki in delovna mesta za regionalno gospodarstvo, [...] in (ii) razvoj območja dejavnosti okoli letališča.“ Francija v zvezi s tem območjem dejavnosti navaja več podjetij, ki tam delujejo, in poudarja, da „je naloga družbe VTAN, da v tem industrijskem središču razvije dejavnosti v zvezi z letalstvom ter okrepi industrijsko ali komercialno dejavnost, ki ustvarja delovna mesta za to območje“⁽¹⁸⁹⁾.

⁽¹⁸⁸⁾ Nove smernice, točka 72.

⁽¹⁸⁹⁾ Pripombe Francije k sklepu o začetku postopka.

- (588) Te trditve ni mogoče sprejeti, saj, kot je opozorjeno v nadaljevanju, zgolj prispevek dejavnosti k lokalnemu gospodarskemu razvoju sam po sebi ne zadošča za to, da se ta dejavnost opredeli kot SSGP. Poleg tega komercialni razvoj letališča z uvajanjem novih zračnih rut ali širjenjem neletalskih dejavnosti kot tak ne izpolnjuje merila glede splošnega interesa, da bi ga bilo mogoče opredeliti kot SSGP. 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.
- (589) Komisija tako glede na zgoraj navedeno, na podlagi trditev, ki jih je navedla Francija, ter zlasti ob upoštevanju bližine letališča Montpellier in storitve hitrega vlaka (TGV), ki povezuje Nîmes, meni, da je Francija storila očitno napako pri presoji, s tem ko je upravljanje letališča Nîmes kot celoto opredelila kot SSGP. Natančneje, dejavnosti upravljavca letališča Nîmes, ki vključuje sprejemanje komercialnih letov za prevoz potnikov na tem letališču, ni mogoče obravnavati kot resnične SSGP. To pomeni, da različnih ukrepov finančne podpore, ki so zajeti v tej preučitvi in so bili namenjeni financiranju upravljanja dejavnosti letališča kot celote, ni mogoče obravnavati kot finančnih nadomestil, dodeljenih za upravljanje resnične SSGP. Zato ne izpolnjujejo kumulativnih pogojev iz sodbe v zadevi Altmark.
- (590) Sicer pa, tudi če bi bilo mogoče upravljanje letališča Nîmes upravičeno v celoti ali deloma opredeliti kot SSGP, zadevni ukrepi ne bi izpolnjevali kumulativnih pogojev iz sodbe v zadevi Altmark. Ne izpolnjujejo namreč prvega, drugega in četrtega pogoja iz navedene sodbe, kot bo v nadaljevanju dokazano na podlagi sporočila o uporabi pravil o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje SSGP ⁽¹⁹⁰⁾ (v nadaljnjem besedilu: sporočilo o SSGP). Komisija meni, da je treba v primeru letališča Nîmes preučiti pogoje iz sodbe v zadevi Altmark in pri tem razlikovati med subjekti, ki so dejansko opravljali to gospodarsko dejavnost v obdobju 2000–2012.

7.2.1.4.1.2 Jasno opredeljene obveznosti javne službe, naložene podjetju (prvi pogoj)

- (591) Ker je Francija storila očitno napako pri presoji, s tem ko je upravljanje letališča kot celoto opredelila kot SSGP, in ker se je z ukrepi, zajetimi v tej preučitvi, financiralo upravljanje letališča kot celote, prvi pogoj iz sodbe v zadevi Altmark ni izpolnjen.
- (592) Poleg tega mora biti glede na sporočilo o SSGP ⁽¹⁹¹⁾ naloga opravljanja javnih storitev, da bi bil izpolnjen prvi pogoj iz sodbe v zadevi Altmark, dodeljena z enim ali več akti, ki imajo lahko glede na zakonodajo posamezne države članice obliko zakona, podzakonskega akta ali pogodbe. Poleg tega morajo akt ali vrsta aktov določati vsaj vsebino in trajanje obveznosti javne službe, zadevno podjetje in, če je primerno, ozemlje, vrsto vseh izključnih ali posebnih pravic, ki jih podjetju dodeli zadevni organ, parametre 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, AOT, koncesijska pogodba, SPOJS in njihove 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 razen SPOJS in njegovih aneksov, ki se uporabljajo samo za družbo VTAN, nobeden od teh aktov ne določa ureditve za izračun in pregled mehanizmov finančnih nadomestil. Akti, s katerimi so bile dodeljene obveznosti letališki službi zbornice, tako ne izpolnjujejo zahtev prvega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark, in to čeprav obveznosti, naložene letališki službi zbornice, ne spadajo med resnične SSGP.

7.2.1.4.1.3 Vnaprej ter objektivno in pregledno določeni parametri nadomestila (drugi pogoj)

7.2.1.4.1.3.1 Obdobje upravljanja letališke službe zbornice (2000–2006)

- (593) Vse enkratne subvencije in vračljiva predplačila, ki jih je prejela letališka služba zbornice, so enkratni ukrepi, ki so bili sprotno odobreni za financiranje primanjkljaja iz poslovanja letališča. Torej ne temeljijo na parametrih za izračun, ki bi bili opredeljeni vnaprej.

⁽¹⁹⁰⁾ Sporočilo Komisije z dne 20. decembra 2011 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).

⁽¹⁹¹⁾ UL C 8, 11.1.2012, str. 4, točka 52.

- (594) Navesti je treba, da so naloge letališke službe zbornice za obdobje od leta 2000 do februarja 2006 podrobno določene v odloku iz leta 1965 in specifikaciji, ki mu je priložena, ter v AOT iz leta 1986. Vendar ti akti ne določajo mehanizma finančnega nadomestila za zbornico na podlagi vnaprej ter objektivno in pregledno določenih parametrov.
- (595) Prav tako niti koncesijska pogodba, v kateri so opredeljene obveznosti letališke službe zbornice za obdobje od februarja do decembra 2006, ne določa mehanizma finančnega nadomestila v korist upravljavca.
- (596) Ukrepi finančne podpore, odobreni letališki službi zbornice, torej ne izpolnjujejo drugega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark.

7.2.1.4.1.3.2 Obdobje upravljanja družbe VTAN (2007–2012)

- (597) Nadomestila, ki jih je družbi VTAN plačal sindikat, so bila dodeljena na podlagi SPOJS in njegovih prilog, v katerih so podrobno določene obveznosti obeh strank v okviru naloge upravljanja in opredeljena podrobna pravila za izračun pavšalnega prispevka, ki ga je sindikat plačal družbi VTAN.
- (598) Vendar so bila podrobna pravila za izračun tega prispevka pozneje spremenjena s štirimi aneksi. Natančneje, aneks št. 3 k SPOJS določa, da sindikat družbi VTAN dodeli subvencijo v višini [100 000–300 000] EUR za leto 2009, in predvsem uvaja novo besedilo določbe 27-4 SPOJS, ki določa, da se od navedenega datuma „pavšalni prispevek lahko poveča za znesek subvencij, ki jih organ, ki je prenesel pooblastila, pobere od drugih organov“. Z aneksom št. 3 so bili tako uvedeni novi parametri za izračun, ki niso objektivni, saj niso povezani s stroški in prejemki družbe VTAN.
- (599) Pavšalni prispevek torej ne izpolnjuje drugega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark. Poseben javni prispevek in subvencije za opremo, navedeni v uvodni izjavi 565, prav tako ne izpolnjujejo navedenega merila, ker gre za enkratne finančne podpore, ki prvotno niso bile predvidene.

7.2.1.4.1.4 Podrobni pogoji za izbiro ponudnika storitev (četrti pogoj)

7.2.1.4.1.4.1 Obdobje upravljanja letališke službe zbornice (2000–2006)

- (600) Zbornica za upravljanje letališča ni bila izbrana na podlagi razpisnega postopka in Komisija nima dokazov, da so bili zneski ukrepov finančne podpore, ki jih je prejela, določeni na podlagi analize stroškov, ki bi jih imelo povprečno, dobro vodeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s potrebnimi sredstvi.
- (601) Ukrepi finančne podpore, odobreni letališki službi zbornice, torej ne izpolnjujejo četrtega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark.

7.2.1.4.1.4.2 Obdobje upravljanja družbe VTAN (2007–2012)

- (602) Družba Veolia Transport je bila izbrana na podlagi postopka za oddajo javnega naročila s pogajanjem, in sicer po predhodni objavi obvestila o javnem razpisu v *Uradnem listu Evropske unije*. V smislu prava Unije so francoski organi torej uporabili postopek s pogajanjem po predhodni objavi⁽¹⁹²⁾.

⁽¹⁹²⁾ Člen 30 Direktive 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).

- (603) Komisija na splošno meni, da se za postopek s pogajanjem po predhodni objavi samo izjemoma lahko šteje, da izpolnjuje četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark⁽¹⁹³⁾. V zvezi s tem navaja, da je sindikat po predložitvi ponudb obeh kandidatov, ki sta se odzvala na razpis, začel pogajanja z vsakim od njiju⁽¹⁹⁴⁾. Med drugim sta družba Veolia Transport in sindikat navezala stike, namenjene pojasnitvi ali celo spremembi nekaterih pomembnih vidikov ponudbe družbe Veolia Transport. Francija je namreč na primer navedla, da je družba Veolia Transport na podlagi navedb iz dopisa sindikata z dne 6. septembra 2006 k svoji prvotni ponudbi 20. septembra 2006 navedla dodatne predloge. Poleg tega je 4. oktobra 2006 predložila več pojasnil, s katerimi je spremenila bistvene elemente svoje ponudbe, kot so (i) uvedba „nadomestnega scenarija“, po katerem bi se v primeru zmanjšane dejavnosti letališča pavšalni prispevek spremenil, (ii) sprememba formul za diskontiranje finančnih pogojev prenosa pooblastil ali celo (iii) sprememba zavez, sprejetih v zvezi s stroški dela⁽¹⁹⁵⁾.
- (604) Poleg tega je glede na sklep o oddaji naročila⁽¹⁹⁶⁾ sindikat na podlagi postopka menil, da je ponudba družbe Veolia Transport najugodnejša glede na merila iz razpisnih pravil, zlasti: (i) politiko tržnega razvoja, (ii) finančni nadzor, (iii) varnost in (iv) zavezanost kakovosti⁽¹⁹⁷⁾. Toda zadevna merila so sindikatu puščala veliko prostora pri izbiri ponudnika, saj so bila oblikovana zelo na splošno ter so presegala kakovost opravljene storitve in stroške za skupnost. Tak je zlasti primer merila „politika tržnega razvoja“, ki ga nikakor ni mogoče enačiti z merilom kakovosti za SSGP.
- (605) Iz vseh teh razlogov postopek, ki ga je uporabil sindikat, ni zagotavljal, da bo izbran „ponudnik, ki bi lahko zadevne storitve zagotovil po najnižjih stroških za skupnost“. Poleg tega iz ničesar ne izhaja, da so ocene stroškov, ki jih je pripravila družba VTAN in na podlagi katerih je bil določen pavšalni prispevek, ustrezale stroškom, ki bi jih povprečno, dobro vođeno in ustrezno opremljeno podjetje imelo z upravljanem letališča. V zvezi s tem se zdi, da se je družba VTAN pri pripravi ocen oprla predvsem na podatke o upravljanju letališke službe zbornice. Vendar ni dokazov, kar bi potrjevali, da je letališka služba zbornice ravnala kot povprečno, dobro vođeno in ustrezno opremljeno podjetje.
- (606) Ukrepi finančne podpore, odobreni družbi VTAN, torej ne izpolnjujejo četrtega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark.
- (607) Kot je dokazano zgoraj, nobeden od zadevnih ukrepov ne izpolnjuje kumulativnih pogojev iz sodbe v zadevi Altmark. Zato je treba še preveriti, ali sta se lahko letališka služba zbornice ali družba VTAN na podlagi različnih zadevnih ukrepov izognili stroškom, ki bi običajno morali bremeniti njuna lastna finančna sredstva, oziroma ali navedeni ukrepi ustrezajo običajnim tržnim razmeram.

7.2.1.4.2 Analiza obstoja gospodarske prednosti – Ukrepi, s katerimi se je mogoče izogniti stroškom, ki bi jih morali običajno kriti letališka služba zbornice in družba VTAN

7.2.1.4.2.1 Obdobje upravljanja letališke službe zbornice (2000–2006)

- (608) „Enkratne subvencije“ v skupnem znesku 1,35 milijona EUR, ki so jih leta 2005 dodelili mestna skupnost AC, mestna skupnost NM in generalni svet, so nepovratna sredstva, dodeljena brez kakršnih koli možnosti donosa naložbe za zadevne organe. Enako velja za subvencijo v višini 200 000 EUR, ki jo je letališki službi zbornice leta 2006 dodelila splošna služba zbornice. Ta nepovratna sredstva so bila namreč dodeljena za financiranje primanjkljaja iz poslovanja, s katerim se je letališka služba zbornice soočala v zadnjem letu upravljanja letališča, in zato brez kakršnih koli obetov za dobiček za splošno službo zbornice.
- (609) V zvezi z vračljivimi predplačili je treba najprej navesti, da ustrezajo brezobrestnim posojilom, ki jih je splošna služba zbornice dodelila letališki službi zbornice. Po navedbah Francije „dejstvo, da so bila predplačila dana na voljo brez uporabe obrestne mere, poleg tega ne zadošča za to, da bi Komisija ugotovila obstoj državne pomoči. V skladu s sodno prakso Splošnega sodišča Evropske unije je namreč treba priznati, da posojilodajalci zaradi svojega predhodnega statusa delničarjev privolijo v dodelitev brezobrestnih posojil ali celo poroštev brez plačila premij. Podobno je treba priznati, da je bilo za zbornico kot koncesionarja letališča normalno, da je dala svoji letališki službi

⁽¹⁹³⁾ Navedeno sporočilo, točka 65.

⁽¹⁹⁴⁾ Glej opombo 85.

⁽¹⁹⁵⁾ Dokument družbe Veolia Transport z dne 4. oktobra 2006: Pojasnila v zvezi z našo ponudbo glede na zahteve mešanega sindikata dne 29. septembra 2006.

⁽¹⁹⁶⁾ Sklep z dne 30. novembra 2006.

⁽¹⁹⁷⁾ Zbirno poročilo o analizi ponudb za dodelitev prenosa pooblastil za opravljanje javnih storitev upravljanja civilnega območja letališča Nîmes-Garons z dne 23. novembra 2006.

na voljo zadostna sredstva, da je ta lahko zagotovila nadaljnje upravljanje letališča Nîmes“ ⁽¹⁹⁸⁾ (opombe izpuščene). Taka trditev bi bila lahko upoštevana samo, če bi lahko zbornica z dodelitvijo teh predplačil, da bi omogočila nadaljnje delovanje letališča Nîmes, pričakovala, da bo s tem bolj ali manj dolgoročno ustvarjena donosnost, ki bi zbornici omogočila ne samo, da zahteva vračilo teh predplačil, ampak tudi, da prejme „donos od naložbe“ za poplačilo vloženih sredstev z morebitnimi dobički, ki bi jih ustvarilo letališče.

- (610) Komisija je zato Francijo vprašala o koristih, ki jih je lahko zbornica pričakovala od dodelitve teh vračljivih predplačil. Toda Francija v odgovoru ⁽¹⁹⁹⁾ ni navedla nobene hipotetične koristi, ki bi se pričakovala od dodelitve teh subvencij. Sklicevala se je zgolj na specifikacijo koncesije, priloženo odloku iz leta 1965, v skladu s katero se je država zavezala, da bo po izteku koncesije zbornici vrnila preostanek predplačil, odobrenih njeni letališki službi. Francija v odgovoru ne navaja možnosti „donosa“, povezanega z vračljivimi predplačili, poleg zagotovila navedenega vračila države po izteku koncesije.
- (611) Očitno je, da zbornica ob dodelitvi različnih vračljivih predplačil ni mogla pričakovati, da bo upravljanje letališča postalo donosno in bo letališki službi zbornice omogočilo, da vrne odobrena predplačila, hkrati pa izkaže lasten dobiček za poplačilo sredstev, ki jih je vložila splošna služba zbornice. Vračljiva predplačila so bila namreč dodeljena od leta 2002. Takrat se je družba Air France že umaknila z letališča Nîmes in z mestom je bila že vzpostavljena železniška povezava hitrega vlaka (TGV). Poleg tega se je, kot je razvidno iz razpredelnice 2, poslovni izid letališča, ki je bil od leta 1999 negativen, po navedenem datumu vztrajno poslabševal, in sicer z - 269 000 EUR na - 796 000 EUR. Tudi pozneje se je še poslabševal, tako da so v letu 2003 izgube znašale 2,4 milijona EUR (leto, ko je družba Air Littoral ukinila svoje lete v Pariz), nato pa so se v letu 2005 zmanjšale na 643 000 EUR. Skratka, kot je pokazala analiza pogodb med letališko službo zbornice in družbo Ryanair/AMS, je letališka služba zbornice že leta 2002 začela z družbo Ryanair skлеpati pogodbe, zaradi katerih bi se lahko poslabšala donosnost letališča, kar je počela do vključno leta 2005. In končno, poslovni izidi letališke službe zbornice bi bili brez enkratnih subvencij še slabši, s čimer bi bila izključena kakršna koli možnost poplačila vloženih sredstev.
- (612) Glede na vse te dejavnike zbornica ni mogla oceniti za verjetno, da bodo lahko sredstva, ki jih je vložila na podlagi predplačil, odobrenih letališki službi zbornice, kakor koli poplačana v bolj ali manj kratkem času. Zbornica bi lahko celo resno dvomila, da ji bo letališka zbornica kdaj sposobna ta sredstva vrniti. Poleg tega so morala biti vračljiva predplačila precej visokih zneskov dodeljena vsako leto od leta 2002 do leta 2006, v skupnem znesku približno 7 milijonov EUR, ki se je prištel k pozitivni bilanci vračljivih predplačil v višini 2,7 milijona EUR konec leta 2001.
- (613) Francija je v zvezi s tem pojasnila, da za vračilo predplačil s strani letališke službe zbornice ni bil določen natančen rok in da so bila navedena predplačila vsako leto določena tako, da se je uravnotežil proračun letališke službe zbornice.
- (614) Poleg tega, čeprav je bilo predvideno, da bo država ob izteku koncesije vrnila preostali znesek vračljivih predplačil, ni bilo predvideno, da bo plačala kakršno koli obrestno mero, s katero bi se ustrezno poplačalo posojilo, ki ga je zbornica dodelila svoji letališki službi.
- (615) Ob upoštevanju navedenega se zdi, da zbornica v razmerju do svoje letališke službe ni ravnala kot udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki ga motivirajo obeti za dobiček.
- (616) Skratka, enkratne subvencije in vračljiva predplačila so letališki službi zbornice omogočili gospodarsko prednost. Poleg tega so te prednosti selektivne, saj so bile dodeljene samo enemu podjetju.

7.2.1.4.2.2 Obdobje upravljanja družbe VTAN (2007–2012)

- (617) Sindikat se je na podlagi SPOJS zavezal, da bo družbi VTAN med celotnim trajanjem prenosa pooblastil za opravljanje javnih storitev plačeval pavšalni prispevek v znesku [1,2–1,5] milijona EUR v „referenčnem scenariju“ in v znesku [1,0–1,3] milijona EUR v „nadomestnem scenariju“. Družba VTAN pa se je zavezala, da bo plačevala letno državno pristojbino, določeno na 1 EUR, za uporabo zemljišč, gradenj in objektov. Ker navedeni sporazum predstavlja precejšen čisti strošek za sindikat, ki ni mogel pričakovati nikakršne otipljive donosnosti zneskov, vloženih na podlagi navedenega sporazuma, ne ustreza običajnim tržnim razmeram in omogoča gospodarsko prednost družbi VTAN.

⁽¹⁹⁸⁾ Dopis Francije z dne 27. julija 2012.

⁽¹⁹⁹⁾ Glej opombo 47.

- (618) Aneks št. 1 SPOJS je vključeval zvišanje pavšalnega prispevka za [20 000–50 000] EUR brez kakršnih koli obetov za dobiček za sindikat, in sicer kot nadomestilo za izgubo prihodka, ki ga je lahko družba VTAN pričakovala, ko je postala upravljavec letališča, vendar se mu je morala pozneje odreči. Aneks št. 1 podobno kot sam SPOJS za sindikat predstavlja čisti strošek brez kakršne koli možnosti donosa in ne ustreza običajnim tržnim razmeram. Zato je družbi VTAN omogočil gospodarsko prednost.
- (619) Enako velja za aneks št. 3, s katerim se je znova zvišal znesek pavšalnega prispevka brez obetov za dobiček za sindikat, tako da je družbi VTAN omogočil gospodarsko prednost.
- (620) Drugače pa je v primeru aneksa št. 2. Ta je določal, da družba VTAN prenove hladilno opremo letališča in da ji sindikat plača nadomestilo v višini neamortizirane vrednosti opreme ob izteku prenosa pooblastil. Pred sklenitvijo aneksa št. 2 je iz člena 25.2 SPOJS izhajalo, da vse potrebne naložbe financira sindikat, razen omejenega izčrpnega seznama naložb, ki so bile s členom 25.1 SPOJS naložene družbi VTAN. Če ne bi bilo aneksa št. 2, bi moral prenovo hladilne opreme, ki je postala neuporabna, financirati sindikat in ne družba VTAN. Tako se z aneksom št. 2 niso znižali stroški, ki bi običajno bremenili finančna sredstva družbe VTAN. Nasprotno, pomenil je finančno ugodno rešitev za sindikat, ki bi moral financirati zadevno naložbo, vendar mu zaradi aneksa št. 2 ni bilo treba vložiti potrebnih zneskov, saj je moral financirati samo neamortizirano vrednost blaga ob izteku prenosa pooblastil. Aneks št. 2 torej družbi VTAN ni omogočil gospodarske prednosti in zato ni državna pomoč.
- (621) Prav tako je bilo z aneksom št. 4 družbi VTAN naloženo financiranje naložb, za izvedbo katerih ni bila pristojna v skladu s SPOJS, saj so bile za njihovo financiranje predvidene „subvencije za opremo“. Predvideno je bilo, da se bodo subvencije za opremo ob izteku prenosa pooblastil prilagodile za uskladitev plačil z dejanskimi stroški družbe VTAN. Če ne bi bilo aneksa št. 4, bi moral zadevne stroške naložb, ki so bili potrebni zaradi zaprtja vojaške letalske baze, kriti sindikat. S subvencijami za opremo se tako niso znižali stroški, ki bi običajno bremenili finančna sredstva družbe VTAN.
- (622) Nasprotno, z vidika sindikata je bilo ekonomsko smiselno, da se od družbe VTAN kot upravljavca letališča zahteva izvedba potrebnih naložb, ki so jih opredelile delovne skupine, ki združujejo različne zainteresirane strani, tako da se ji je dodelilo omejeno finančno nadomestilo za nastale stroške, in sicer na podlagi mehanizma prilagoditve ob izteku prenosa pooblastil. Z operativnega vidika je bilo namreč učinkovito, da se te naložbe izvedejo prek upravljavca letališča. Subvencije za opremo torej družbi VTAN niso omogočile gospodarske prednosti, zato niso državne pomoči.
- (623) Poseben javni prispevek, ki je bil prav tako uveden z aneksom št. 4, je tako kot pavšalni prispevek, določen v prvotni različici SPOJS, subvencija, ki jo je sindikat dodelil brez obetov za dobiček. Ker ne ustreza običajnim tržnim razmeram, je družbi VTAN omogočil gospodarsko prednost.
- (624) Skratka, pavšalni prispevek, kot ga je SPOJS določal v prvotni različici in je bil zvišan z aneksoma št. 1 in št. 3, je družbi VTAN omogočil gospodarsko prednost. Poleg tega so te prednosti selektivne, saj so bile dodeljene samo enemu podjetju. Enako velja tudi za poseben javni prispevek. Nasprotno pa niti aneks št. 2 niti subvencije za opremo družbi VTAN niso omogočile gospodarske prednosti. Ta ukrepa torej ne pomenita državnih pomoči.

7.2.1.5 Vpliv na trgovino znotraj Unije in konkurenco

- (625) Letališče Nîmes tekmuje zlasti z drugimi letališči, predvsem s tistimi, ki v celoti ali deloma delujejo na istem ciljnem območju, kot sta letališči Montpellier in Avignon. Pomoč, dodeljena upravljavcu letališča Nîmes (letališki službi zbornice ali družbi VTAN), bi zato lahko izkrivljala konkurenco. V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da je letališče Montpellier samo 63 km oddaljeno od letališča Nîmes. Ker sta trg letaliških storitev in trg zračnega prevoza odprta za konkurenco v Uniji, bi lahko pomoč vplivala tudi na trgovino med državami članicami.
- (626) Na splošno je treba poudariti, da upravljavci letališč v Uniji tekmujejo med sabo, da bi privabili letalske prevoznike. 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.

- (627) Letalski prevozniki upoštevajo merila, kot so vrsta zagotovljenih letalskih storitev, prebivalstvo ali gospodarska dejavnost okrog letališča, prezasedenost, možnost dostopa po kopnem ter višina pristojbin in splošni poslovni pogoji za uporabo letališke infrastrukture in storitev. Višina pristojbin je ključni dejavnik, ker bi se lahko javno financiranje, dodeljeno letališču, uporabilo za umetno ohranjanje letaliških pristojbin na nizki stopnji zaradi privabljanja letalskih prevoznikov, s čimer bi lahko znatno izkrivljalo konkurenco ⁽²⁰⁰⁾.
- (628) 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.
- (629) Iz navedenega izhaja, da bi se lahko z različnimi ukrepi, ki so bili sprejeti v korist letališke službe zbornice in družbe VTAN ter so zajeti v tej preučitvi, ker so enemu od obeh podjetij omogočili gospodarsko prednost, okreplil položaj obeh podjetij v primerjavi z drugimi upravljavci evropskih letališč. Zato bi lahko ti ukrepi izkrivljali konkurenco in vplivali na trgovino med državami članicami.

7.2.1.6 Sklepna ugotovitev o obstoju državnih pomoči

- (630) Subvencije za državne naloge niso državne pomoči. Enkratne subvencije za tekoče poslovanje in vračljiva predplačila, ki jih je prejela letališka služba zbornice, pomenijo državne pomoči navedeni službi. Pavšalni prispevek, kot ga je SPOJS določal v prvotni različici in je bil zvišan z aneksoma št. 1 in št. 3, pomeni državno pomoč družbi VTAN, enako tudi poseben javni prispevek. Aneks št. 2 in subvencije za opremo niso državne pomoči.

7.2.2 NEZAKONITOST POMOČI

- (631) Enkratne subvencije za tekoče poslovanje, vračljiva predplačila, pavšalni prispevek in njegove različne spremembe ter poseben javni prispevek so se izvajali brez priglasitve.
- (632) Sklep Komisije z dne 28. novembra 2005 o uporabi člena 106(2) PDEU za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljenega nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (v nadaljnjem besedilu: sklep SSGP iz leta 2005) določa pogoje, pod katerimi je mogoče nekatere pomoči, dodeljene v obliki nadomestila za opravljanje javne storitve, izvzeti iz obveznosti priglasitve, določene s členom 108 (3) PDEU. Ukrepi, dodeljeni letališki službi zbornice ali družbi VTAN po 19. decembru 2005, po navedbah Francije izpolnjujejo te pogoje.
- (633) Komisija meni, da to ne drži. Prvič, kot je bilo namreč predhodno dokazano, upravljanja letališča Nîmes kot celote ni mogoče obravnavati kot resnične SSGP. Zato različni zgoraj navedeni ukrepi ne izpolnjujejo meril, določenih v sklepu SSGP iz leta 2005, ker so bili dodeljeni za financiranje upravljanja letališča kot celote.
- (634) Drugič, kot je bilo predhodno navedeno, tudi ob domnevi, da je mogoče upravljanje letališča kot celote opredeliti kot SSGP, vseeno noben zadevni ukrep ne bi pomenil uporabe mehanizma nadomestila, katerega parametri bi bili objektivno in pregledno vnaprej določeni. Kot je bilo namreč predhodno navedeno, zadevni ukrepi ne izpolnjujejo drugega pogoja iz sodbe v zadevi Altmark. Zato ti ukrepi ne izpolnjujejo pogojev iz člena 4(d) in (e) sklepa SSGP iz leta 2005, v skladu s katerim morajo akt ali akti, ki dajejo pooblastilo za izvajanje storitve splošnega gospodarskega pomena, zajemati opis mehanizma nadomestila ter parametrov za izračun, nadzor in revizijo nadomestila ter pogoje za vračilo morebitnih prekomernih nadomestil in ureditev za njihovo preprečitev. To je drugi razlog, iz katerega zgoraj navedeni ukrepi niso mogli biti na podlagi sklepa SSGP iz leta 2005 izvzeti iz obveznosti priglasitve, določene s členom 108(3) PDEU.
- (635) Glede na navedeno enkratne subvencije za tekoče poslovanje, vračljiva predplačila, pavšalni prispevek, kot je bil določen s SPOJS v prvotni različici in povečan z aneksoma št. 1 in št. 3, ter poseben javni prispevek pomenijo nezakonite pomoči.

⁽²⁰⁰⁾ Nove smernice, točka 43.

7.2.3 ZDRUŽLJIVOST Z NOTRANJIM TRGOM

- (636) Kot je bilo predhodno dokazano, je Francija storila očitno napako pri presoji, s tem ko je trdila, da je bilo upravljanje letališča Nîmes v celoti SSGP. Natančneje, dejavnosti upravljavca letališča Nîmes, ki vključuje sprejemanje komercialnih letov za prevoz potnikov na tem letališču, ni mogoče obravnavati kot resnične SSGP. Te ugotovitve veljajo za obdobje upravljanja letališke službe zbornice in za obdobje upravljanja družbe VTAN. To pomeni, da različnih ukrepov finančne podpore, ki so zajeti v tej preučitvi in so bili namenjeni financiranju upravljanja dejavnosti letališča kot celote, ni mogoče obravnavati kot finančnih nadomestil, dodeljenih za upravljanje resnične SSGP.
- (637) Kot je bilo poleg tega predhodno dokazano, tudi če bi bilo mogoče upravljanje letališča Nîmes upravičeno v celoti ali delno opredeliti kot SSGP, noben ukrep finančne podpore, zajet v tej preučitvi, ne bi izhajal iz mehanizma finančnega nadomestila, katerega parametri bi bili objektivno in pregledno vnaprej določeni in za katerega bi bila določena ureditev za nadzor in revizijo nadomestila ter pogoji za vračilo morebitnih prekomernih nadomestil in ureditev za njihovo preprečitev. Zadevni ukrepi torej ne izpolnjujejo kumulativnih pogojev, določenih z okvirom Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javno storitev, ki bi se v obravnavanem primeru uporabljal *ratione temporis* ⁽²⁰¹⁾. Poleg tega zadevni ukrepi iz istih razlogov, kot je bilo ugotovljeno v uvodnih izjavah od 633 do 635, ne izpolnjujejo niti kumulativnih pogojev iz sklepa SSGP iz leta 2005. Zato navedenih ukrepov na podlagi člena 106(2) PDEU ni mogoče razglasiti za združljive z notranjim trgovom.
- (638) Komisija bo zdaj analizirala ukrepe, zajete v tej preučitvi, glede na različna merila iz člena 107(3)(c) PDEU.
- (639) Vse različne državne pomoči, ugotovljene v tej oceni, so pomoči za tekoče poslovanje, ker se je z njimi financiralo upravljanje letališča Nîmes in ne posebne naložbe v to letališče. Vse te pomoči za tekoče poslovanje so bile nezakonito dodeljene pred 4. aprilom 2014, to je datumom začetka veljavnosti novih smernic, v katerih je Komisija razglasila, da bo načela iz navedenih smernic uporabljala za vse tekoče primere, ki se nanašajo na pomoči za tekoče poslovanje, dodeljene letališčem, tudi če so bile te pomoči dodeljene pred 4. aprilom 2014 ⁽²⁰²⁾.
- (640) V skladu z novimi smernicami je mogoče pomoči za tekoče poslovanje, dodeljene letališčem pred 4. aprilom 2014, razglasiti za združljive v zvezi z vsemi nepokritimi stroški poslovanja, če je izpolnjenih več pogojev ⁽²⁰³⁾. Te pogoje je mogoče povzeti tako:
- pomoč prispeva k jasno opredeljenemu cilju splošnega pomena (izboljšanje mobilnosti državljanov in povezljivosti območij, preprečevanje zastojev v zračnem prometu na glavnih letališčih Unije in regionalni razvoj),
 - potrebno je posredovanje države,
 - pomoč je ustrezen instrument politike,
 - pomoč ima spodbujevalni učinek, ker bi se brez nje raven gospodarske dejavnosti zadevnega letališča znatno zmanjšala,
 - pomoč je sorazmerna, ker je omejena na najnižjo potrebno, da se dejavnost z dodeljeno pomočjo izvede,
 - v analizi je treba upoštevati izkrivljanja konkurence zaradi pomoči in njene učinke na trgovino.
- (641) Komisija bo uporabila ta merila za zadevne pomoči.

⁽²⁰¹⁾ Obvestilo Komisije o okviru Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javno storitev (2011) (UL C 8, 11.1.2012, str. 15), točka 16(d) in (e) ter točka 69.

⁽²⁰²⁾ Nove smernice, točka 172.

⁽²⁰³⁾ Nove smernice, točka 137.

7.2.3.1 Prispevek k jasno opredeljenemu cilju splošnega pomena

- (642) Ker se je z navedenimi pomočmi financiral primanjkljaj iz poslovanja letališča Nîmes, so omogočale njegovo nadaljnje delovanje. Kot je poudarila Francija, dejavnost navedenega letališča pozitivno vpliva na gospodarski razvoj departmaja Gard, zlasti v turistični panogi. Lokalni gospodarski razvoj pa je v novih smernicah priznan kot cilj splošnega pomena, ki je lahko upravičil dodelitev pomoči za tekoče poslovanje letališču pred 4. aprilom 2014, če so izpolnjeni nekateri pogoji.
- (643) V zvezi s turistično panogo ni mogoče zanikati, da letališče Nîmes povezuje turistično regijo in da se je z rednimi leti družbe Ryanair na to letališče od leta 2000 v regijo Nîmes pripeljalo veliko turistov. V zgoraj navedeni študiji iz leta 2006 o gospodarskih učinkih letališča Nîmes⁽²⁰⁴⁾ je na primer pojasnjeno, da je samo za leto 2006 obisk turistov, ki so prileteli na letališče Nîmes, v lokalno gospodarstvo prinesel 100 milijonov EUR iz naslova tekočih prilivov iz turistične potrošnje⁽²⁰⁵⁾, od tega 21 milijonov EUR za nastanitev, 26 milijonov EUR za gostinske storitve, 20 milijonov EUR za preostale nakupe živil, 9 milijonov EUR za prevoz (brez zračnega prevoza), 4 milijone EUR za turistične ogleda in 6 milijonov EUR za spominke. Gospodarski učinek (to je učinek na preostalo lokalno gospodarstvo) dejavnosti letališča je sicer ocenjen na 2,38 milijarde EUR, ob upoštevanju učinka naložb.
- (644) Poleg tega je iz navedene študije iz leta 2006 razvidno, da je bilo 2 200 delovnih mest neposredno povezanih z letalsko dejavnostjo⁽²⁰⁶⁾. Ta dejavnost je tako do zaprtja vojaške letalske baze julija 2011 izhajala predvsem iz nastanitve številnih družin na območju Nîmesa (več kot 800 šoloobveznih otrok vojakov v departmaju Gard).
- (645) Navzočnost vojaške letalske baze in civilna letalska dejavnost sta prav tako omogočili razvoj letalskega industrijskega središča na letališču. V tem središču potekajo dejavnosti, kot so:
- GHSC (Groupement d'Hélicoptères de la Sécurité Civile, združenje za helikopterje civilne zaščite), ki je hkrati center za poveljevanje 22 stalnim in operativnim bazam civilne zaščite na celotnem matičnem ozemlju in v čezmorskih departmajih, center za vzdrževanje helikopterske flote ministrstva za notranje zadeve ter center za usposabljanje osebja in stalno izobraževanje pilotov (število zaposlenih na navedenem območju: 140 oseb),
 - družba Sabena Technics (skupina TAT): Société de services en maintenance aéronautique civile et militaire (družba za vzdrževalne storitve v civilnem in vojaškem letalstvu) (število zaposlenih na navedenem območju: 336 oseb),
 - AVDEF: Aviation Défense Service (skupina EADS), ki deluje na področju javnega prevoza in zdravstvene evakuacije na zahtevo, dela v zraku za vojsko in preprečevanja gozdnih požarov (število zaposlenih na navedenem območju: 51 oseb),
 - Airways Formation: šola letenja z oddelkom za zračni prevoz, ki združuje vse vrste usposabljanj za zaposlitev pri letalskem prevozniku, in oddelkom inštruktorjev, ki usposablajo za vse kvalifikacije inštruktorja, določene v pravilniku (število zaposlenih na navedenem območju: 11 oseb).
- (646) Industrijsko središče je po navedbah Francije leta 2012 ustvarilo 680 civilnih zaposlitev, skupaj z več kot 3 000 delovnimi mesti, ustvarjenimi z dejavnostjo letališča.
- (647) Francija poleg tega navaja, da je bilo za nadomestitev zaprtja vojaške letalske baze odloženo, da se desno od letališča Nîmes, sredi več kot 500 hektarjev velikega gospodarskega območja, vzpostavi območje gospodarskih dejavnosti v obsegu več kot 140 hektarjev. 85 hektarjev naj bi bilo namenjenih za industrijsko območje, zasnovano kot industrijski grozd, na katerem se poleg vzdrževalnih dejavnosti in letaliških storitev izvajajo dejavnosti obvladovanja tveganj na eni strani in okolju prijazne gradnje na drugi strani. To območje, ki naj bi bilo priključeno središču dejavnosti letališča Nîmes, naj bi bilo največje središče dejavnosti drugega največjega mestnega območja regije Languedoc-Roussillon in eno od njenih glavnih regionalnih središč. Tam naj bi imelo sedež 100 podjetij, ki naj bi skupaj zagotavljala 2 000 delovnih mest.
- (648) Zadevna pomoč je torej pomembno prispevala k lokalnemu gospodarskemu razvoju.

⁽²⁰⁴⁾ Aneks 11.0.5 k dopisu Francije z dne 27. februarja 2012.

⁽²⁰⁵⁾ Brez naložb, kakršne so na primer nepremičninski nakupi.

⁽²⁰⁶⁾ 1 400 delovnih mest v vojaški letalski bazi in 800 delovnih mest, ki jih je ustvarilo 20 podjetij s sedežem na letališču.

- (649) Vendar kadar je letališče na istem ciljnem območju kot drugo letališče z neizkoriščenimi zmogljivostmi, je treba v poslovnem načrtu v skladu z novimi smernicami na podlagi preudarnih ocen glede potniškega in tovarnega prometa opredeliti verjetni učinek na promet drugega letališča na tem ciljnem območju⁽²⁰⁷⁾. Iz pripomb, ki jih je v zvezi s tem navedla Francija, izhaja, da sta letališka služba zbornice in družba VTAN pričakovali, da promet letališča Nîmes nima velikega učinka na promet, ugotovljen za letališča Marseille, Avignon in Montpellier. Zbornica je, natančneje, menila, da ta letališča niso na ciljnem območju letališča Nîmes. Mogoče je torej ugotoviti, da je bil upoštevan verjetni učinek prometa letališča Nîmes na sosednja letališča.
- (650) Tudi če se Komisija ne strinja z mnenjem upravljavcev glede obstoja različnih ciljnih območij, meni, da zadevne pomoči na sosednja letališča niso imele tako velikega učinka, da bi ta odtehtal prispevek navedene pomoči k zadevnemu cilju splošnega pomena ali da bi bistveno posegel v delovanje sosednjih letališč.

7.2.3.2 *Potreba po posredovanju države in ustreznost pomoči kot instrumenta politike*

- (651) Pomoči, plačane kot vračljiva predplačila in subvencije za tekoče poslovanje, so bile potrebne za zagotovitev gospodarskega ravnotežja pri upravljanju letališča Nîmes ter s tem njegovega nadaljnega delovanja.
- (652) Poleg tega nove smernice določajo: „Zaradi naštetih razlogov lahko imajo manjša letališča pod sedanjimi tržnimi pogoji težave z zagotavljanjem finančnih sredstev za svoje naložbe brez javnega financiranja“⁽²⁰⁸⁾. V novih smernicah je poleg tega navedeno, da letališča z največ 700 000 potniki letno morda ne bodo mogla financirati velikega dela svojih stroškov poslovanja. Vendar letališče Nîmes spada med majhna letališča, saj njegov promet v obdobju 1999–2011 ni presegal 320 000 potnikov.
- (653) Zato je bilo posredovanje države za zagotovitev gospodarskega ravnotežja pri upravljanju letališča Nîmes in s tem njegovega nadaljnega delovanja v obdobju 2000–2011 nujno.
- (654) V skladu z novimi smernicami je treba preučiti, ali bi bilo mogoče uporabiti druge, manj konkurenco izkrivljajoče instrumente politik ali instrumente pomoči⁽²⁰⁹⁾. Kot je bilo predhodno navedeno, je imelo letališče v obdobju 2002–2011 vsako leto zelo velik primanjkljaj iz poslovanja. Za njegovo nadaljnje delovanje je bilo zato v teh okoliščinah razen nepovratnih sredstev za tekoče poslovanje težko predvideti druge instrumente, kot so enkratne subvencije za tekoče poslovanje, pavšalni prispevek in poseben javni prispevek, ter vračljiva predplačila brez natančnega roka za vračilo in brez obresti.

7.2.3.3 *Spodbujevalni učinek in sorazmernost pomoči*

- (655) V skladu z novimi smernicami je treba preveriti, ali bi se raven gospodarske dejavnosti zadevnega letališča brez pomoči za tekoče poslovanje znatno zmanjšala in ali so bile te pomoči omejene na najmanjše potrebne, da se zadevna dejavnost z dodeljeno pomočjo izvede⁽²¹⁰⁾.
- (656) Kot je bilo predhodno pojasnjeno, se je z uvedbo hitrega vlaka TGV pa tudi odhodom družbe Air France leta 2001, ki ji je dve leti pozneje sledila družba Air Littoral, močno zmanjšalo število letov na letališču Nîmes. V povezavi s pogoji pogodb, sklenjenih z družbo Ryanair/AMS od leta 2002, se je zaradi teh dejavnikov močno poslabšal tudi finančni položaj letališča. Njegova dejavnost bi se tako brez ukrepov pomoči za financiranje njegovega primanjkljaja iz poslovanja znatno zmanjšala ali pa se celo ukinila.
- (657) Sicer pa so bili zneski pomoči, kot je bilo pojasnjeno zgoraj, omejeni na najnižje potrebne.

⁽²⁰⁷⁾ Nove smernice, točki 114 in 131.

⁽²⁰⁸⁾ Nove smernice, točka 117.

⁽²⁰⁹⁾ Nove smernice, točka 120.

⁽²¹⁰⁾ Nove smernice, točki 124 in 125.

7.2.3.3.1 Obdobje upravljanja letališke službe zbornice (2000–2006)

- (658) Različne pomoči za tekoče poslovanje, dodeljene letališki službi zbornice, so bile omejene izključno na potrebne zneske za zagotovitev finančnega ravnotežja pri upravljanju. Ker bi imela letališka služba zbornice brez teh pomoči vsako leto velik primanjkljaj iz poslovanja, bi se morala dejavnost navedenega letališča za zagotovitev finančnega ravnotežja znatno zmanjšati ali celo popolnoma ukiniti. Navedene pomoči so zato imele spodbujevalni učinek v smislu točke 124 novih smernic.
- (659) Francija je tako v zvezi z enkratnimi subvencijami za tekoče poslovanje, prejetimi leta 2005, pojasnila, da je bil proračun zbornice za leto 2005 določen na podlagi ocen prihodkov in stroškov ob upoštevanju ocen prometa in da je bila iz ocen za leto 2005 glede na načrt letališča razvidna potreba po financiranju v znesku [1–3] milijonov EUR. Ta potreba je ustrezala razliki med ocenjenimi stroški ([4–6] milijonov EUR) in ocenjenimi prihodki ([2–4] milijonov EUR).
- (660) Enkratne subvencije za tekoče poslovanje, ki jih je leta 2005 prejela letališka služba zbornice, pa so skupaj znašale le 1,35 milijona EUR, kar je veliko manj od potrebnega financiranja v znesku [1–3] milijonov EUR. Razliko, ki je znašala približno [600 000–800 000] EUR, je financirala zbornica, in sicer delno z vračljivimi predplačili.
- (661) Podobno se je z enkratno subvencijo za tekoče poslovanje v znesku 200 000 EUR, ki jo je leta 2006 dodelila splošna služba zbornice, kril le del primanjkljaja iz poslovanja. Sklep generalne skupščine zbornice z dne 14. decembra 2005 namreč kaže, da je bila navedena enkratna subvencija za tekoče poslovanje rezultat dogovora med sindikatom in zbornico, v skladu s katerim se je ta zavezala, da bo krila le del primanjkljaja letališča iz poslovanja, omejenega na 200 000 EUR ⁽²¹¹⁾, financiranje preostalega dela pa je prevzel sindikat, novi lastnik.
- (662) Vračljiva predplačila, ki jih je dodelila splošna služba zbornice, so izhajala iz obveznosti predložitve uravnoteženega proračuna za letališče, ki je bila zbornici naložena s koncesijsko pogodbo. Znesek predplačil je bil vsako leto ob pripravi proračuna določen tako, da bi bil ta uravnotežen. Pripravo proračunov letališč, ki jih upravljajo gospodarske zbornice, urejajo strogi postopki, kar zagotavlja, da so javni prispevki, namenjeni uravnoteženju proračuna, omejeni na najnižje potrebne.
- (663) Okrožnica št. 111 z dne 30. marca 1992 o določitvi proračunskih, računovodskih in finančnih pravil, ki veljajo za gospodarske zbornice, tako določa natančen postopek, ki se nanaša zlasti na to, kako naj splošna služba gospodarske zbornice določi proračun za upravljanje letališča. V navedeni okrožnici se od zbornice zlasti 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 obvezno priložiti več dokumentov (razpredelnica storitev in prispevkov med službami, razpredelnica števila zaposlenih in mase plač itd.). Cilj navedenega postopka je zlasti zagotoviti uravnoteženje proračuna brez prekomernega nadomestila.
- (664) Zneski vračljivih predplačil torej glede na enkratne subvencije za poslovanje niso presegli tega, kar je bilo potrebno za financiranje primanjkljaja iz poslovanja letališke službe zbornice.
- (665) Tako so imele različne pomoči za tekoče poslovanje, ki jih je prejela letališka služba zbornice, spodbujevalni učinek in so bile omejene na najnižje potrebne.

7.2.3.3.2 Obdobje upravljanja družbe VTAN (2007–2011)

- (666) Tudi različne pomoči za tekoče poslovanje, ki so bile v visokih zneskih dodeljene družbi VTAN, so bile potrebne za zagotovitev finančnega ravnotežja pri upravljanju. Primanjkljaj iz poslovanja bi bil brez teh pomoči zelo velik, dejavnost letališča pa bi se znatno zmanjšala ali pa se celo popolnoma ukinila.

⁽²¹¹⁾ Priloga 2014-II-32 k dopisu Francije z dne 25. aprila 2014.

- (667) Pavšalni prispevek, kot je bil določen na začetku, je bil opredeljen na podlagi ocenjenega proračuna, ki ga je pripravila družba Veolia Transport. Pavšalni prispevek v znesku [1,2–1,5] milijona EUR je moral v skladu s tem proračunom v „referenčnem scenariju“ družbi VTAN omogočiti, da med celotnim trajanjem prenosa pooblastil za opravljanje javne službe ustvarja čiste dobičke, ki naj bi znašali [v povprečju 0–5 %]. Družba Veolia Transport je po drugi strani na pobudo sindikata pripravila „nadomestni scenarij“ v primeru zmanjšane dejavnosti, v katerem bi se pavšalni prispevek znižal na [1,0–1,3] milijona EUR. Družba VTAN je v tem scenariju ocenila, da bodo čisti dobički med celotnim trajanjem prenosa pooblastil za opravljanje javne službe znašali [v povprečju 0–5 %] ⁽²¹²⁾.
- (668) Glede na navedeno se čisti dobički, ki jih je ocenila družba Veolia Transport, zdijo razumni, nadomestni scenarij pa je bil pripravljen, da se ti dobički ne bi prekomerno povečali v primeru zmanjšane dejavnosti.
- (669) Pavšalni prispevek naj bi bil tako prvotno omejen na najnižjega potrebnega, da bi se družbi VTAN zagotovila finančno ravnotežje pri upravljanju in razumen dobiček. Njegove poznejše spremembe so sledile tej logiki. Tako je povečanje pavšalnega prispevka z aneksom št. 1 ustrezalo nepredvidljivi izgubi prihodka, ki jo je družba Veolia Transport v predhodnih ocenah prvotno upoštevala, povečanje na podlagi aneksa št. 3 pa je ustrezalo dodatnim izdatkom družbe VTAN za trženje, ki na začetku niso bili predvideni.
- (670) Poleg tega je iz naknadno ugotovljenih izkazov poslovnega izida družbe VTAN razvidno, da pavšalni prispevek ni presegel najmanjšega potrebnega, saj družba VTAN zaradi njega ni imela prekomernih dobičkov. Čisti dobiček družbe VTAN je bil namreč glede na razpredelnico 6 iz sklepa o začetku postopka v celotnem obdobju 2007–2010 celo negativen.
- (671) Poseben javni prispevek, uveden z aneksom št. 4 k SPOJS, pa je bil izračunan na podlagi ocenjenega proračuna, ki je izražal nove stroške poslovanja družbe VTAN, nastale po zaprtju vojaške letalske baze, poleg tega je bilo določeno, da se njegov znesek naknadno prilagodi glede na dejanski izkaz poslovnega izida, da se preprečijo prekomerna plačila.
- (672) Tako so imele različne pomoči za tekoče poslovanje, ki jih je prejela družba VTAN, spodbujevalni učinek in so bile omejene na najmanjše potrebne.

7.2.3.4 Ocena izkrivljanja konkurence in vpliva na trgovino

- (673) Komisija v skladu z novimi smernicami pri ocenjevanju združljivosti pomoči za tekoče poslovanje, dodeljene pred 4. aprilom 2014, upošteva zlasti izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino ⁽²¹³⁾.
- (674) Pomoči, dodeljene letališču Unije, lahko morebiti negativno vplivajo na vsa druga letališča Unije. Vsa letališča Unije v okviru notranjega trga zračnega prevoza znotraj Unije namreč tekmujejo med sabo, da bi privabila letalske prevoznike. Kadar gre za pomoči za tekoče poslovanje, ki omogočajo, da letališče ostane ekonomsko donosno, je moč tega splošnega vpliva na druga letališča odvisna od obsega dejavnosti letališča, ki prejema pomoč, pri čemer je ta obseg razviden predvsem iz števila potnikov in rut ter pogostosti letov.
- (675) V zvezi s tem je treba opozoriti, da je letališče Nîmes v zadevnem obdobju (2002–2011) ostalo manjše letališče. Največji promet je doseglo leta 2001 s 320 000 potniki, v preostalih letih pa je njihovo število znašalo od 130 000 do 300 000 na leto. V tem istem obdobju so se redne storitve opravljanja odhodnih letov z letališča omejile na ruto družbe Air Littoral v Pariz, na kateri so se opravljali leti le do leta 2003, ter na nekatere rute, na katerih je opravljala lete družba Ryanair (največ štiri hkrati), in sicer po en let na dan ali manj, razen morebiti poleti, ko sta se lahko za nekatere rute ponujala dva leta na dan, odvisno od posameznega leta. Obseg dejavnosti letališča Nîmes je torej ostal majhen. Splošni učinek pomoči, dodeljenih temu letališču, na vsa druga letališča je bil torej razmeroma omejen.

⁽²¹²⁾ Priloga 2014-1-1 k dopisu Francije z dne 19. februarja 2014.

⁽²¹³⁾ Nove smernice, točki 131 in 137.

- (676) Vendar bližje kot sta si letališči, večji so učinki pomoči za tekoče poslovanje, dodeljene posameznemu letališču, na drugo letališče. Zlasti kadar je eno od njiju na ciljnem območju drugega, posebej močno tekmuje, da bi pritegnila letalske prevoznike, ki želijo opravljati lete na območju, na katerem sta. Kadar poleg tega obstajajo rute z obeh letališč v isto namembno mesto, ti letališči tekmuje, da bi pritegnili potnike, ki želijo potovati v to namembno mesto in lahko za to potovanje izbirajo med obema letališčema.
- (677) Letališče Avignon leži 68 km od letališča Nîmes, vendar lahko zaradi omejitev njegove vzletno-pristajalne steze na njem pristajajo le zasebna in poslovna letala. To pomeni, da za redne lete ne tekmuje z letališčem Nîmes. Letališče Marseille pa leži 115 km od letališča Nîmes, to je 1 uro in 15 minut vožnje. Je torej predaleč, da bi zadevne pomoči nanj prekomerno vplivale. Kot je bilo predhodno navedeno, je letališče Montpellier od letališča Nîmes oddaljeno samo 63 km, kar pomeni samo 49 minut vožnje z avtomobilom. Ker je Komisija menila, da sta razdalja manj kot 100 km in čas vožnje manj kot eno uro merili, na podlagi katerih je mogoče po prvem približku opredeliti ciljno območje letališča, letališče Montpellier *a priori* leži na ciljnem območju letališča Nîmes. Poleg tega imajo nekatere rute, na katerih se opravljajo odhodni leti z letališča Montpellier, isto namembno mestno območje kot nekatere rute, na katerih se opravljajo odhodni leti z letališča Nîmes. To velja zlasti za ruti v Bruselj in London, na katerih se ponujajo odhodni leti z obeh letališč.
- (678) Francija v zvezi s tem meni, da je mogoče ciljno območje letališča opredeliti na podlagi dveh meril: (i) trajanja potovanja; in (ii) na letališčih, kjer prevladuje nizkocenovni promet, kakršno je Nîmes, stroška potovanja. Francija tako trdi, da je ciljno območje regionalnega letališča omejeno na letališča, ki so med seboj oddaljena največ 60 minut vožnje z avtomobilom ⁽²¹⁴⁾. Francija navaja: „Čeprav ima letališče Montpellier glede na navedeno isto ciljno območje kot letališče Nîmes, saj nista oddaljeni več kot 60 minut vožnje, strošek povratnega potovanja pa ne presega 20 EUR, je vseeno treba poudariti, da rute družbe Ryanair z letališča Montpellier, te so danes štiri, zadostijo turističnemu povpraševanju bolj zahodno kot vzhodno od letališča (tak primer je povezava z letališčem Hahn, čeprav je družba Ryanair ukinila povezave z Nemčijo iz Marseilla) in da se ciljno območje letališča Nîmes delno razlikuje od ciljnega območja letališča Montpellier (zlasti Cévennes, Uzège in severovzhodni del departmaja Gard/južni del departmaja Ardèche v dolini Rone).“ Ima torej svoje ciljno območje. Treba je še navesti, da 51 % potnikov na nizkocenovnih letih odide največ 50 km stran od svojega letališča.“
- (679) Navedeni dejavniki namreč lahko ublažijo vpliv pomoči za tekoče poslovanje, ki jih je prejemale letališče Nîmes, na letališče Montpellier. K temu je treba dodati, da je imelo letališče Montpellier v celotnem obdobju veliko večji promet od letališča Nîmes. Promet na tem letališču se je namreč gibal med 1,2 milijona in 1,6 milijona potnikov na leto. Pomoč, ki jo je prejelo približno šestkrat manjše letališče Nîmes, je lahko imela kvečjemu omejen vpliv na letališče Montpellier. Nazadnje, čas vožnje med navedenima letališčema, ki traja manj od ene ure, vendar skoraj 50 minut, je prav tako dejavnik, ki lahko ublaži vpliv zadevnih pomoči na letališče Montpellier.
- (680) Zadevne pomoči za tekoče poslovanje so tako imele omejen vpliv na letališča v bližini letališča Nîmes.
- (681) Komisija ob upoštevanju vseh teh pozitivnih in negativnih učinkov obravnavanih pomoči na splošno meni, da navedene pomoči niso tako vplivale na trgovino, da bi to bilo v nasprotju s skupnim interesom.
- (682) Komisija glede na zgoraj predstavljena dejstva v zvezi z vplivom zadevnih pomoči na konkurenco in trgovino ter ob upoštevanju pomembnega prispevka teh pomoči h gospodarskemu razvoju območja, na katerem je letališče Nîmes, zlasti zaradi njihovega ugodnega vpliva na lokalni turizem in središče dejavnosti na letališču, meni, da zadevne pomoči niso tako vplivale na konkurenco in trgovino, da bi to bilo v nasprotju s skupnim interesom.

⁽²¹⁴⁾ Pripombe Francije k sklepu o začetku postopka, str. 35.

7.2.3.5 Sklepna ugotovitev glede združljivosti pomoči za letališko službo zbornice in družbo VTAN

- (683) Glede na navedeno enkratne subvencije za tekoče poslovanje, vračljiva predplačila, pavšalni prispevek, kot je bil določen s SPOJS v prvotni različici ter povečan z aneksoma št. 1 in št. 3, ter poseben javni prispevek pomenijo pomoči, združljive z notranjim trgov v smislu člena 107(3)(c) PDEU.
- (684) Ta ugotovitev temelji na posebnih merilih, določenih v novih smernicah za ocenjevanje združljivosti pomoči za tekoče poslovanje, dodeljene letališčem pred 4. aprilom 2014. Ne vpliva na oceno morebitnih prihodnjih pomoči letališču Nîmes, ki jih bo Komisija morda morala oceniti v prihodnosti na podlagi pravil iz novih smernic za pomoči, dodeljene po 4. aprilu 2014.

8. VRAČILO

- (685) Komisija je ugotovila, da je družba Ryanair/AMS prejela nezakonite pomoči, nezdružljive z notranjim trgov. V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča je Komisija pristojna za odločanje, ali mora zadevna država članica ukiniti ali spremeniti pomoč, za katero je Komisija ugotovila, da je nezdružljiva z notranjim trgov⁽²¹⁵⁾. Člen 14 Uredbe (ES) št. 659/1999 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 je to v nasprotju s splošnim načelom prava Skupnosti.“
- (686) Glede na ustaljeno sodno prakso Sodišča je obveznost države v zvezi z nezakonitimi pomočmi, za katere Komisija meni, da niso združljive z notranjim trgov, namenjena ponovni vzpostavitvi prejšnjega stanja⁽²¹⁶⁾. V zvezi s tem Sodišče meni, da je ta namen dosežen, ko upravičenci vrnejo zneske, dodeljene v okviru nezakonite pomoči, in s tem izgubijo prednost, ki so jo imeli v primerjavi s konkurenti. Tako se vzpostavi stanje pred plačilom pomoči⁽²¹⁷⁾.
- (687) V obravnavanem primeru se zdi, da nobeno splošno načelo prava Unije ne preprečuje vračila nezakonitih pomoči, ugotovljenih v tem sklepu. Francija in zainteresirane tretje strani niso predložile nobenih trditev v zvezi s tem.
- (688) Francija mora zato sprejeti vse potrebne ukrepe, da družba Ryanair/AMS vrne nezakonite pomoči, ki so ji bile nezakonito dodeljene na podlagi zadevnih pogodb.
- (689) Zneske pomoči, ki izhajajo iz pogodb, sklenjenih z zbornico, je treba vrniti zbornici. Zneske pomoči, ki izhajajo iz pogodb, sklenjenih z družbo VTAN, je treba vrniti sindikatu, saj – kot je bilo predhodno dokazano – državna sredstva, uporabljena za financiranje prednosti, izhajajočih iz zadevnih pogodb, izvirajo od sindikata, in sicer prek subvencij za tekoče poslovanje, plačanih družbi VTAN.

⁽²¹⁵⁾ Sodba v zadevi Komisija proti Nemčiji, C-70/72, Recueil 1973, str. 813, točka 13.

⁽²¹⁶⁾ Sodba v združenih zadevah Španija proti Komisiji Evropskih skupnosti, C-278/92, C-279/92 in C-280/92, Recueil 1994, str. I-4103, točka 75.

⁽²¹⁷⁾ Sodba v zadevi Kraljevina Belgija proti Komisiji Evropskih skupnosti, C-75/97, Recueil 1999, str. I-3671, točki 64 in 65.

- (690) Zneski pomoči, ki jih je treba vrniti za vsako pogodbo, se izračunajo, kot sledi. Za vsako obravnavano transakcijo (ki vključuje pogodbo o letaliških storitvah in pogodbo o tržnih storitvah, če je primerno) je treba šteti, da so bili zaradi nje izplačani zneski pomoči za vsako leto v obdobju izvajanja pogodb, ki so bile del transakcije, ali za vsako obdobje, za katero so bili izračunani ocenjeni dodatni tokovi⁽²¹⁸⁾. Vsak od teh zneskov se izračuna na podlagi negativnega dela predvidljivega dodatnega toka (prihodki minus stroški) ob sklenitvi transakcije, kot je prikazan v razpredelnicah od 7 do 16. Ti zneski so namreč enaki vsotam, ki bi jih bilo treba vsako leto odbiti od zneska za tržne storitve (ali prišteti letališkim pristojbinam in pristojbinam za zemeljsko oskrbo, ki jih plačajo letalski prevozniki), da se zagotovi pozitivna neto diskontirana vrednost pogodbe, to je, da je ta vrednost v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (691) Da bi se upoštevala dejanska prednost, ki jo je na podlagi pogodb prejela družba Ryanair/AMS, 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 pristojbine za storitve zemeljske oskrbe, ki jih je plačala družba Ryanair na podlagi pogodbe o letaliških storitvah⁽²¹⁹⁾, na eni strani ter (vnaprej) ocenjenimi tokovi, ki ustrezajo tem prihodkovnim postavkam, kot so navedene v razpredelnicah od 7 do 16, na drugi strani, ter (ii) razliko med naknadno določenimi dejanskimi plačili za trženje, ki jih je družba Ryanair ali AMS prejela na podlagi pogodbe o tržnih storitvah, na eni strani in ustreznimi (vnaprej) napovedanimi stroški trženja, kot so navedeni v razpredelnicah od 7 do 16, na drugi strani.
- (692) Komisija poleg tega meni, da je dejanska prednost, ki jo je prejela družba Ryanair/AMS, omejena na obdobje izvajanja zadevne pogodbe. Družba Ryanair/AMS po izteku posamezne pogodbe namreč ni prejela nobenih plačil na podlagi teh pogodb ter ni uporabila dostopa do letališke infrastrukture in storitev zemeljske oskrbe na podlagi teh pogodb. Zato se zneski pomoči, ki so bili izračunani, kot je navedeno zgoraj, in so povezani z določeno pogodbo, zmanjšajo na nič za obdobja po izteku pogodbe (zlasti zaradi predčasne prekinitev pogodbe na podlagi medsebojnega dogovora med pogodbenicama).
- (693) Znesek pomoči, ki ga mora družba Ryanair/AMS vrniti za nekatere pogodbe, ki so bile predčasno prekinjene, je treba zato zmanjšati na nič za obdobje od datuma dejanskega izteka pogodbe do datuma izteka, ki je bil določen ob sklenitvi pogodbe.
- (694) V razpredelnici 17 spodaj so navedene bistvene informacije v zvezi z zneski, na podlagi katerih se izračunajo zneski, ki jih je treba vrniti. Ti zneski so sestavljeni iz negativnih delov dodatnih tokov (prihodki minus stroški), določenih z uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu in zmanjšanih za zneske, povezane s pogodbami z družbo Ryanair/AMS, za leta po predčasni prekinitvi teh pogodb.

⁽²¹⁸⁾ Kot je pojasnjeno v analizi obstoja gospodarske prednosti v različnih pogodbah, pomoč izhaja iz dvosmernih tokov med upravljavcem letališča in družbo Ryanair ali družbo Ryanair/AMS. Ti tokovi imajo različne pogostosti, saj so nekateri neprekinjeni, pri drugih pa pogostosti plačil ni mogoče natančno oceniti, ko se sklenejo pogodbe. Enako velja za plačila letaliških pristojbin. Vendar se pri analizi obstoja gospodarske prednosti upoštevajo samo ocenjeni dodatni tokovi. Iz poslovnega načrta za družbo VTAN in predlaganih rekonstrukcij dodatnih poslovnih načrtov, ki jih je predložila Francija, je razvidno, da bi razumen udeleženec v tržnem gospodarstvu praviloma za vsako leto določil ocenjene 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 namreč 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). Vendar se je za nekatere pogodbe izkazalo, da je bolj logično izračunati ocenjene dodatne tokove na sezono združenja IATA (zima/poletje) ali za druga obdobja, ki niso koledarska leta, v povezavi z nekaterimi posebnostmi teh pogodb, kakršna je na primer sprememba pogostosti letov med poletnimi sezonami. Zato so ti zneski za nekatere pogodbe izračunani za vsako leto posebej, za druge pa so izračunani za obdobja, ki niso celotna koledarska leta.

⁽²¹⁹⁾ Če se po potrebi upoštevajo „finančne spodbude“, določene v pogodbah o letaliških storitvah, pri katerih se družbi Ryanair povrne del plačil, ki jih je izvedla na podlagi pogodb, če je dosegla nekatere cilje glede prometa.

Razpredelnica 17

Informacije o zneskih, ki jih je treba vrniti ⁽¹⁾

Okrivni zneski (EUR)	Obdobje prejetanja zneska pomoči												
	2002	2003	2004	2004 (poletna sezona)	2005	2006	2007 (januar-oktober)	2007–2008 (zimska sezona)	2008 (poletna sezona)	2008–2009 (zimska sezona)	2009 (poletna sezona)	2009–2010 (zimska sezona)	2010
Obdobje zbornice:													
Izmenjave dopisov od konca leta 2001 do začetka leta 2002	[0–50 000]	[0–50 000]	[0–50 000]										
Izmenjave dopisov iz leta 2004				[100 000–150 000]									
Pogodbi iz leta 2005					[150 000–200 000]	[250 000–300 000]							
Obdobje družbe VTAN													
Pogodbi z dne 2. januarja 2007							[700 000–750 000]						
Aneks z dne 1. avgusta 2007								[150 000–200 000]					
Pogodbi z dne 1. novembra 2007								[700 000–750 000]	[800 000–850 000]				
Pogodbi z dne 27. avgusta 2008										[450 000–500 000]	[500 000–550 000]		

Okvirni zneski (EUR)	Obdobje prejetanja zneska pomoči												
	2002	2003	2004	2004 (poletna sezona)	2005	2006	2007 (januar-oktober)	2007–2008 (zimska sezona)	2008 (poletna sezona)	2008–2009 (zimska sezona)	2009 (poletna sezona)	2009–2010 (zimska sezona)	2010 (poletna sezona)
Pogodbi z dne 25. avgusta 2009										[450 000-500 000]	[500 000-550 000]	[450 000-500 000]	[450 000-500 000]
Aneks z dne 18. avgusta 2010													
Aneks z dne 30. novembra 2010													[0-50 000]
Vsota	[0-50 000]	[0-50 000]	[0-50 000]	[100 000-150 000]	[150 000-200 000]	[250 000-300 000]	[700 000-750 000]	[850 000-900 000]	[800 000-850 000]	[450 000-500 000]	[500 000-550 000]	[450 000-500 000]	[500 000-550 000]
⁽¹⁾ Kadar se navedena razpredelnica nanaša na posamezno leto brez dodatnih pojasnil (na primer „2002“), gre za celotno koledarsko leto. Pri izračunu obresti vračila se šteje, da je bila pomoč dodeljena zadnji dan posameznega obdobja, navedenega v različnih stolpcih. Glej uvodno izjavo 699.													

- (695) Kot je pojasnjeno v oddelku 7.1.1.2.3, Komisija meni, da se družbi Ryanair in AMS štejeta kot en gospodarski subjekt ter da je treba pogodbe o tržnih storitvah in pogodbe o letaliških storitvah, ki so bile podpisane na isti dan, šteti kot eno transakcijo med tem subjektom ter glede na primer zbornico ali družbo VTAN. Zato Komisija meni, da sta družbi Ryanair in AMS solidarno odgovorni za vračilo celotne pomoči, prejete na podlagi pogodb, sklenjenih v obdobju 2005–2010, z okvirnim zneskom glavnice [5 000 000–7 000 000] EUR. Za tiste pogodbe, ki jih je zbornica sklenila samo z družbo Ryanair pred letom 2005, pa je za vračilo pomoči, izhajajočih iz teh pogodb, z okvirnim zneskom glavnice [150 000–300 000] EUR, odgovorna samo družba Ryanair.
- (696) Francoski organi morajo navedene zneske izterjati v štirih mesecih od datuma uradnega obvestila o tem sklepu.
- (697) Francoski organi morajo v zvezi s tem znesku pomoči prišteti tudi obresti za vračilo, ki se obračunavajo od datuma, ko je bila zadevna pomoč dana na voljo podjetju, to je od vsakega dejanskega datuma plačila pomoči, do datuma njihovega dejanskega vračila⁽²²⁰⁾ v skladu s poglavjem V Uredbe Komisije (ES) št. 794/2004⁽²²¹⁾. Ker so v obravnavanem primeru tokovi, ki sestavljajo te pomoči, 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 zadevnih pomoči šteje zadnji dan obdobja, za katero je bil izračunan navedeni znesek (na primer 31. december, če je zadevno obdobje koledarsko leto, ali 31. oktober, če zadevno obdobje traja od 1. januarja do 31. oktobra zadevnega leta). Komisija je pri tem z izbiro zadnjega dneva obravnavanega obdobja sprejela pristop, ki je najugodnejši za upravičence.
- (698) V skladu z ustaljeno sodno prakso lahko država članica, ki naleti na nepredvidljive ali nepredvidene 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⁽²²²⁾ PDEU.
- (699) Komisija zato od Francije zahteva, naj ji predloži v obravnavo vsako težavo, na katero bi naletela pri izvajanju tega sklepa –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

1. Francija je družbi Ryanair nezakonito dodelila naslednje ukrepe, ki vključujejo državne pomoči in so nezdružljivi z notranjim trgov, v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije:
- (a) transakcijo, s katero se je spremenil sporazum, ki sta ga 11. aprila 2000 sklenili gospodarska zbornica Nîmes-Uzès-Le Vigan in družba Ryanair, in ki je bila izvedena na podlagi izmenjav dopisov med gospodarsko zbornico Nîmes-Uzès-Le Vigan in družbo Ryanair z dne 28. novembra 2001, 11., 18., 21. in 24. decembra 2001 ter 2., 5. in 15. februarja 2002;
- (b) transakcijo, s katero se je spremenil sporazum, ki sta ga 11. aprila 2000 sklenili gospodarska zbornica Nîmes-Uzès-Le Vigan in družba Ryanair, in ki je bila izvedena na podlagi izmenjav dopisov med gospodarsko zbornico Nîmes-Uzès-Le Vigan in družbo Ryanair z dne 10. in 16. marca 2004.

⁽²²⁰⁾ Glej člen 14(2) Uredbe (ES) št. 659/1999 (navedena zgoraj).

⁽²²¹⁾ Uredba Komisije (ES) št. 794/2004 z dne 21. aprila 2004 o izvajanju Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 140, 30.4.2004, str. 1).

⁽²²²⁾ Glej sodbo v zadevi Komisija Evropskih skupnosti proti Zvezni republiki Nemčiji, C-94/87, Recueil 1989, str. 175, točka 9, in sodbo v zadevi Komisija Evropskih skupnosti proti Republiki Italiji (C-348/93, Recueil 1995, str. 673, točka 17).

2. Francija je družbama Ryanair in Airport Marketing Services nezakonito dodelila naslednje ukrepe, ki vključujejo državne pomoči in so nezdružljivi z notranjim trgom, v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije:

- (a) pogodbo o letaliških storitvah, ki sta jo 10. oktobra 2005 sklenili gospodarska zbornica Nîmes-Uzès-Le Vigan in družba Ryanair, ter pogodbo o tržnih storitvah, ki sta jo na isti dan sklenili gospodarska zbornica Nîmes-Uzès-Le Vigan in družba Airport Marketing Services;
- (b) pogodbo o letaliških storitvah, ki sta jo 2. januarja 2007 sklenili družbi Veolia Transport Aéroport de Nîmes in Ryanair, in pogodbo o tržnih storitvah, ki sta jo na isti dan sklenili družbi Veolia Transport Aéroport de Nîmes in Airport Marketing Services;
- (c) aneks z dne 1. avgusta 2007 k pogodbi o tržnih storitvah, ki sta jo 2. januarja 2007 sklenili družbi Veolia Transport Aéroport de Nîmes in Airport Marketing Services;
- (d) pogodbo o letaliških storitvah, ki sta jo 1. novembra 2007 sklenili družbi Veolia Transport Aéroport de Nîmes in Ryanair, ter pogodbo o tržnih storitvah, ki sta jo na isti dan sklenili družbi Veolia Transport Aéroport de Nîmes in Airport Marketing Services;
- (e) pogodbo o letaliških storitvah, ki sta jo 27. avgusta 2008 sklenili družbi Veolia Transport Aéroport de Nîmes in Ryanair, ter pogodbo o tržnih storitvah, ki sta jo na isti dan sklenili družbi Veolia Transport Aéroport de Nîmes in Airport Marketing Services;
- (f) aneks z dne 25. avgusta 2009 k pogodbi o letaliških storitvah, ki sta jo 27. avgusta 2008 sklenili družbi Veolia Transport Aéroport de Nîmes in Ryanair, ter aneks z dne 25. avgusta 2009 k pogodbi o tržnih storitvah, ki sta jo 27. avgusta 2008 sklenili družbi Veolia Transport Aéroport de Nîmes in Airport Marketing Services;
- (g) aneks z dne 18. avgusta 2010 k pogodbi o tržnih storitvah, ki sta jo 27. avgusta 2008 sklenili družbi Veolia Transport Aéroport de Nîmes in Airport Marketing Services;
- (h) aneks z dne 30. novembra 2010 k pogodbi o tržnih storitvah, ki sta jo 27. avgusta 2008 sklenili družbi Veolia Transport Aéroport de Nîmes in Airport Marketing Services.

Člen 2

1. Sporazum, ki sta ga 11. aprila 2000 sklenili družba Ryanair in gospodarska zbornica Nîmes-Uzès-Le Vigan, ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.
2. Aneks z dne 30. januarja 2006 k pogodbi o tržnih storitvah, ki sta jo 10. oktobra 2005 sklenili gospodarska zbornica Nîmes-Uzès-Le Vigan in družba Airport Marketing Services, ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.
3. Aneks z dne 17. oktobra 2006 k pogodbi o tržnih storitvah, ki sta jo 10. oktobra 2005 sklenili gospodarska zbornica Nîmes-Uzès-Le Vigan in družba Airport Marketing Services, ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 3

1. Vračljiva predplačila, ki jih je v obdobju 2002–2006 splošna služba gospodarske zbornice Nîmes-Uzès-Le Vigan dodelila svoji letališki službi, so državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije. Francija je te pomoči dodelila nezakonito, pri čemer je kršila člen 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije.
2. Enkratne subvencije za tekoče poslovanje, ki so jih različni lokalni organi in splošna služba gospodarske zbornice Nîmes-Uzès-Le Vigan v obdobju 2005–2006 dodelili letališki službi gospodarske zbornice Nîmes-Uzès-Le Vigan, so državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije. Francija je te pomoči dodelila nezakonito, pri čemer je kršila člen 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

3. Pavšalni prispevek, kakršen je bil v korist družbe Veolia Transport Aéroport de Nîmes uveden s sporazumom o prenosu pooblastil za opravljanje javnih storitev, ki sta ga 8. decembra 2006 sklenila mešani sindikat za ureditev in razvoj letališča Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes in družba Veolia Transport, ter je bil povečan z aneksoma št. 1 in št. 3 k temu sporazumu, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije. Francija je to državno pomoč dodelila nezakonito, pri čemer je kršila člen 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

4. Poseben javni prispevek, kakršen je bil v korist družbe Veolia Transport Aéroport de Nîmes uveden z aneksom št. 4 k sporazumu iz odstavka 3, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije. Francija je to državno pomoč dodelila nezakonito, pri čemer je kršila člen 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

5. Aneks št. 2 k sporazumu iz odstavka 3 ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

6. Subvencije za opremo, uvedene z aneksom št. 4 k sporazumu iz odstavka 3, ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

7. Subvencije, dodeljene gospodarski zbornici Nîmes-Uzès-Le Vigan in družbi Veolia Transport Aéroport de Nîmes v skladu z nacionalnim sistemom financiranja državnih nalog na francoskih letališčih, ne pomenijo državnih pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

8. Državne pomoči iz odstavkov od 1 do 4 tega člena so združljive z notranjim trgovom na podlagi člena 107(3) (c) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 4

1. Francija od upravičencev zahteva vračilo državne pomoči iz člena 1. Družbi Ryanair in Airport Marketing Services sta solidarno odgovorni za vračilo pomoči iz člena 1(2).

2. Zneskom, ki jih je treba vrniti, se prištejejo obresti od izplačila pomoči upravičencem do njihovega dejanskega vračila.

3. Obresti se izračunajo z obrestnoobrestnim računom v skladu s poglavjem V Uredbe (ES) št. 794/2004 in v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 271/2008 ⁽²²³⁾ o spremembi Uredbe (ES) št. 794/2004.

4. Francija z dnem sprejetja tega sklepa prekliche vsa neporavnana plačila pomoči iz člena 1.

Člen 5

1. Izterjava pomoči, navedene v členu 1, se opravi takoj in učinkovito.

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

Člen 6

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 4;

⁽²²³⁾ 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).

- (b) izračun obresti za vračilo;
- (c) podroben opis že sprejetih in načrtovanih ukrepov za uskladitev s tem sklepom;
- (d) dokumente, iz katerih je razvidno, da so bili upravičenci pozvani k vračilu pomoči.

2. Francija Komisijo redno obvešča o poteku nacionalnih ukrepov za izvajanje tega sklepa do vrnitve celotne pomoči iz člena 1. Na zahtevo Komisije takoj predloži vse informacije o že sprejetih in načrtovanih ukrepih za uskladitev s tem sklepom. Predloži tudi podrobne podatke o znesku pomoči in obresti, ki so jih upravičenci že vrnili.

Člen 7

Ta sklep je naslovljen na Francosko republiko.

V Bruslju, 23. julija 2014

Za Komisijo

Joaquín ALMUNIA

Podpredsednik

SKLEP KOMISIJE (EU) 2016/634**z dne 21. januarja 2016****o državni pomoči št. SA.25338 (2014/C) (ex E 3/2008 in ex CP 115/2004), ki jo je odobrila
Nizozemska — Oprostitev davka od dohodkov pravnih oseb za javna podjetja***(notificirano pod dokumentarno številko C(2016) 167)***(Besedilo v nizozemskem jeziku je edino verodostojno)****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

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

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

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

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

- (1) Oddelki Komisije so leta 1997 z anketo preverili posebna davčna pravila, ki se uporabljajo za javna podjetja v državah članicah. Nizozemski organi so v odgovoru na vprašalnik Komisije z dopisom z dne 23. januarja 1998 predložili informacije o nizozemskem zakonu o davku od dohodkov pravnih oseb (*Wet Vennootschapsbelasting 1969*, v nadaljnjem besedilu: *Wet Vpb 1969*).
- (2) Oddelki Komisije so 2. julija 2004 začeli postopek na lastno pobudo, registriran pod številko CP 115/2004, v zvezi z oprostitvijo davka od dohodkov pravnih oseb za nizozemska javna podjetja, določeno v *Wet Vpb 1969*. Komisija je poslala zahteve po podatkih 9. julija 2004, 22. novembra 2004, 29. junija 2006 in 2. julija 2007, na katere so nizozemski organi odgovorili 3. septembra 2004, 4. aprila 2005, 26. septembra 2006, 13. decembra 2006, 22. januarja 2007 in 27. julija 2007.
- (3) Oddelki Komisije so z dopisom z dne 9. julija 2008 (v nadaljnjem besedilu: dopis iz člena 17) začeli postopek sodelovanja iz člena 17(2) Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 ⁽²⁾ (v nadaljnjem besedilu: postopkovna uredba). Nizozemske organe so obvestili o svojem predhodnem stališču, da oprostitev javnih podjetij od davka od dohodkov pravnih oseb iz zakona *Wet Vpb 1969* pomeni nezdružljivo državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU). Nizozemske organe so zaprosili, naj predložijo svoje pripombe v skladu s členom 17(2) postopkovne uredbe.
- (4) Komisija je septembra 2010, potem ko je poslala dopis iz člena 17, prejela pritožbo v zvezi z oprostitvijo davka od dohodkov pravnih oseb za javna podjetja, določeno v zakonu *Wet Vpb 1969*. Pritožba se je nanašala na provincialno letališče, ustanovljeno kot javna delniška družba (NV), za katerega davek od dohodkov pravnih oseb naj ne bi veljal. Pritožnik je navedel, da bi bilo treba letališče uvrstiti na seznam obdavčljivih posrednih javnih podjetij iz člena 2(7) zakona *Wet Vpb 1969*, ker sta pravno in dejansko stanje primerljivi z zadevo Schiphol ⁽³⁾. Oddelki Komisije so pritožbo združili s primerom, obravnavanim s postopkom sodelovanja.

⁽¹⁾ UL C 280, 22.8.2014, str. 68.

⁽²⁾ 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). Z začetkom veljavnosti od 14. oktobra 2015 je bila Uredba (ES) št. 659/1999 razveljavljena z Uredbo Sveta (EU) 2015/1589 z dne 13. julija 2015 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 248, 24.9.2015, str. 9). Vsi postopkovni koraki v tem postopku so bili sprejeti v skladu z Uredbo Sveta (ES) št. 659/1999.

⁽³⁾ Glej Sklep Komisije z dne 3. julija 2001 v zadevi SA.16035 (ex E 45/2000) (UL C 37, 11.2.2004, str. 13). Komisija je ugotovila, da je oprostitev od davka od dohodkov pravnih oseb v primeru Skupine Schiphol v javni lasti veljavna pomoč.

PREDLOG ZA PRIMERNE UKREPE

- (5) Komisija je 2. maja 2013 v skladu s členom 18 postopkovne uredbe sprejela sklep o predlaganih primernih ukrepih, da se odpravi oprostitve davka od dohodkov pravnih oseb za javna podjetja, ki je določena v členu 2(1)(g), členu 2(3) in členu 2(7) zakona Wet Vpb 1969, ter se tako zagotovi, da se za javna podjetja, ki opravljajo gospodarske dejavnosti v smislu prava EU, uporablja ista ureditev davka od dohodkov pravnih oseb kot za zasebna podjetja.
- (6) Nizozemski organi so bili pozvani, naj Komisiji pisno in v enem mesecu sporočijo, da brezpogojno in nepreklicno sprejemajo predlog za primerne ukrepe, v skladu s členom 19 postopkovne uredbe.
- (7) Nizozemski organi so Komisijo z dopisom z dne 24. maja 2013 obvestili, da „namerava nizozemska vlada na podlagi odobritve parlamenta v 18 mesecih sprejeti zakonodajo, s katero se bo zagotovilo, da se bo za javna podjetja, ki opravljajo gospodarske dejavnosti, uporabljala ista ureditev davka od dohodkov pravnih oseb kot za zasebna podjetja. Zakonodaja bo začela veljati najpozneje prihodnje davčno leto. To v praksi pomeni, da bo zakonodaja začela veljati 1. januarja 2015 in začela učinkovati 1. januarja 2016.“
- (8) Komisija je menila, da v dopisu navedena izjava ni pomenila brezpogojnega sprejetja, saj je sporočila le pogojni namen, da bo zakonodaja sprejeta.
- (9) Komisija je v dopisu z dne 11. marca 2014 opozorila na pogojni značaj sprejetja ter nizozemske organe zaprosila, naj oddelke Komisije v treh tednih od prejema dopisa obvestijo, ali je Nizozemska brezpogojno in nepreklicno sprejela primerne ukrepe. Nizozemska na ta dopis ni odgovorila.

ZAČETEK FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE

- (10) Komisija je z dopisom z dne 9. julija 2014 Nizozemsko obvestila o odločitvi, da bo v zvezi z ukrepom pomoči začela postopek iz člena 108(2) PDEU (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka).
- (11) Sklep o začetku postopka je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽⁴⁾. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo svoje pripombe o ukrepu.
- (12) Potem ko je Komisija 27. julija 2014 podaljšala prvotni rok, je z dopisom z dne 10. septembra 2014 od Nizozemske prejela pripombe. Komisija je z dopisom z dne 19. septembra 2014 prejela skupne pripombe zainteresiranih strani in jih z dopisom z dne 3. oktobra 2014 posredovala Nizozemski, da bi lahko ta predložila svoje pripombe. Nizozemska je pripombe poslala z dopisom z dne 3. novembra 2014.

ZAKON, KI POSODABLJA OBVEZNOST JAVNIH PODJETIJ ZA PLAČILO DAVKA OD DOHODKOV PRAVNIH OSEB

- (13) Nizozemski organi so 14. aprila 2014 začeli javno posvetovanje o osnutku zakonodajnega predloga za spremembo zakona Wet Vpb 1969. Namen predloga je bil posodobiti obveznost javnih podjetij za plačilo davka od dohodkov pravnih oseb, da bi se zagotovili enaki konkurenčni pogoji za javna in zasebna podjetja, za katera velja zakon o davku od dohodkov pravnih oseb.
- (14) Zakonodajni predlog je bil 16. septembra 2014 predložen v obravnavo nizozemskemu parlamentu. Prva zbornica je predlog odobrila 26. maja 2015, nov zakon, imenovan „Wet Modernisering Vpb-plicht overheidsondernemingen“ (v nadaljnjem besedilu: Wet Vpb 2015), pa je bil podpisan 4. junija 2015. Po novem zakonu obveznost plačila davka od dohodkov pravnih oseb enako velja za javna in zasebna podjetja, prvič pa se uporabi za poslovno leto, ki se začne 1. januarja 2016 ali po tem datumu. Nizozemski organi Komisije o tem zakonu niso obvestili v skladu s členom 108 PDEU.

⁽⁴⁾ Glej opombo 1.

(15) Vendar zakon Wet Vpb 2015 vsebuje nekatere izjeme:

(a) izrecno ohranja oprostitve davka od dohodkov pravnih oseb za nekatera javna podjetja, zlasti za šest podjetij, ki upravljajo nizozemska javna morska pristanišča, tj. Groningen Seaports NV, Havenbedrijf Amsterdam NV, Havenbedrijf Rotterdam NV, Havenschap Moerdijk, NV Port of Den Helder in Zeeland Seaports NV. Plačila davka so oproščeni tudi subjekti, katerih dejavnosti zajemajo predvsem upravljanje, razvoj ali delovanje morskega pristanišča. Za ta nizozemska morska pristanišča oprostitve davka od dohodkov pravnih oseb velja do datuma, ki ga bodo nizozemski organi določili s kraljevim odlokom ⁽⁵⁾.

(b) Izvzeti so tudi subjekti, ki izvajajo poučevanje in raziskave, če so izpolnjeni nekateri pogoji ⁽⁶⁾.

(16) Oddelki Komisije so se z nizozemskimi organi sestali 27. avgusta 2015. Nizozemski organi so z dopisom z dne 10. septembra 2015 pojasnili razloge, ki so po njihovem mnenju upravičevali prehodno obdobje, v katerem naj bi nizozemska javna morska pristanišča postala zavezana davku od dohodkov pravnih oseb.

(17) Ta sklep ne obravnava samo oprostitve davka od dohodkov pravnih oseb za javna podjetja, ki je veljala v času sklepa o začetku formalnega postopka preiskave, tj. 9. julija 2014, temveč upošteva tudi spremembe, ki so bile z zakonom Wet Vpb 2015 uveljavljene za oprostitve davka od dohodkov pravnih oseb za nizozemska javna podjetja iz člena 2 (1)(g), člena 2(3) in člena 2(7) zakona Wet Vpb 1969. Ta sklep ne posega v oceno drugih morebitnih sprememb zakona Wet Vpb 1969, ki jih ta preiskava ne zadeva. Zlasti ta sklep ne ocenjuje oprostitve iz členov 5 in 6 zakona Wet Vpb 1969 ter morebitnih sprememb teh zakonov. Ta sklep je omejen na oprostitve davka od dohodkov pravnih oseb za javna podjetja, določeno v členu 2(1), členu 2(3) in členu 2(7) zakona Wet Vpb 1969 ⁽⁷⁾.

2. OPIS UKREPA

2.1 Nizozemski zakon o davku od dohodkov pravnih oseb

(18) V skladu z zakonom Wet Vpb 1969 so nizozemske gospodarske družbe zavezane davku od dohodkov pravnih oseb.

(19) Zakon Wet Vpb 1969, v različici pred spremembo člena 2(1)(g), člena 2(3) in člena 2(7) z novim zakonom, za zasebna podjetja določa drugačno davčno ureditev kot za javna. Zasebna podjetja so zavezana davku od dohodkov pravnih oseb na podlagi splošne ureditve. Pravne osebe, ki so podjetja zasebnega prava in opravljajo dejavnost, na primer delniške družbe (NV) in družbe z omejeno odgovornostjo (BV), so v celoti zavezane davku od vseh dohodkov. Ustanove (*stichtingen*) in združenja (*verenigingen*) so zavezani davku od dohodkov pravnih oseb, če opravljajo dejavnost (člen 2(1)(e) zakona Wet Vpb 1969). Opravljanje dejavnosti (*het drijven van een onderneming*) je v členu 4 Wet Vpb 1969 opredeljeno kot katera koli dejavnost, za katero obstaja konkurenca z drugimi podjetji.

(20) Zakon Wet Vpb 2015 naj bi odpravil oprostitve davka od dohodkov pravnih oseb za večino javnih podjetij, vendar pod določenimi pogoji. V ta namen spreminja člen 2(1)(g), člen 2(3) in člen 2(7) zakona Wet Vpb 1969, tako da javna podjetja postanejo davčni zavezanci. Vendar nove določbe ohranjajo oprostitve davka od dohodkov pravnih oseb za morska pristanišča ter izobraževalne in raziskovalne ustanove, ki izpolnjujejo določene pogoje (glej uvodno izjavo 15).

⁽⁵⁾ Člen I D (ki vstavlja nov člen 6c), člen II in člen VIII(2) zakona Wet Vpb 2015.

⁽⁶⁾ Člen I D (ki vstavlja nov člen 6b) zakona Wet Vpb 2015. Nov člen 6b vsebuje tudi oprostitve za univerzitetne bolnišnice, ki izvajajo dejavnosti iz člena 1.4(1) zakona o visokem šolstvu in znanstvenih raziskavah. Namen te oprostitve je ustvariti enake konkurenčne pogoje za javne in zasebne bolnišnice. Povezana je z oprostitvijo iz člena 5 Wet Vpb 1969, ki je ta postopek ne zajema, zato v tem sklepu ni obravnavana. Ta sklep ne posega v oceno oprostitve za univerzitetne bolnišnice v zakonu Wet Vpb 2015.

⁽⁷⁾ Glej opombo 6 v sklepu o primernih ukrepih in opombo 2 v sklepu o začetku postopka.

2.2 Oprostitev za javna podjetja v skladu z zakonom Wet Vpb 1969

- (21) Za javna podjetja veljajo posebna pravila o davku od dohodkov pravnih oseb, ki so določena v členu 2(1), členu 2(3) in členu 2(7) zakona Wet Vpb 1969 ⁽⁸⁾.
- (22) Zakon Wet Vpb 1969 razlikuje med neposrednimi in posrednimi javnimi podjetji. Neposredno javno podjetje (*direct overheidsbedrijf*) je del pravne osebe javnega prava (*publiekrechtelijke rechtspersoon*). Primer neposrednega javnega podjetja je občinska agencija za razvoj nepremičnin ali občinska služba za zbiranje odpadkov.
- (23) Posredno javno podjetje je organizacija (običajno delniška družba, družba z omejeno odgovornostjo ali ustanova), ki je podjetje zasebnega prava, vendar je pod nadzorom javne institucije. To velja, (a) kadar so edine delničarke podjetja nizozemske javne institucije in (b) kadar v primeru drugih subjektov zasebnega prava, katerih kapital ni razdeljen v delnice (ustanove in združenja), direktorje imenujejo in razrešijo le javne institucije, v primeru likvidacije družbe pa so sredstva pripisana izključno javnim institucijam.
- (24) V skladu s členom 2(1)(g) zakona Wet Vpb 1969 so podjetja, ki pripadajo pravnim osebam zasebnega prava (*ondernemingen van publiekrechtelijke rechtspersonen*), davku od dohodkov pravnih oseb zavezana le, če so navedena v členu 2(3). Ta izčrpni seznam vključuje:
- (a) kmetije;
- (b) industrijska podjetja (*nijverheidsbedrijven*), razen če izključno ali skoraj izključno dobavljajo vodo ⁽⁹⁾;
- (c) rudarska podjetja;
- (d) trgovska podjetja (*handelsbedrijven*), ki se ne ukvarjajo izključno ali skoraj izključno z nepremičninami ali pravicami, povezanimi z nepremičninami ⁽¹⁰⁾;
- (e) prevozna podjetja, razen podjetij, ki opravljajo izključno ali skoraj izključno storitve prevoza potnikov v občini;
- (f) stanovanjske zadruge (*bouwkassen*).

⁽⁸⁾ Člena 5 in 6 zakona Wet Vpb 1969 skupaj z izvršilno odredbo Uitvoeringsbesluit Vennootschapsbelasting 1971 nekatere subjekte, ki opravljajo dejavnosti v socialne namene, ki so nepridobitni ali ki opravljajo dejavnost z omejenim dobičkom, oproščajo plačila davka od dohodkov pravnih oseb. Med te subjekte spadajo bolnišnice, domovi za nego starejših, pogrebne službe in knjižnice. Kot je Komisija navedla v dopisu iz člena 17, dobičkonosnost v skladu s konkurenčnim pravom EU ni merilo, ki se upošteva pri odločanju o tem, ali je subjekt podjetje, oprostitve iz členov 5 in 6 zakona Wet Vpb 1969 pa bi lahko v nekaterih primerih pomenile državno pomoč. Vendar navedene določbe niso nadalje obravnavane v tem sklepu, saj je omejen na oprostitev davka od dohodkov pravnih oseb za javna podjetja, določeno v členu 2(1), (3) in (7) zakona Wet Vpb 1969.

⁽⁹⁾ V skladu z zakonom Wet Vpb 1969 izraz „industrijska podjetja“ (*nijverheidsbedrijven*) pomeni podjetja, ki proizvajajo, prenašajo ali dostavljajo plin, električno energijo in toploto, ter podjetja, ki gradijo ali upravljajo omrežja za prenos plina, električne energije ali toplote.

⁽¹⁰⁾ To se nanaša na podjetja, ki nabavljajo in prodajajo blago, ne pa splošno na podjetja, ki opravljajo gospodarske dejavnosti v smislu pravil EU. Nizozemski organi so potrdili, da člen 2(1)(g) zakona Wet Vpb 1969 ne velja za opravljanje storitev.

- (25) Seznam podjetij iz člena 2(3) je ostal praktično nespremenjen od uvedbe zakona Wet Vpb leta 1969, ko so bila vanj prenesena pravila o davku od dohodkov pravnih oseb, ki so veljala od leta 1956. Zlasti ne vključuje javnih podjetij, ki opravljajo storitve. Plačila davka od dohodkov pravnih oseb so v skladu s členom 2(1)(g) oproščena na primer javna podjetja s področij storitev ravnanja z odpadki, storitev priprave in dostave hrane, komunalne kreditne institucije, pristanišča, letališča in Holland Casino, ustanova, ki upravlja igralnice⁽¹¹⁾.
- (26) Neposredna in posredna javna podjetja so zavezana davku od dohodkov pravnih oseb le, če izpolnjujejo merila iz člena 2(1)(g) v povezavi s členom 2(3) zakona Wet Vpb 1969. Z drugimi besedami, neposredna in posredna javna podjetja so zavezana davku od dohodkov pravnih oseb le, če so navedena v členu 2(3) zakona Wet Vpb 1969.
- (27) Poleg posrednih javnih podjetij iz člena 2(3) je bilo davku od dohodkov pravnih oseb zavezanih še več posrednih javnih podjetij, in sicer po proučitvi vsakega primera posebej. Ta podjetja so izčrpno navedena v členu 2(7) zakona Wet Vpb 1969 in zajemajo:
- (a) het Nederlands Meetinstituut NV;
 - (b) de NV Nederlands Inkoopcentrum (NIC);
 - (c) de Stichting Exploitatie Nederlandse Staatsloterij;
 - (d) de Koninklijke Nederlandse Munt NV;
 - (e) subjekte, v katerih je pravna oseba, ki je lastnica distribucijskega podjetja v okviru zakona o distribuciji energije (*Wet energiedistributie*), delničarka, ter subjekte, ki skupaj s tako pravno osebo tvorijo skupino v smislu člena 24b knjige 2 civilnega zakonika (*Burgerlijk Wetboek*), če subjekt opravlja dejavnosti, ki jih pravna oseba delničarka v skladu s členom 12(1) zakona o distribuciji energije sama ne sme opravljati, razen če subjekt izključno ali skoraj izključno dobavlja vodo;
 - (f) subjekte, ki opravljajo industrijsko dejavnost v smislu druge alinee člena 2(3) zakona Wet Vpb 1969, razen subjektov, ki izključno ali skoraj izključno dobavlja vodo;
 - (g) NOB Holding NV;
 - (h) de NV Luchthaven Schiphol;
 - (i) de NV KLIQ;
 - (j) de NV Bank Nederlandse Gemeenten;
 - (k) de Nederlandse Waterschapsbank NV;
 - (l) Fortis Bank (Nederland) NV;
 - (m) ASR Nederland NV;
 - (n) ABN AMRO Group NV;
 - (o) de Nederlandse Investeringsbank voor Ontwikkelingslanden NV;

⁽¹¹⁾ Obvestilo za OECD iz leta 2002 navaja še visokošolsko izobraževanje (dajanje v najem dvoran in sejnih sob ter nepoštena kombinacija izobraževalnih, raziskovalnih in komercialnih dejavnosti, na primer pri tržnih raziskavah), dajanje v zunanje izvajanje gradbenih in montažnih del, provincialni in občinski inženirski uradi, dajanje v najem konferenčnih in sejnih sob, parakomercializacija v občinskih zgradbah, subvencionirano otroško varstvo, komercialna uporaba pristanišč za jahte, požarne službe ter rekreativna in stanovanjska združenja. Glej OECD, DAF/COMP/WD(2002)54, 19. september 2002, odstavek 7.

(p) Ultra Centrifuge Nederland NV;

(q) SNS REAAL NV;

ter vse subjekte, katerih delničarji so navedena podjetja, in vse subjekte, katerih direktorje imenujejo in razrešijo navedena podjetja, razen subjektov, ki izključno ali skoraj izključno dobavljajo vodo.

- (28) Ta seznam se je stalno spreminjal in dodana so bila nekatera posredna javna podjetja. V nasprotnem primeru ta posredna javna podjetja ne bi bila zavezana davku od dohodkov pravnih oseb, saj niso uvrščena na seznam iz člena 2 (3) zakona Wet Vpb 1969. Na primer, dodana so bila naslednja podjetja:

(a) NOB Holding NV (leta 1999);

(b) Weerbureau HWS BV (leta 2002);

(c) Luchthaven Schiphol NV (leta 2002) – kot odgovor na sklep Komisije z dne 3. julija 2001, s katerim je predlagala primerne ukrepe v zadevi E45/2000;

(d) KLIQ NV (leta 2002);

(e) Bank Nederlands Gemeenten (leta 2005);

(f) Nederlandse Waterschapsbank NV (leta 2005);

(g) ABN AMRO Group NV in SNS REAAL NV, po nacionalizaciji.

- (29) Posredna javna podjetja, ki niso navedena v členu 2(7) zakona Wet Vpb 1969 in ne spadajo v člen 2(3), niso zavezana davku od dohodkov pravnih oseb. Primeri takih podjetij so De Nederlandse Bank NV, Havenbedrijf Rotterdam NV, NV Luchthaven Maastricht, Twinning Holding BV, NV Noordelijke Ontwikkelingsmaatschappij, NV Industriebank LIOF, NV Brabantse Ontwikkelingsmaatschappij, Ontwikkelingsmaatschappij Oost Nederland NV in Holland Casino ⁽¹²⁾.

2.3 Oprostitev za javna podjetja v skladu z zakonom Wet Vpb 2015

- (30) Načeloma je namen zakona Wet Vpb 2015, da bi obveznost plačila davka od dohodkov pravnih oseb enako veljala za javna in zasebna podjetja. Zlasti novi zakon spreminja člen 2 zakona Wet Vpb 1969, da bi bile davku od dohodkov pravnih oseb zavezane pravne osebe javnega prava, ki opravljajo dejavnost, in podjetja, ki jih upravlja država.
- (31) Vendar, kot je bilo že pojasnjeno v uvodni izjavi 15, zakon Wet Vpb 2015 vsebuje nekatere izjeme:
- (a) zakon Wet Vpb 2015 v stari zakon Wet Vpb 1969 vstavlja nov člen 6c. Določba izrecno ohranja oprostitve davka od dohodkov pravnih oseb za več nizozemskih javnih morskih pristanišč in subjekte, katerih dejavnosti zajemajo predvsem upravljanje, razvoj ali delovanje morskega pristanišča, če so izpolnjeni nekateri pogoji ⁽¹³⁾.
- (b) Zakon Wet Vpb 2015 v stari zakon Wet Vpb 1969 vstavlja tudi nov člen 6b. Določba izvzema izobraževalne ali raziskovalne subjekte, če se stroški izobraževanja ali raziskav krijejo iz javnih sredstev, iz zakonsko določenih šolnin za univerzitetni študij ali iz šolnin za univerzitetni študij iz drugega odstavka tretjega naslova poglavja 7 zakona o visokem šolstvu in znanstvenih raziskavah, iz zneskov za šolnine iz člena 3 zakona o zneskih šolnin in tečajev, iz tujih plačil, ki so po značilnostih in namenu enaka šolninam za univerzitetni študij in zneskom za poučevanje, ali iz plačil institucij v splošnem interesu, za katere se ne zahteva pogodbena ureditev.

⁽¹²⁾ Glej parlamentarni dokument *Belastingplicht overheidsbedrijven – Inventarisatie van de gevolgen van de ondernemingsvariant*, 11. maj 2012, *Kamerstukken II 31213*, št. 7, str. 26 in 46.

⁽¹³⁾ Ti pogoji so naslednji: (1) direktorje neposredno ali posredno imenujejo in razrešijo izključno imenovani upravljalci morskih pristanišč, v primeru prenehanja pa se sredstva pristanišč dajo na voljo izključno tem upravljavcem; (2) vsi delničarji, partnerji, udeleženci ali člani, neposredni ali posredni, prihajajo iz skupine imenovanih upravljavcev morskih pristanišč.

3. PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

- (32) Komisija je prejela skupno pripombo šestih zainteresiranih strani, in sicer šestih nizozemskih upravljavcev morskih pristanišč: Groningen Seaports NV, Havenbedrijf Amsterdam NV, Havenbedrijf Rotterdam NV, Havenschap Moerdijk, Port of Den Helder NV in Zeeland Seaports NV (v nadaljnjem besedilu: zainteresirana morska pristanišča).
- (33) Zainteresirana morska pristanišča navajajo, da je sklep o začetku postopka nezakonit, saj je Nizozemska brezpogojno sprejela primerne ukrepe in se zavezala, da bo v 18 mesecih sprejela zakonodajo, v skladu s katero bodo javna podjetja davku od dohodkov pravnih oseb enako zavezana kot zasebna podjetja. Ker je nesprejetje predloga Komisije za primerne ukrepe predpogoj za začetek formalnega postopka preiskave, sklep o začetku postopka ne bi smel biti sprejet. Zainteresirana morska pristanišča še menijo, da je Komisija, ker ni navedla razlogov za sklep, kršila temeljno načelo pravnega reda Unije, uzakonjeno v členu 41(2) Listine Evropske unije o temeljnih pravicah.
- (34) Zainteresirana morska pristanišča navajajo, da nizozemska morska pristanišča neposredno konkurirajo z drugimi evropskimi morskimi pristanišči, zlasti tistimi med Hamburgom in Le Havrom, ki prejemajo različno javno pomoč. Ker preiskave Komisije v zvezi z obdavčitvijo evropskih pristanišč napredujejo različno hitro in ker so se preiskave začele ob različnih časih, obstaja tveganje, da bodo pristanišča v tistih državah članicah, ki so še na začetku preiskave, dobila konkurenčno prednost. To je v nasprotju z načelom enakega obravnavanja ter prepovedi diskriminacije na podlagi državljanstva. Zainteresirana nizozemska morska pristanišča navajajo, da so pripravljena ravnati v skladu s pravili o državni pomoči, vendar samo, če za vsa morska pristanišča v vseh evropskih državah veljajo enaki konkurenčni pogoji.
- (35) Zainteresirana morska pristanišča trdijo, da veljavna nizozemska zakonodaja o davku od dohodkov pravnih oseb enako velja za vsa nizozemska morska pristanišča. Zato oprostitev davka od dohodkov pravnih oseb, ki velja za pristanišča, ne daje selektivne prednosti, ni diskriminacijska in ne izkrivlja konkurence na nacionalni ravni.
- (36) Po navedbah zainteresiranih morskih pristanišč so zneski javne pomoči, odobreni različnim morskim pristaniščem med Hamburgom in Le Havrom, zelo različni. Davčna oprostitev ne pomeni, da so nizozemska morska pristanišča obravnavana ugodneje, temveč kvečjemu pomeni, da so v primerjavi z drugimi evropskimi morskimi pristanišči v nekoliko manj neugodnem položaju. Zato niti zaradi ureditve davka od dohodkov pravnih oseb, ki je predmet tega sklepa, niti zaradi novega zakona ni izkrivljanja konkurence na evropski ravni.

4. PRIPOMBE NIZOZEMSKÉ

- (37) Nizozemska je pripombe predložilo z dopisom z dne 10. septembra 2014. Nizozemski organi so predstavili samo argumente v zvezi s postopkom, niso pa poslali pripomb v zvezi z vsebino ocene državne pomoči v sklepu o začetku postopka. Nizozemska trdi, da so nizozemski organi sprejeli primerne ukrepe v skladu s členom 19(1) postopkovne uredbe.
- (38) Nizozemska navaja, da postopkovna uredba nikjer izrecno ne zahteva, da morajo biti primerni ukrepi sprejeti „brezpogojno“ in „nepreklicno“, ter da ne izključuje pogoja, da je treba zagotoviti odobritev parlamenta. Ne glede na to, ali je tak pogoj omenjen v dopisu o sprejetju, mora vladni predlog, ki določa primerne ukrepe, sprejeti parlament. Nizozemski organi se sklicujejo na člen 4(2) Pogodbe o Evropski uniji, ki določa, da mora Evropska unija spoštovati temeljne ustavne strukture držav članic.
- (39) Po navedbah nizozemskih organov bi lahko Komisija šele tedaj, ko bi vlada osnutek zakona že predložila parlamentu ali če ga parlament ne bi odobril, sklenila, da primerni ukrepi (dejansko) niso bili sprejeti. In šele takrat bi ostajali utemeljeni razlogi za začetek formalnega postopka preiskave. Nizozemski organi trdijo, da to 9. julija 2014 ni bilo tako.

- (40) Nizozemski organi menijo, da Komisija ni uradno sporočila, da odgovora Nizozemske ne obravnava kot sprejetje primernih ukrepov. Menijo, da dopis, ki ga je Komisija poslala 11. marca 2014, ni uradni dopis zaradi tega postopka. Podpisal ga je namestnik generalnega direktorja, naslovljen pa je bil na namestnika generalnega direktorja davčne uprave nizozemskega ministrstva za finance. Dopis je bil poslan po elektronski pošti in ne po uradni poti prek stalnega predstavništva.
- (41) V zvezi z vsebino nizozemski organi navajajo, da po njihovem mnenju v tem času na evropski ravni ne obstajajo želeni enaki konkurenčni pogoji. Navajajo tudi, da je položaj nizozemskih morskih pristanišč glede na pristanišča v sosednjih državah članicah zelo pomemben.
- (42) Nizozemski organi menijo, da so sprejeli primerne ukrepe z dne 2. maja 2013 ter da poteka postopek sprejetja potrebnih ukrepov. Zato ne vidijo razloga, da bi se odzvali na vsebino ocene Komisije, navedene v sklepu o začetku postopka.
- (43) Komisija je pripombe zainteresiranih strani Nizozemski poslala 3. oktobra 2014. Nizozemski organi so odgovorili z dopisom z dne 3. novembra 2014. Strinjajo se s stališčem zainteresiranih morskih pristanišč, da je Nizozemska sprejela primerne ukrepe. Prav tako podpirajo stališče zainteresiranih morskih pristanišč, da so nujno potrebni enaki konkurenčni pogoji za vsa evropska pristanišča. Nizozemski organi menijo, da za zdaj za evropska pristanišča ne obstajajo enaki konkurenčni pogoji. Niso pa predložili pripomb na vsebinske pripombe zainteresiranih strani v zvezi z oceno državne pomoči.
- (44) Nizozemska je v dopisu z dne 10. septembra 2015 navedla, da če bi nadaljnja oprostitve davka od dohodkov pravnih oseb za zainteresirana morska pristanišča pomenila nezdružljivo državno pomoč, bi bilo treba določiti prehodno obdobje za odpravo ukrepa. Trdila je, da nizozemska javna morska pristanišča ne morejo postati davčni zavezanci pred 1. januarjem 2016. Prehodno obdobje je Nizozemska utemeljila s tremi argumenti.
- (45) Prvič, priprava otvoritvene bilance stanja za zainteresirana morska pristanišča za davčne namene bi bil zelo kompleksen in dolgotrajen postopek. V bilanci stanja za računovodske namene so bili sredstva in obveznosti vrednoteni po izvirnih vrednostih, za davčne namene pa so bili vrednoteni po pošteni tržni vrednosti. Določitev poštene tržne vrednosti sredstev in obveznosti je bila zahtevna in zamudna. Razlog za to je, da je bila večina sredstev morskih pristanišč netržnih postavk, ki so bile predmet zapletenega sistema premoženjskih razmerij in lastninskih pravic do uporabe med različnimi pravnimi osebami. Vprašanje vrednotenja bi lahko na primer zadevalo sredstva, kot so pomoli, ceste, vodne poti, železnica, doki, stavbe s posebnimi funkcijami ali ureditve za privez. Pristanišč, ki so zavezana davku od dohodkov pravnih oseb – manjše marine ali ribiška pristanišča –, ne bi bilo mogoče upoštevati kot merilo, saj se njihove dejavnosti močno razlikujejo od dejavnosti večjih morskih pristanišč, ki predvsem opravljajo dejavnosti pretovarjanja blaga ali upravljanja infrastrukture.
- (46) Drugič, Nizozemska je navedla, da ni jasnega razlikovanja med gospodarskimi in negospodarskimi dejavnostmi pristanišč ter da bi morala Komisija zagotoviti nadaljnja navodila v zvezi s tem. Nizozemski organi in morska pristanišča so z veliko težavo določili, katere dejavnosti je treba razvrstiti kot gospodarske in katere kot negospodarske. Poleg tega ni bilo doslednih navodil Komisije in na evropski ravni ni bilo določeno, katere pristaniške dejavnosti se štejejo za gospodarske dejavnosti in katere se štejejo za javne naloge.
- (47) Tretjič, nizozemski organi so menili, da mora Komisija nujno zagotoviti enake konkurenčne pogoje za vsa konkurenčna pristanišča. Med evropskimi morskimi pristanišči ni poštene konkurence: nizozemski organi so Komisijo pozvali, naj zagotovi, da bodo vsa evropska pristanišča ali vsaj tista, ki konkurirajo nizozemskim morskim pristaniščem, zavezana davku od dohodkov pravnih oseb.

- (48) Nazadnje, nizozemski organi so predlagali, naj bo 1. januar 2017 določen kot datum, ko za nizozemska morska pristanišča na podlagi kraljevega odloka ne bo več veljala oprostitve davka od dohodkov pravnih oseb. Morska pristanišča bi postala zavezana davku od dohodkov pravnih oseb na prvi dan davčnega leta, ki se začne po 1. januarju 2017. V praksi bi to pomenilo, da bi bila nizozemska morska pristanišča zavezana davku od dohodkov pravnih oseb od 1. januarja 2018.

5. RAZLOGI ZA ZAČETEK FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE

- (49) Nizozemski organi in zainteresirane tretje strani trdijo, da Komisija ni imela pravice začeti formalnega postopka preiskave. Komisija se s to trditvijo ne strinja. Imela je vso pravico in celo dolžnost, da začne formalni postopek preiskave, saj Nizozemska ni sprejela primernih ukrepov v skladu s členom 19(1) postopkovne uredbe, pomisleki glede konkurence, navedeni v sklepu s predlaganimi primernimi ukrepi, pa niso bili v celoti odpravljeni.
- (50) Ker so nizozemski organi določili, da je sprejetje odvisno od odobritve parlamenta, in ker so v dopisu z dne 24. maja 2013 izrazili namen in ne zaveze, dopis ni pomenil brezpogojnega in nepreklicnega sprejetja za namene člena 19(1) postopkovne uredbe.
- (51) Člen 19(2) postopkovne uredbe določa, da Komisija začne formalni postopek preiskave, če država članica ne sprejme predlaganih primernih ukrepov in Komisija po tem, ko je upoštevala razloge zadevne države članice, še vedno meni, da so navedeni ukrepi potrebni.
- (52) Iz osnutka zakonodajnega predloga je bilo jasno, da Nizozemska oprostitve davka od dohodkov pravnih oseb ne namerava odpraviti za vsa javna podjetja. Komisija je zato imela utemeljene razloge za sum, da Nizozemska zakona ne bo povsem uskladila s pravili o državni pomoči.
- (53) Komisija v zvezi z argumentom Nizozemske, da je ni ustrezno obvestila o tem, da njenega odgovora ne šteje za sprejetje v smislu člena 19(1) postopkovne uredbe, poudarja, da je bil dopis z dne 11. marca 2014 poslan pristojnemu nacionalnemu organu, da ga je organ tudi prejel ter da so Komisija in nizozemski organi razpravljali o njem. Nizozemska je bila seznanjena z oceno Komisije in se ne more opirati izključno na formalne argumente, povezane z naslovnikom dopisa.
- (54) Komisija je začela formalni postopek preiskave, ker je imela pomisleke, da imajo javna podjetja, ki opravljajo gospodarske dejavnosti, zaradi davčne oprostitve prednosti v primerjavi z drugimi podjetji, ki so zavezana davku od dohodkov pravnih oseb na Nizozemskem. Kar zadeva cilja nizozemskega zakona o davku od dohodkov pravnih oseb, tj. zavezanost podjetij davku od dohodkov pravnih oseb, so javna in zasebna podjetja v podobnem dejanskem in pravnem položaju.

6. OBSTOJ DRŽAVNE POMOČI V SMISLU ČLENA 107(1) PDEU

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

6.1 Podjetja

- (56) Po ustaljeni sodni praksi „pojem podjetja označuje vsak subjekt, ki opravlja gospodarsko dejavnost, ne glede na njegov pravni status in način financiranja“⁽¹⁴⁾. Pri ugotavljanju, ali je subjekt podjetje, dejstvo, da njegov cilj ni dobiček, pri tem ni odločilno⁽¹⁵⁾. Gospodarska dejavnost je vsaka dejavnost, ki vključuje ponujanje blaga in storitev na trgu. Tudi nepridobitni subjekti lahko ponujajo blago in storitve na trgu⁽¹⁶⁾.
- (57) Nizozemski organi niso zanikali, da lahko javna podjetja, tudi javna pristanišča, poleg običajnih nalog javnega pooblastila ponujajo tudi blago in storitve na trgu. Nizozemski organi so priznali, da javna podjetja vse več opravljajo gospodarske dejavnosti. Poleg tega so zainteresirane tretje strani izrecno priznale, da so se v zadnjih letih dejavnosti pristanišč razvile v popolnoma gospodarske dejavnosti. Zato je mogoče javna podjetja, ki opravljajo gospodarske dejavnosti, razvrstiti kot podjetja v smislu člena 107(1) PDEU.
- (58) V zvezi z oprostitvijo izobraževalnih ali raziskovalnih ustanov, določeno v členu 6b zakona Wet Vpb 1969, kakor je bil spremenjen z zakonom Wet Vpb 2015, je v odstavkih 26 do 28 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena⁽¹⁷⁾ navedeno, da se v skladu z ustaljeno sodno prakso „sistem javnega izobraževanja, ki se organizira v okviru nacionalnega sistema izobraževanja ter ga financira in nadzira država, lahko obravnava kot negospodarska dejavnost“. Dejstvo, da je morda potreben prispevek v obliki zneska za poučevanje ali vpis, ne vpliva na negospodarsko naravo sistema javnega izobraževanja. Člen 6b zakona Wet Vpb jasno določa, da se strošek za izobraževanje ali raziskave krije iz javnih sredstev ali zneskov šolnin, ki jih določa zakon. Zato izobraževalnih ustanov na podlagi negospodarske narave izobraževalnih ali raziskovalnih storitev ni mogoče razvrstiti kot podjetja v smislu člena 107 PDEU.
- (59) V zvezi z raziskovalnimi ustanovami je v odstavku 29 sporočila o storitvah splošnega gospodarskega pomena navedeno, da raziskovalne dejavnosti univerz in osnovne dejavnosti raziskovalnih organizacij ne spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči.

6.2 Uporaba državnih sredstev

- (60) V skladu s členom 107(1) PDEU mora ukrep dodeliti država ali pa mora biti v kakršni koli obliki dodeljen iz državnih sredstev. Izguba davčnih prihodkov je enaka porabi državnih sredstev v obliki davčnih izdatkov.
- (61) Kot je Sodišče Evropske unije razsodilo v zadevi *Banco Exterior de España*, ukrep, s katerim organi nekaterim podjetjem odobrijo davčno oprostitve, zaradi katere so osebe, za katere oprostitve velja, čeprav ne vključuje prenosa državnih sredstev, v ugodnejšem finančnem položaju kot drugi davkoplačevalci, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU⁽¹⁸⁾.
- (62) Nizozemski organi se s tem, ko javna podjetja, ki opravljajo gospodarske dejavnosti, vključno z javnimi pristanišči, oprostitjo plačila davka od dohodkov pravnih oseb, odrekaajo prihodkom, ki pomenijo državna sredstva. Zato Komisija meni, da oprostitve davka od dohodkov pravnih oseb za nizozemska javna podjetja, vključena v zakon Wet Vpb 1969, pomeni izgubo državnih sredstev in je posledično ukrep, ki ga država dodeli iz državnih sredstev. Podobno tudi oprostitve davka od dohodkov pravnih oseb za nekatera nizozemska morska pristanišča, ohranjena v zakonu Wet Vpb 2015, pomeni izgubo državnih sredstev in posledično ukrep, ki ga država dodeli iz državnih sredstev. Tega niso izpodbijali niti nizozemski organi niti zainteresirane tretje strani.

⁽¹⁴⁾ Sodba Evropskega sodišča v zadevi *Höfner in Elser proti Macroton*, C-41/90, EU:C:1991:161, točka 21.

⁽¹⁵⁾ Sodba Evropskega sodišča v zadevi *MOTOE proti Elliniko Dimosio*, C-49/07, EU:C:2008:376, točki 27 in 28.

⁽¹⁶⁾ Sodba Evropskega sodišča v zadevah *Van Landewyck in drugi proti Komisiji*, 209/78 do 215/78 in 218/78, EU:C:1980:248, točka 21; *FFSA in drugi proti Ministère de l'Agriculture et de la Pêche*, C-244/94, EU:C:1995:392, in *MOTOE*, navedena zgoraj, EU:C:2008:376, točki 27 in 28.

⁽¹⁷⁾ 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).

⁽¹⁸⁾ Sodba Sodišča Evropske unije v zadevi *Banco de Crédito Industrial SA, zdaj Exterior de España SA proti Ayuntamiento de Valencia*, C-387/92, EU:C:1994:100, točka 14.

6.3 Obstoje prednosti

- (63) Poleg tega mora ukrep pomeniti tudi finančno prednost za prejemnika. Pojem prednosti ne obsega samo pozitivnih koristi, ampak tudi posredovanja, ki v različnih oblikah znižujejo stroške, ki običajno bremenijo proračun podjetja ⁽¹⁹⁾.
- (64) Nizozemski organi niso zanikali, da nadaljnja oprostitve davka od dohodkov pravnih oseb za nekatera javna podjetja slednjim podeljuje gospodarsko prednost.
- (65) V skladu z Wet Vpb 1969 so javna podjetja načeloma oproščena plačila davka od dohodkov pravnih oseb, zasebna podjetja pa so načeloma zavezana temu davku. Zato imajo javna podjetja, ki opravljajo gospodarske dejavnosti, očitno davčno ugodnost. Komisija poudarja, da novi zakon (Wet Vpb 2015) izrecno ohranja oprostitve davka od dohodkov pravnih oseb za nekatera nizozemska javna morska pristanišča, za katera bo še naprej veljala davčna ugodnost. Davčna oprostitve zmanjšuje obveznosti, ki so običajno del stroškov obratovanja podjetja, ki opravlja gospodarsko dejavnost. Posledično daje tem javnim podjetjem gospodarsko prednost v primerjavi s podjetji, ki so zavezane davku od dohodkov pravnih oseb, ki pa te davčne ugodnosti nimajo.

6.4 Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino

- (66) V skladu s členom 107(1) PDEU mora ukrep, ki naj bi se štel za državno pomoč, vplivati na trgovino med državami članicami ter izkrivljati ali morda izkrivljati konkurenco. V zadevnem primeru so lahko javna podjetja, ki opravljajo gospodarske dejavnosti in ki so upravičena do davčne oprostitve, udeležena v trgovini znotraj Unije. Javna morska pristanišča, ki so na podlagi zakona Wet Vpb 1969 še naprej oproščena plačila davka – tudi po spremembi, ki jo je prinesel zakon Wet Vpb 2015 –, so očitno javna podjetja, udeležena v trgovini med državami članicami. Zato zakon Wet Vpb 1969, ki določa davčno oprostitve za javna podjetja, nujno vpliva na trgovino med državami članicami in izkrivlja ali bi lahko izkrivljalo konkurenco. Podobno oprostitve davka od dohodkov pravnih oseb, ohranjena v zakonu Wet Vpb 2015 za zainteresirana morska pristanišča, vpliva na trgovino med državami članicami in izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco.
- (67) Zainteresirana morska pristanišča navajajo, da ni izkrivljanja konkurence na evropski ravni, niti na podlagi ureditve davka od dohodkov pravnih oseb, ki je predmet tega sklepa, niti na podlagi novega zakona. Trdijo, da morska pristanišča med Hamburgom in Le Havrom prejemajo drugačno javno pomoč. Zato tudi trdijo, da davčna oprostitve ne pomeni, da so nizozemska morska pristanišča obravnavana ugodneje, temveč kvečjemu pomeni, da so v primerjavi z drugimi evropskimi morskimi pristanišči v nekoliko manj neugodnem položaju.
- (68) Komisija se z argumenti zainteresiranih tretjih strani ne strinja. Za ukrep, ki ga dodeli država, se šteje, da izkrivlja ali bi lahko izkrivljalo konkurenco, kadar izboljša konkurenčni položaj prejemnika v primerjavi z drugimi podjetji, ki so njegovi konkurenti ⁽²⁰⁾. Zato zadostuje, da pomoč prejemniku omogoča ohranitev boljšega konkurenčnega položaja, ki pa ga prejemnik brez pomoči ne bi imel. Zato dejstvo, da nekatera evropska morska pristanišča morda prejemajo državno pomoč, ne pomeni, da oprostitve davka od dohodkov pravnih oseb za javna podjetja na splošno in zlasti za javna pristanišča ne izkrivlja konkurence.

6.5 Selektivnost

- (69) Da bi se ukrep štel za državno pomoč, mora biti selektiven ⁽²¹⁾ pri dajanju prednosti le posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga. V skladu z ustavljeno sodno prakso ⁽²²⁾ je treba materialno selektivnost ukrepa oceniti v treh fazah: prvič, opredeliti je treba skupno ali „običajno“ ureditev („referenčni sistem“), ki se uporablja v zadevni državi članici. Drugič, glede na to skupno ali „običajno“ davčno ureditev je treba nato ugotoviti morebitno

⁽¹⁹⁾ Sodba Sodišča Evropske unije v zadevah *De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg* proti Visoki oblasti Evropske skupnosti za premog in jeklo, 30/59, EU:C:1961:2, in *Adria-Wien Pipeline* in *Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke* proti Finanzlandesdirektion für Kärnten, C-143/99, EU:C:2001:598, točka 38.

⁽²⁰⁾ Sodba Sodišča Evropske unije v zadevi *Phillip Morris Holland* proti Komisiji, 730/79, EU:C:1980:209, točka 11.

⁽²¹⁾ Sodba Sodišča Evropske unije v zadevi *Italija* proti Komisiji, C-66/02, EU:C:2005:768, točka 94.

⁽²²⁾ Glej med drugim sodbo Sodišča Evropske unije v zadevah *Portugalska republika* proti Komisiji, C-88/03, EU:C:2006:511, točka 56, in *Ministero dell'Economia e delle Finanze* in *Agenzia delle Entrate* proti *Paint Graphos* in drugim, C-78/08 do C-80/08, EU:C:2011:550, točka 49.

selektivnost prednosti, dodeljene z zadevnim davčnim ukrepom. To je treba storiti tako, da se dokaže, da ta ukrep odstopa od navedene skupne ureditve, ker ujava razlikovanje med subjekti, ki so glede na cilj tega davčnega sistema v primerljivem dejanskem in pravnem položaju. Tretjič, če obstaja tako odstopanje, je treba preveriti, ali izhaja iz značilnosti ali skupne ureditve davčnega sistema ter ali ga značilnosti ali skupna ureditev davčnega sistema tudi upravičuje. V tem okviru mora država članica dokazati, da različna davčna obravnava izhaja neposredno iz osnovnih ali vodilnih načel njenega davčnega sistema ⁽²³⁾.

Referenčni sistem

- (70) V zadevnem primeru je treba referenčni sistem opredeliti kot nizozemski sistem obdavčitve dohodkov od pravnih oseb, določen v zakonu Wet Vpb 1969. Iz tega zakona izhaja, da so podjetja s sedežem na Nizozemskem v skladu z običajnimi pravili zavezana davku od dohodkov pravnih oseb.
- (71) V zvezi z oprostitvijo davka od dohodkov pravnih oseb za zainteresirana morska pristanišča, ki jo določa zakon Wet Vpb 2015, je treba referenčni sistem prav tako opredeliti kot nizozemski sistem obdavčitve dohodkov od pravnih oseb, določen v zakonu Wet Vpb 2015. Iz tega zakona tudi izhaja, da so podjetja s sedežem na Nizozemskem v skladu z običajnimi pravili zavezana davku od dohodkov pravnih oseb.

Odstopanje od referenčnega sistema

- (72) V skladu z zakonom Wet Vpb 1969 so javna podjetja za razliko od zasebnih načeloma oproščena obdavčitve dohodkov pravnih oseb. Javna podjetja so davku zavezana le, če so navedena v členu 2(3) ali členu 2(7) zakona Wet Vpb 1969.
- (73) Seznam podjetij v členu 2(3) zakona Wet Vpb 1969 se ni spremenil že od leta 1956. Seznam ne upošteva dejstva, da neposredna ali posredna javna podjetja od leta 1956 vse več ponujajo blago in storitve na trgu ter tako konkurirajo zasebnimi podjetjem, ki so zavezana davku od dohodkov pravnih oseb. Zlasti obstaja odstopanje med podjetji, uvrščenimi na seznam iz člena 2(3) zakona Wet Vpb 1969 in zavezanimi davku, ter pojmom „gospodarska dejavnost“ v pravu EU. Po veljavnem nizozemskem zakonu je veliko javnih podjetij, ki opravljajo gospodarske dejavnosti, oproščenih plačila davka od dohodkov pravnih oseb, čeprav so glede na cilj obdavčitve dohodkov pravnih oseb v enakem dejanskem in pravnem položaju kot zasebna podjetja.
- (74) Dejstvo, da so nizozemski organi po proučitvi vsakega primera posebej omejeno število posrednih javnih podjetij zavezali davku od dohodkov pravnih oseb, ne odpravlja selektivnosti zadevnih davčnih ureditev. Nizozemski organi priznavajo, da ta pristop proučitve vsakega primera posebej ne zagotavlja, da so vsa javna podjetja, ki opravljajo gospodarske dejavnosti, tudi zavezana davku od dohodkov pravnih oseb. Zadevni zakon očitno daje prednost javnim podjetjem, ki opravljajo gospodarske dejavnosti in niso uvrščena na seznam.
- (75) Zato je veliko javnih podjetij, ki opravljajo gospodarsko dejavnost, oproščenih plačila davka od dohodkov pravnih oseb. Komisija meni, da bo ta davčna oprostitve tudi po novem zakonu še najprej veljala zlasti za zainteresirana morska pristanišča. To je odstopanje od splošne obdavčitve dohodkov pravnih oseb, ki se uporablja na Nizozemskem, in javnim podjetjem, ki opravljajo gospodarske dejavnosti, daje selektivno prednost.
- (76) V skladu z Wet Vpb 2015 so javna podjetja načeloma zavezana davku od dohodkov pravnih oseb. Vendar zakon nekatera javna morska pristanišča oprošča plačila davka od dohodkov pravnih oseb. Po zakonu Wet Vpb 2015 so zainteresirana morska pristanišča oproščena plačila tega davka, čeprav so glede na cilj obdavčitve dohodkov pravnih oseb, tj. obdavčitev dohodkov podjetij, v enakem dejanskem in pravnem položaju kot druga zasebna podjetja in podjetja v javni lasti.

⁽²³⁾ Sodba v zadevi *Adria-Wien Pipeline*, navedena zgoraj, EU:C:2001:598, točka 42.

- (77) Nizozemski organi niso zanikali, da oprostitev davka od dohodkov pravnih oseb daje selektivno prednost javnim podjetjem. Vendar zainteresirana morska pristanišča, ki so upravičenci veljavne oprostitve davka od dohodkov pravnih oseb, zanikajo obstoj selektivne prednosti. Trdijo, da veljavna nizozemska zakonodaja o davku od dohodkov pravnih oseb enako velja za vsa nizozemska morska pristanišča. Zato oprostitev davka od dohodkov pravnih oseb, ki velja za pristanišča, ne daje selektivne prednosti.
- (78) Komisija se s tem argumentom ne strinja. Selektivnost v zakonodaji EU o državni pomoči je treba oceniti na podlagi notranje primerjave v posamezni državi članici, in sicer med podjetji, ki so glede na cilje zadevnega davčnega prava dejansko in pravno v podobnem položaju. Podjetja z dohodki pravnih oseb, ki imajo koristi od davčne oprostitve kot zainteresirana morska pristanišča, imajo jasno selektivno prednost v primerjavi s podjetji, ki poslujejo v istem sektorju ali drugih sektorjih. Glede na cilj obdavčitve dohodkov pravnih oseb sta ti skupini v primerljivem dejanskem in pravnem položaju.
- (79) Ker neposredna obdavčitev ni usklajena, se bodo davčni položaji pristanišč v različnih državah članicah vedno nekoliko razlikovali. Na primer, različne države članice imajo različne davčne stopnje za dohodke pravnih oseb. Po ustaljeni sodni praksi država članica davčnih oprostitev, ki pomenijo državno pomoč, ne more upravičevati s sklicevanjem na druge države članice, ki imajo morda vzpostavljene podobne ukrepe ⁽²⁴⁾.

Utemeljitev glede na značilnosti ali splošno shemo sistema

- (80) Ker Komisija meni, da je obravnavana davčna oprostitev na prvi pogled selektivna, bo morala v skladu s sodno prakso evropskih sodišč presoditi, ali je ta oprostitev utemeljena z značilnostmi ali splošno shemo sistema, v katerega spada. Ukrep, ki pomeni izjemo od uporabe splošnega davčnega sistema, je mogoče upravičiti, če lahko zadevna država članica dokaže, da ta ukrep neposredno izhaja iz osnovnih ali vodilnih načel njenega davčnega sistema.
- (81) Podobne oprostitve za javna podjetja v drugih državah članicah ali neobstoj enakih konkurenčnih pogojev na evropski ravni ne upravičuje neizvedbe sklepa Komisije, ki predlaga primerne ukrepe v zvezi z javnimi morskimi pristanišči. V skladu z zakonodajo EU o državni pomoči je treba podjetja, ki so glede na cilj davčnega sistema države članice v primerljivem pravem in dejanskem položaju, v zadevni državi članici obravnavati enako. Ocena selektivnosti po zakonodaji EU o državni pomoči torej temelji na notranji primerjavi znotraj posamezne države članice ⁽²⁵⁾. Ker neposredna obdavčitev ni usklajena na ravni EU, se bodo davčni položaji pristanišč v različnih državah članicah vedno nekoliko razlikovali.
- (82) Nizozemski organi niso predložili argumentov, ki bi oprostitev upravičevali s sklicevanjem na značilnosti ali splošno shemo nizozemskega sistema obdavčitve dohodkov pravnih oseb. Tudi Komisija ni uspela opredeliti take utemeljitve. Namen sistema obdavčitve dohodkov pravnih oseb je obdavčitev dobička. Ugodnejša obravnava javnih podjetij, tudi javnih morskih pristanišč, ki opravljajo gospodarske dejavnosti, v primerjavi z zasebnimi podjetji ni del tega namena.

6.6 Sklepna ugotovitev

- (83) Komisija zato ugotavlja, da oprostitev davka od dohodkov pravnih oseb za javna podjetja, določena v zakonu Wet Vpb 1969, pomeni drugačno davčno obravnavo javnih in zasebnih podjetij, ki opravljajo gospodarske dejavnosti. To drugačno obravnavo je mogoče pripisati državi in je ukrep, odobren iz državnih sredstev. Zadevnim javnim

⁽²⁴⁾ Sodba Sodišča prve stopnje z dne 1. julija 2004 v zadevi *Salzgitter* proti Komisiji, T-308/00, EU:T:2004:199, točka 42.

⁽²⁵⁾ Sodba v zadevi *Salzgitter*, navedena zgoraj, EU:T:2004:199, točka 81.

podjetjem daje selektivno prednost, ki je ni mogoče upravičiti z značilnostmi in splošno shemo nizozemskega sistema obdavčitve dohodkov pravnih oseb. Poleg tega ta ugodnejša obravnava izkrivlja konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami. Zato davčna oprostitve, dodeljena javnim podjetjem, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU ⁽²⁶⁾.

- (84) Komisija priznava, da spremembe, uveljavljene z zakonom Wet Vpb 2015, odpravljajo davčno oprostitve za večino nizozemskih javnih podjetij, ki sprva na podlagi člena 2(1)(g), člena 2(3) in člena 2(7) zakona Wet Vpb 1969 niso bila obdavčena, in sicer z začetkom veljavnosti od 1. januarja 2016. Vendar zakon Wet Vpb 2015 ohranja oprostitve davka od dohodkov pravnih oseb za nekatera javna morska pristanišča, ki opravljajo gospodarske dejavnosti. To drugačno obravnavo je mogoče pripisati državi in je ukrep, odobren iz državnih sredstev. Zadevnim javnim podjetjem daje selektivno prednost, ki je ni mogoče upravičiti z značilnostmi in splošno shemo nizozemskega sistema obdavčitve dohodkov pravnih oseb. Poleg tega ta ugodnejša obravnava izkrivlja konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami. Zato davčna oprostitve, dodeljena zainteresiranim morskim pristaniščem, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

7. ZDRUŽLJIVOST

7.1 Člen 107(2) in (3) PDEU

- (85) Ker obravnavana shema pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, je treba preučiti, ali je združljiva z notranjim trgovom na podlagi katere od izjem iz člena 107(2) in (3) PDEU.
- (86) Nizozemski organi niso predložili argumentov, ki bi potrjevali, da izjeme iz člena 107(2) in (3) PDEU veljajo za splošno oprostitve davka od dohodkov pravnih oseb, dodeljeno javnim podjetjem.
- (87) Komisija meni, da ne velja nobena od izjem iz člena 107(2) PDEU, saj obravnavani ukrep ni namenjen ciljem iz te določbe. Natančneje, obravnavani ukrep se ne nanaša na pomoč socialnega značaja, dodeljeno posameznim potrošnikom, niti ne na pomoč za povrnitev škode, ki so jo povzročile naravne nesreče ali izjemni dogodki, prav tako pa ni pomoč, dodeljena gospodarstvu nekaterih območij Zvezne republike Nemčije.
- (88) Člen 107(3) PDEU nadalje določa, da se lahko kot združljivo notranjim trgovom šteje naslednje: (a) pomoč za pospeševanje gospodarskega razvoja območij; (b) pomoč za določene pomembne projekte skupnega evropskega interesa; (c) pomoč za pospeševanje razvoja določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij; (d) pomoč za pospeševanje kulture in ohranjanja kulturne dediščine; in (e) druge vrste pomoči, kakršne lahko Svet določi v sklepu.
- (89) Komisija v zvezi z morebitno uporabo izjem iz člena 107(3)(a) do (e) PDEU meni, da je davčna oprostitve za nizozemska javna podjetja pomoč za tekoče poslovanje ter da je bila dodeljena brez razlikovanja med cilji, ki jim sledijo zadevna podjetja. Zato meni, da na splošno izjeme iz člena 107(3) PDEU ne veljajo. Prav tako nizozemski organi niso predložili podatkov, ki bi dokazovali, da te izjeme veljajo v nekaterih posebnih primerih. Komisija je na podlagi navedenega sklenila, da ne velja nobena utemeljitev iz člena 107(3) PDEU.

⁽²⁶⁾ Komisija je leta 2002 v podobnem primeru v zvezi s triletno oprostitvijo davka od dohodkov pravnih oseb, odobreno nekaterim italijanskim javnim podjetjem, ki so jih ustanovili lokalni organi, sprejela negativni sklep z izterjavo (Odločba Komisije 2003/193/ES z dne 5. junija 2002 o državni pomoči, ki jo je Italija dodelila v obliki davčnih oprostitvev in subvencioniranih posojil javnim službam z večinskim kapitalskim deležem (UL L 77, 24.3.2003, str. 21)). Ta sklep je Sodišče nato podprlo v svoji sodbi v zadevi A2A, nekdanja ASM Brescia, proti Komisiji, C-318/09 P, EU:C:2011:856.

7.2 Člen 106(2) PDEU

- (90) Poleg utemeljitev iz člena 107(2) in (3) PDEU je pomoč lahko združljiva tudi na podlagi člena 106(2) PDEU, ko je država prejemnika pooblastila za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena.
- (91) Nizozemski organi niso predložili podatkov, na podlagi katerih bi bilo mogoče sklepati, da je mogoče oprostitve davka od dohodkov pravnih oseb za (nekatera) javna podjetja utemeljiti s členom 106(2) PDEU. V zvezi s tem Komisija meni, da je bila v zadevnem primeru davčna oprostitve za nizozemska javna podjetja vsekakor dodeljena brez razlikovanja med cilji, ki jim sledijo zadevna podjetja. Prav tako nizozemski organi niso predložili podatkov, na podlagi katerih bi bilo mogoče člen 106(2) PDEU uporabiti v konkretnih primerih. Zato je Komisija sklenila, da se člen 106(2) PDEU ne uporablja.

8. PREHODNO OBDOBJE ZA ZAINTERESIRANA MORSKA PRISTANIŠČA

- (92) Ko Komisija dokončno odloči, da je ukrep veljavna državna pomoč, in sklene, da ukrep pomoči ni združljiv z notranjim trgovom, je treba ukrep čim prej odpraviti ali ga spremeniti. V tej fazi postopka državi članici načeloma ni odobreno prehodno obdobje. Vsekakor pa v obravnavanem primeru ni izjemnih okoliščin, ki bi lahko upravičevale tako prehodno obdobje. Argumentov, ki jih je predložila Nizozemska, ni mogoče šteti za izjemne okoliščine.
- (93) Komisija v zvezi z argumentom, da razlikovanje med gospodarskimi in negospodarskimi dejavnostmi za pristanišča ni dovolj jasno, meni, da se morajo javna podjetja, ki niso pristanišča, prav tako odločiti, kaj je gospodarska dejavnost in kaj je javna naloga, v povezavi s tem pa ni bilo nikoli odobreno prehodno obdobje. Poleg tega je Komisija doslej sprejela še več kot 20 sklepov o pristaniščih, ki zagotavljajo dovolj usmeritev v zvezi z okoliščinami, v katerih so dejavnosti pristanišč gospodarske dejavnosti ⁽²⁷⁾.
- (94) Podobno tudi argument o potrebi po zagotovitvi enakih konkurenčnih pogojev na evropski ravni ne upravičuje prehodnega obdobja. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 82 zgoraj, davčne oprostitve za javna pristanišča z vidika državne pomoči ni mogoče upravičiti z obstojem podobnih ukrepov v nekaterih državah članicah ali z neobstojem enakih konkurenčnih pogojev na evropski ravni. Ker področje neposredne obdavčitve ni usklajeno na ravni EU, se lahko davčni položaji javnih pristanišč v državah članicah nekoliko razlikujejo. Zato izvedba primernih ukrepov iz sklepa Komisije z dne 2. maja 2013 ne sme biti odvisna od obdavčitve javnih pristanišč v drugih državah članicah.
- (95) Komisija v zvezi z argumentom Nizozemske, da bi bil postopek uveljavljanja zavezanosti pristanišč davku od dohodkov pravnih oseb zelo kompleksen in dolgotrajen, meni, da se posebne značilnosti pristanišč ne zdijo bistveno drugačne od značilnosti letališč, ter navaja, da je letališče Schiphol postalo zavezano davku od dohodkov pravnih oseb šest mesecev po tem, ko je Komisija sprejela sklep s predlogi primernih ukrepov ⁽²⁸⁾. Vsekakor pa je mogoče te težave, če je priprava otvoritvene bilance stanja za davčne namene zaradi posebnih značilnosti sredstev pristanišč in lastniške strukture teh sredstev kompleksna, obravnavati z davčnimi organi tudi po tem, ko so subjekti že zavezani

⁽²⁷⁾ Glej na primer Sklep Komisije z dne 15. decembra 2009 o državni pomoči v zadevi C 39/2009 (ex N 385/2009) – Latvija – Javno financiranje pristaniške infrastrukture v ventspilskem pristanišču (UL C 62, 13.3.2010, str. 7); Sklep komisije z dne 15. junija 2011 v zadevi državne pomoči SA.30381 (N 44/2010) – Latvija – Javno financiranje pristaniške infrastrukture v Krievu Sala (UL C 215, 21.7.2011, str. 2); Sklep Komisije z dne 22. februarja 2012 o državni pomoči v zadevi SA.30742 (N 137/2010) – Litva – Izgradnja infrastrukture za trajektni terminal v Klaipedi (UL C 121, 26.4.2012, str. 1); Sklep Komisije z dne 2. julija 2013 o državni pomoči v zadevi SA.35418 (2012/N) – Grčija – Razširitev pristanišča Pirej (UL C 256, 5.9.2013, str. 2); Sklep Komisije z dne 18. septembra 2013 o državni pomoči v zadevi SA.36953 (2013/N) – Španija – Pristaniški organ zaliva Cádiz (UL C 335, 5.9.2013, str. 5); Sklep Komisije z dne 18. decembra 2013 o državni pomoči v zadevi SA.37402 – Madžarska – Intermodalni razvoj prostega pristanišča v Budimpešti (UL C 141, 9.5.2014, str. 5); Sklep Komisije z dne 17. oktobra 2012 o državni pomoči v zadevi SA.34501 – Nemčija – Razširitev pristanišča na celinskih vodah Königs Wusterhausen/Wildau (UL C 176, 21.6.2013, str. 1); Sklep Komisije z dne 1. oktobra 2014 o državni pomoči v zadevi SA.38478 – Madžarska – Razvoj javnega pristanišča Győr-Gönyű (UL C 418, 21.11.2014, str. 9). Glej tudi Sklep Komisije z dne 20. oktobra 2004 o državni pomoči v zadevi N 520/2003 – Belgija – Finančna pomoč za infrastrukturna dela v flamskih pristaniščih.

⁽²⁸⁾ Sklep Komisije z dne 3. julija 2001 o državni pomoči v zadevi SA.16035 (ex E 45/2000).

davku. Poleg tega pa bodo imela morska pristanišča dovolj časa za prilagoditev novemu stanju, saj se naslednje poslovno leto za zadevna morska pristanišča na Nizozemskem začne 1. januarja 2017. Zato Komisija meni, da argumenti v zvezi z upravno prilagodljivostjo, ki jih je navedla Nizozemska, ne upravičujejo prehodnega obdobja za zainteresirana morska pristanišča.

9. VELJAVNA POMOČ

- (96) Potem ko je Komisija ugotovila, da je oprostitev davka od dohodkov pravnih oseb za javna podjetja nezdružljiva državna pomoč, mora tudi ugotoviti, ali so ukrepi nova ali veljavna pomoč.
- (97) Obstoječi ukrep pomoči, kot je opredeljen v členu 1(b) postopkovne uredbe, bi bil ukrep, ki je obstajal pred začetkom veljavnosti Pogodbe ES na Nizozemskem, ukrep, ki je bil predhodno odobren, ukrep, za katerega se šteje, da je veljavna pomoč na podlagi člena 15 postopkovne uredbe, ali ukrep, ki v času začetka izvajanja ni bil pomoč, je pa pozneje postal pomoč zaradi razvoja notranjega trga. Pomoč, ki ne spada v opredelitev veljavne pomoči, se mora v skladu s členom 1(c) postopkovne uredbe šteti za novo pomoč.
- (98) Nizozemski organi so navedli, da če je davčna oprostitev za podjetja v zakonu Wet Vpb 1969 pomoč, potem je to veljavna pomoč.
- (99) Komisija se strinja s tem stališčem. Iz podatkov, ki so jih predložili nizozemski organi, sledi, da je bistvo davčne oprostitve za javna podjetja v zakonu Wet Vpb 1969, kot je določeno v členu 2(1)(g) in člena 2(3) zakona Wet Vpb 1969, obstajalo že pred začetkom veljavnosti Pogodbe ES na Nizozemskem. V zakon Wet Vpb 1969, ki je začel veljati leta 1969, so bile prenesene določbe iz davčnega zakonika iz leta 1956 (pred začetkom veljavnosti Pogodbe ES), pozneje pa niso bile uvedene nobene izjeme.
- (100) Z zakonom Wet Vpb 2015 je bila odpravljena davčna oprostitev za javna podjetja iz člena 2(1)(g), člena 2(3) in člena 2(7) zakona Wet Vpb 1969 z začetkom veljavnosti od 1. januarja 2016, vendar je bila izrecno ohranjena davčna oprostitev za nekatera nizozemska javna morska pristanišča. Komisija meni, da kar zadeva ta javna podjetja, novi zakon ni bistveno spremenil obstoječe davčne oprostitve. Novi zakon ni uvedel novih elementov pomoči in ni povečal števila upravičencev. Zato Komisija ugotavlja, da je neprekinjena oprostitev davka od dohodkov pravnih oseb za zainteresirana morska pristanišča ohranila značilnosti veljavne pomoči.

10. SKLEPNA UGOTOVITEV

- (101) Oprostitev davka od dohodkov pravnih oseb za nekatera nizozemska javna morska pristanišča pomeni nezdružljivo državno pomoč.
- (102) Komisija upošteva, da je bila z novim zakonom Wet Vpb 2015, ki spreminja zakon Wet Vpb 1969, odpravljena davčna oprostitev za javna podjetja, in sicer z začetkom veljavnosti od 1. januarja 2016.
- (103) Oprostitev davka od dohodkov pravnih oseb je bila z zakonom Wet Vpb 2015 ohranjena za nekatera nizozemska javna morska pristanišča. Nizozemska mora to oprostitev odpraviti v dveh mesecih od datuma uradnega obvestila o tem sklepu, ustrezno spremenjena shema davka od dobička pravnih oseb pa mora začeti veljati najpozneje od davčnega leta, ki sledi sprejetju tega sklepa.

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Oprostitev davka od dohodka pravnih oseb, ki velja za podjetja Groningen Seaports NV, Havenbedrijf Amsterdam NV, Havenbedrijf Rotterdam NV, Havenschap Moerdijk, NV Port of Den Helder in Zeeland Seaports NV, v zvezi z gospodarskimi dejavnostmi zainteresiranih morskih pristanišč, pomeni državno pomoč in ni združljiva z notranjim trgom.

Člen 2

Nizozemska v dveh mesecih od datuma uradnega obvestila o tem sklepu odpravi oprostitve davka od dohodkov pravnih oseb iz člena 1, ustrezno spremenjena shema davka od dobička pravnih oseb pa začne veljati najpozneje od davčnega leta, ki sledi sprejetju tega sklepa.

Člen 3

Nizozemska v dveh mesecih po uradnem obvestilu o tem sklepu obvesti Komisijo o sprejetih ukrepih za usklajitev s sklepom.

Člen 4

Ta sklep je naslovljen na Kraljevino Nizozemsko.

V Bruslju, 21. januarja 2016

Za Komisijo

Margrethe VESTAGER

Članica Komisije

ISSN 1977-0804 (elektronska različica)
ISSN 1725-5155 (tiskana različica)



Urad za publikacije Evropske unije
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

SL