Uradni list Evropske unije

L 12

Slovenska izdaja

Zakonodaja

Letnik 66

13. januar 2023

Vsebina

II *Nezakonodajni akti*

UREDBE

★ **Izvedbena uredba Komisije (EU) 2023/102 z dne 11. januarja 2023 o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2017/39 glede zahtevkov držav članic za pomoč Unije** 1

★ **Izvedbena uredba Komisije (EU) 2023/103 z dne 12. januarja 2023 o spremembi izvedbenih uredb (EU) št. 1242/2014 in (EU) št. 1243/2014 glede tehničnih specifikacij in pravil za predložitev kumulativnih podatkov o operacijah in informacijah, ki jih predložijo države članice** 3

★ **Izvedbena uredba Komisije (EU) 2023/104 z dne 12. januarja 2023 o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2019/159 o uvedbi dokončnih zaščitnih ukrepov proti uvozu nekaterih izdelkov iz jekla na podlagi poročila, ki ga je sprejel Organ Svetovne trgovinske organizacije za reševanje sporov** 7

SKLEPI

★ **Sklep Komisije (EU) 2023/105 z dne 26. julija 2022 o ukrepih SA.33960 2012/C (ex 2012/NN), ki jih je Francoska republika izvajala v korist zaporednih upravljavcev letališča Beauvais-Tillé in letalskih družb, ki so na njem opravljale letalske storitve** *(notificirano pod dokumentarno številko C(2022) 5076)* [1] 28

★ **Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2023/106 z dne 11. januarja 2023 o določitvi okvirnih dodelitev pomoči Unije državam članicam za šolsko sadje in zelenjavo ter za šolsko mleko za obdobje od 1. avgusta 2023 do 31. julija 2029** 84

[1] Besedilo velja za EGP.

SL

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)

UREDBE

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2023/102

z dne 11. januarja 2023

o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2017/39 glede zahtevkov držav članic za pomoč Unije

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) št. 1308/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. decembra 2013 o vzpostavitvi skupne ureditve trgov kmetijskih proizvodov in razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 922/72, (EGS) št. 234/79, (ES) št. 1037/2001 in (ES) št. 1234/2007 ([1]) ter zlasti člena 25, prvi odstavek, točka (d), Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) V skladu s členom 3 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2017/39 ([2]) morajo države članice, ki želijo sodelovati v shemi pomoči Unije za oskrbo izobraževalnih ustanov (šolska shema) s sadjem in zelenjavo, bananami ter mlekom, vsako leto do 31. januarja Komisiji predložiti zahtevek za pomoč Unije za naslednje šolsko leto. V skladu z navedeno določbo morajo zahtevki držav članic za pomoč Unije vsebovati informacije o okvirni dodelitvi pomoči Unije za šolsko sadje in zelenjavo ter šolsko mleko iz Priloge I k Uredbi Sveta (EU) št. 1370/2013 ([3]). V navedeni prilogi so določene okvirne letne dodelitve pomoči Unije za posamezno državo članico za šolsko sadje in zelenjavo ter šolsko mleko za obdobje od 1. avgusta 2017 do 31. julija 2023.

(2) V skladu s členom 5(4) Uredbe (EU) št. 1370/2013 Komisija od 1. avgusta 2023 z izvedbenimi akti določi okvirne letne dodelitve pomoči Unije za šolsko sadje in zelenjavo ter šolsko mleko za posamezno državo članico. V Izvedbenem sklepu Komisije (EU) 2023/106 ([4]) so določene okvirne letne dodelitve za obdobje od 1. avgusta 2023 do 31. julija 2029. Zato bi bilo treba sklic v členu 3 Izvedbene uredbe (EU) 2017/39 na okvirne dodelitve pomoči Unije iz Priloge I k Uredbi (EU) št. 1370/2013 ustrezno spremeniti.

([1]) UL L 347, 20.12.2013, str. 671.

([2]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/39 z dne 3. novembra 2016 o pravilih za uporabo Uredbe (EU) št. 1308/2013 Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi s pomočjo Unije za oskrbo izobraževalnih ustanov s sadjem in zelenjavo, bananami ter mlekom (UL L 5, 10.1.2017, str. 1).

([3]) Uredba Sveta (EU) št. 1370/2013 z dne 16. decembra 2013 o opredelitvi ukrepov za določitev nekaterih pomoči in nadomestil v zvezi s skupno ureditvijo trgov za kmetijske proizvode (UL L 346, 20.12.2013, str. 12).

([4]) Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2023/106 z dne 11. januarja 2023 o določitvi okvirnih dodelitev pomoči Unije državam članicam za šolsko sadje in zelenjavo ter za šolsko mleko za obdobje od 1. avgusta 2023 do 31. julija 2029 (glej stran 84 tega Uradnega lista).

(3) Da bi lahko države članice svoj letni zahtevek za pomoč Unije za šolsko leto od 1. avgusta 2023 do 31. julija 2024 predložile do roka 31. januarja 2023, določenega v členu 3 Izvedbene uredbe (EU) 2017/39, bi morala ta uredba začeti veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

(4) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem Odbora za skupno ureditev kmetijskih trgov –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

V členu 3, prvi odstavek, točka (a), Izvedbene uredbe (EU) 2017/39 se točka (i) nadomesti z naslednjim:

„(i) okvirno dodelitev pomoči za šolsko sadje in zelenjavo ter za šolsko mleko iz Priloge k Izvedbenemu sklepu Komisije (EU) 2023/106 (*);

_____

(*) Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2023/106 z dne 11. januarja 2023 o določitvi okvirnih dodelitev pomoči Unije državam članicam za šolsko sadje in zelenjavo ter za šolsko mleko za obdobje od 1. avgusta 2023 do 31. julija 2029 (UL L 12, 13.1.2023, str. 84).“.

Člen 2

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 11. januarja 2023

Za Komisijo
predsednica
Ursula VON DER LEYEN

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2023/103

z dne 12. januarja 2023

o spremembi izvedbenih uredb (EU) št. 1242/2014 in (EU) št. 1243/2014 glede tehničnih specifikacij in pravil za predložitev kumulativnih podatkov o operacijah in informacijah, ki jih predložijo države članice

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) št. 508/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. maja 2014 o Evropskem skladu za pomorstvo in ribištvo ([1]) ter zlasti členov 97(2) in 107(3) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Uredba (EU) št. 508/2014 o Evropskem skladu za pomorstvo in ribištvo določa posebne ukrepe za ublažitev posledic vojaške agresije Rusije proti Ukrajini za ribolovne dejavnosti in omilitev učinkov motenj na trgu, ki jih je povzročila navedena vojaška agresija, na dobavno verigo ribiških proizvodov in proizvodov iz akvakulture (v nadaljnjem besedilu: posebni ukrepi).

(2) Da se omogoči zanesljivo spremljanje operacij, povezanih s posebnimi ukrepi, in poročanje o njih, bi bilo treba prilagoditi tehnične specifikacije in pravila za predložitev kumulativnih podatkov o operacijah in informacijah, ki jih predložijo države članice v skladu z izvedbenima uredbama Komisije (EU) št. 1242/2014 ([2]) in (EU) št. 1243/2014 ([3]).

(3) Ker je rok za predložitev kumulativnih podatkov o operacijah, ki je v členu 97(1), točka (a), Uredbe (EU) št. 508/2014 določen kot 31. marec vsako leto, za leto 2022 že potekel, bi morale države članice te informacije v spremenjeni obliki predložiti šele od leta 2023, da se zagotovi dosledno in harmonizirano poročanje.

(4) Izvedbeni uredbi (EU) št. 1242/2014 in (EU) št. 1243/2014 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.

(5) Da se državam članicam zagotovi dovolj časa za sporočanje kumulativnih podatkov o operacijah, povezanih s posebnimi ukrepi, do roka 31. marca 2023, bi morala ta uredba začeti veljati čim prej.

(6) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem Odbora za Evropski sklad za pomorstvo, ribištvo in akvakulturo –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Spremembe Izvedbene uredbe (EU) št. 1242/2014

Priloga I k Izvedbeni uredbi (EU) št. 1242/2014 se spremeni v skladu s Prilogo I k tej uredbi.

([1]) Uredba (EU) št. 508/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. maja 2014 o Evropskem skladu za pomorstvo in ribištvo in razveljavitvi uredb Sveta (ES) št. 2328/2003, (ES) št. 861/2006, (ES) št. 1198/2006 in (ES) št. 791/2007 in Uredbe (EU) št. 1255/2011 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 149, 20.5.2014, str. 1).

([2]) Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 1242/2014 z dne 20. novembra 2014 o pravilih v skladu z Uredbo (EU) št. 508/2014 Evropskega parlamenta in Sveta o Evropskem skladu za pomorstvo in ribištvo v zvezi s predložitvijo ustreznih kumulativnih podatkov o operacijah (UL L 334, 21.11.2014, str. 11).

([3]) Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 1243/2014 z dne 20. novembra 2014 o pravilih v skladu z Uredbo (EU) št. 508/2014 Evropskega parlamenta in Sveta o Evropskem skladu za pomorstvo in ribištvo v zvezi z informacijami, ki jih predložijo države članice, ter potrebami po podatkih in sinergijami med potencialnimi viri podatkov (UL L 334, 21.11.2014, str. 39).

Člen 2

Spremembe Izvedbene uredbe (EU) št. 1243/2014

Priloga I k Izvedbeni uredbi (EU) št. 1243/2014 se spremeni v skladu s Prilogo II k tej uredbi.

Člen 3

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 12. januarja 2023

Za Komisijo
predsednica
Ursula VON DER LEYEN

PRILOGA I

V Prilogi I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 1242/2014 se v vnosu 25 drugi stolpec preglednice „Vsebina polja“ nadomesti z naslednjim:

„blažitev izbruha COVID-19 ali ukrepi za ublažitev posledic vojaške agresije Rusije proti Ukrajini za ribolovne dejavnosti in omilitev učinkov motenj na trgu, ki jih je povzročila navedena vojaška agresija, na dobavno verigo ribiških proizvodov in proizvodov iz akvakulture“.

PRILOGA II

V Prilogi I k Izvedbeni uredbi (EU) št. 1243/2014 se del F nadomesti z naslednjim:

„DEL F

Blažitev izbruha COVID-19 in posledic vojaške agresije Rusije proti Ukrajini za ribolovne dejavnosti ter omilitev učinkov motenj na trgu, ki jih je povzročila navedena vojaška agresija, na dobavno verigo ribiških proizvodov in proizvodov iz akvakulture.

Polje	Vsebina polja	Opomba	Potrebe po podatkih in sinergije
25.	blažitev izbruha COVID-19 ali ukrepi za ublažitev posledic vojaške agresije Rusije proti Ukrajini za ribolovne dejavnosti in omilitev učinkov motenj na trgu, ki jih je povzročila navedena vojaška agresija, na dobavno verigo ribiških proizvodov in proizvodov iz akvakulture	koda 0 = ni vezano na izbruh COVID-19 ali ukrepe za ublažitev posledic vojaške agresije Rusije proti Ukrajini za ribolovne dejavnosti in omilitev učinkov motenj na trgu, ki jih je povzročila navedena vojaška agresija, na dobavno verigo ribiških proizvodov in proizvodov iz akvakulture koda 1 = vezano na izbruh COVID-19 koda 2 = vezano na ukrepe za ublažitev posledic vojaške agresije Rusije proti Ukrajini za ribolovne dejavnosti in omilitev učinkov motenj na trgu, ki jih je povzročila navedena vojaška agresija, na dobavno verigo ribiških proizvodov in proizvodov iz akvakulture	posebej za ESPR“

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2023/104

z dne 12. januarja 2023

o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2019/159 o uvedbi dokončnih zaščitnih ukrepov proti uvozu nekaterih izdelkov iz jekla na podlagi poročila, ki ga je sprejel Organ Svetovne trgovinske organizacije za reševanje sporov

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2015/478 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2015 o skupnih pravilih za uvoz ([1]) ter zlasti členov 16 in 20 Uredbe,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2015/755 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o skupnih pravilih za uvoz iz nekaterih tretjih držav ([2]) ter zlasti členov 13 in 16 Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

Ozadje

(1) Komisija je z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2018/1013 ([3]) uvedla začasni zaščitni ukrep za nekatere izdelke iz jekla. Evropska komisija je z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/159 ([4]) (v nadaljnjem besedilu: dokončna uredba) uvedla dokončni zaščitni ukrep za nekatere izdelke iz jekla (v nadaljnjem besedilu: zaščitni ukrep).

(2) Turčija je 13. marca 2020 zahtevala posvetovanja z Evropsko unijo v skladu s členoma 1 in 4 dogovora o pravilih in postopkih za reševanje sporov, členom XXIII:1 Splošnega sporazuma o carinah in trgovini iz leta 1994 (GATT 1994) in členom 14 Sporazuma o zaščitnih ukrepih.

(3) Posvetovanja med Evropsko unijo in Turčijo so potekala 29. aprila 2020, vendar spor ni bil rešen.

(4) Turčija je 16. julija 2020 zahtevala ustanovitev sveta. Svet je bil ustanovljen 28. avgusta 2020. Poročilo sveta je bilo razposlano 29. aprila 2022. Ker se nobena od strani ni pritožila na poročilo sveta, ga je Organ za reševanje sporov sprejel 31. maja 2022 ([5]).

(5) Turčija in Evropska unija sta s sporočilom STO z dne 5. avgusta 2022 ([6]) sporočili, da sta se v skladu s členom 21(3)(b) dogovora o pravilih in postopkih za reševanje sporov dogovorili, da se razumen rok, v katerem lahko Evropska unija izvede priporočila in sklepe Organa za reševanje sporov v sporu Evropska unija – zaščitni ukrepi za nekatere izdelke iz jekla (DS595), izteče 16. januarja 2023, kar je sedem mesecev in šestnajst dni od dneva sprejetja priporočil in sklepov Organa za reševanje sporov 31. maja 2022.

(6) Zaradi teh dogodkov je Komisija 24. avgusta 2022 objavila obvestilo o začetku ([7]), v katerem je objavila, da namerava izvajati poročilo sveta tako, da bo prvotni ukrep uskladila s pravili STO v primerih, v katerih je svet odkril nedoslednosti, in pozvala zainteresirane strani, naj predložijo pripombe.

(7) Več strani je predložilo pripombe v predpisanem roku, ki so bile ustrezno upoštevane.

([1]) UL L 83, 27.3.2015, str. 16.
([2]) UL L 123, 19.5.2015, str. 33.
([3]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/1013 z dne 17. julija 2018 o uvedbi začasnih zaščitnih ukrepov za uvoz nekaterih izdelkov iz jekla (UL L 181, 18.7.2018, str. 39).
([4]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/159 z dne 31. januarja 2019 o uvedbi dokončnih zaščitnih ukrepov proti uvozu nekaterih izdelkov iz jekla (UL L 31, 1.2.2019, str. 27).
([5]) WT/DS595/R Evropska unija – zaščitni ukrepi za nekatere izdelke iz jekla, 29. april 2022.
([6]) WT/DS595/13, 9. avgust 2022.
([7]) UL C 320, 24.8.2022, str. 47.

Stališča zainteresiranih strani

(8) Po objavi obvestila o začetku je več zainteresiranih strani predložilo pripombe. Komisija je najprej ugotovila, da so bile nekatere pripombe zainteresiranih strani zgolj ponovitev ugotovitev sveta.

(9) Komisija je najprej analizirala posamezne pripombe turške vlade, saj je ta stran izpodbijala zaščitni ukrep pred Organom STO za reševanje sporov, nato pa je analizirala pripombe, ki so jih predložile druge zainteresirane strani.

(10) Kar zadeva nepredvidene dogodke, je turška vlada trdila, da v evidenci ni dokazov, ki bi Komisiji omogočili, da nepredvidene dogodke poveže s povečanjem uvoza. Navedla je, da presežna zmogljivost in povečanje uvoza nista časovno sovpadala, da Komisija ni opravila potrebne preučitve ukrepov v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite v tretjih državah in njihove povezave s povečanjem uvoza ter da je bil oddelek 232 zakona ZDA uveden po povečanju uvoza v Unijo. Turška vlada je nadalje trdila, da bi morala Komisija, če bi uporabila nove informacije, upoštevati tudi spremembe pogojev, do katerih je prišlo v obdobju veljavnosti ukrepa, kot je izključitev več držav, vključno s samo EU, iz ukrepov iz oddelka 232 zakona ZDA.

(11) Komisija se ni strinjala s stališči turške vlade, da tega vidika ukrepa ni bilo mogoče popraviti. Kot je podrobno prikazano v oddelku 1.1 Priloge, je bilo pred uvedbo dokončnega zaščitnega ukrepa na voljo dovolj informacij, ki so jasno pokazale, da se je uvoz v Unijo povečal zaradi nepredvidenih dogodkov. Komisija za namene priloge k tej uredbi ni uporabila nobenih podatkov, ki ob uvedbi dokončnega ukrepa niso bili na voljo.

(12) Kar zadeva ugotovitve v zvezi s tveganjem za nastanek resne škode, je turška vlada menila, da protidampinški in izravnalni ukrepi ne morejo biti razlog za okrevanje domače industrije. Kar zadeva druge dejavnike, na katere se je Komisija oprla pri pojasnitvi delnega izboljšanja uspešnosti industrije Unije v letu 2017, je turška vlada opozorila, da je svet ugotovil, da so ti dejavniki podobno vplivali tako na domačo industrijo kot uvoz, zato jih ni mogoče uporabiti kot razlago takega izboljšanja in da ni znakov, ki bi kazali, da bi spremembe teh dejavnikov koristile uvozu bolj kot domači industriji.

(13) V zvezi s tem se je Komisija sklicevala na svoje ugotovitve iz oddelkov 1.2.1 in 1.2.2 Priloge, ki so v nasprotju s trditvami turške vlade.

(14) Nazadnje je turška vlada opozorila, da je svet ugotovil, da tudi če bi se uvoz v letu 2018 povečal, to ne vodi samodejno do sklepa, da obstaja znatno splošno poslabšanje položaja domače industrije, ki je očitno neizbežno.

(15) V zvezi s tem je Komisija v prilogi k tej uredbi pojasnila vse elemente, ki jih je upoštevala pri ugotavljanju, in sicer da (i) se bo uvoz verjetno še naprej povečeval ter (ii) bi takšno povečanje negativno vplivalo na gospodarski položaj industrije Unije glede na nedavni in pričakovani prihodnji razvoj ključnih dejavnikov na trgu jekla v Uniji in po svetu. Zato v vsebinski analizi, ki jo je izvedla Komisija, ni bilo predvideno, da bi povečanje uvoza samo po sebi in brez upoštevanja drugih ustreznih elementov povzročilo resno škodo industriji Unije brez zaščitnega ukrepa. Namesto tega je Komisija izvedla podrobno analizo ustreznih elementov, na podlagi katere je sklenila, da bi industrija Unije utrpela resno škodo, če ne bi bil sprejet noben ukrep. Zato so bile trditve turške vlade zavrnjene.

(16) V pripombah, ki so jih predložile druge zainteresirane strani, so nekatere od njih trdile, da bi morala Komisija ukrep v celoti ukiniti, ker so bile ugotovitve sveta take narave, da ukrepa ni bilo mogoče izvesti na drugačen način.

(17) V zvezi s to splošno trditvijo je Komisija opozorila, da ima v skladu s pravili STO pravico izvesti ukrep in ga uskladiti s pravili v tistih redkih vidikih, za katere je svet ugotovil, da ni skladen z njimi. Kot je prikazano v prilogi k tej uredbi, so bile ugotovitve sveta takšne narave, da so Komisiji omogočile uskladitev ukrepa z ustreznimi določbami STO, zato ukinitev ukrepa na podlagi poročila sveta ni bila upravičena.

Povečanje uvoza zaradi nepredvidenih dogodkov in učinkov obveznosti

(18) Zainteresirana stran je navedla, da je prišlo do več sprememb ukrepa iz oddelka 232 zakona ZDA in da tveganje preusmeritve trgovine ni več obstajalo oziroma je bilo veliko manjše, zato bi bilo treba zaščitni ukrep ukiniti.

(19) Komisija je ugotovila, da je razvoj dogodkov po uvedbi dokončnega ukrepa zunaj obsega podatkov, na katere se je mogoče opreti pri izvajanju poročila Organa za reševanje sporov. Kot je navedeno v obvestilu o začetku, je namen te preiskave dopolniti prvotne ugotovitve s podatki, ki so bili že na voljo v času prvotne preiskave. Kasnejša dejstva niso bila upoštevana.

(20) Zainteresirana stran je trdila, da do povečanja uvoza v Unijo ni prišlo zaradi obveznosti, ki jih je Unija prevzela v okviru GATT 1994, in da Komisija v svoji prvotni določitvi ni omenila nobene od teh obveznosti.

(21) Komisija se je sklicevala na svoja pojasnila v oddelku 1.3 Priloge, ki to trditev zavračajo.

(22) Zainteresirana stran je menila, da ni bilo nepredvidenih dogodkov, ki bi povzročili povečanje uvoza, in da zato Komisija ni mogla izvesti tega vidika poročila sveta.

(23) Komisija je navedla, da je bila ta izjava napačna, saj je svet potrdil ([8]) nepredvidene dogodke, ki jih je Komisija opisala v dokončnem zaščitnem ukrepu. Ta trditev je bila zato zavrnjena kot neutemeljena.

(24) Zainteresirana stran je opozorila, da tveganje preusmeritve trgovine in povečanega uvoza zaradi oddelka 232 zakona ZDA za njeno državo iz več razlogov ni bilo relevantno.

(25) Komisija je ugotovila, da analiza povečanega uvoza in tveganja preusmeritve trgovine ni bila opravljena za vsako državo izvoznico posebej, temveč kot celota, ker je treba zaščitni ukrep uporabiti *erga omnes*. V vsakem primeru je Komisija želela poudariti, da se ta zainteresirana stran ni osredotočala le na poseben položaj ene države izvoznice, ampak tudi na poseben položaj ene industrije, ki uporablja jeklo, s čimer se ni upoštevala kakršna koli uspešnost te države izvoznice v vseh drugih segmentih, ki uporabljajo jeklo. Komisija je torej to trditev zavrnila.

Tveganje za nastanek resne škode

(26) Nekatere zainteresirane strani so menile, da so bile ugotovitve sveta v zvezi s tem vidikom ukrepa takšne narave, da Komisija ni mogla izvesti ukrepa, ne da bi ga ukinila.

(27) Komisija se s to vrsto trditve ni strinjala iz razlogov, navedenih v prilogi k tej uredbi, kjer je dokazala, da so bile prvotne ugotovitve veljavne, njihova utemeljitev pa je bila okrepljena z dodatnimi podatki in pojasnili iz priloge k tej uredbi.

(28) Nekatere zainteresirane strani so opozorile na ugotovitev sveta, da je bila razlaga Komisije glede vloge protidampinških in izravnalnih ukrepov pri delnem okrevanju industrije Unije napačna.

([8]) Glej poročilo sveta, točka 7.117.

(29) V zvezi s tem je Komisija priznala, da je svet izrazil pomisleke glede pojasnil iz dokončne uredbe. Vendar je namen izvajanja omogočiti preiskovalnemu organu, da izboljša tiste vidike ukrepa, za katere je svet menil, da so do neke mere pomanjkljivi, kot je tisti, na katerega se sklicujejo te zainteresirane strani. Zato je Komisija v oddelku 1.2.2 Priloge v zvezi s to ugotovitvijo sveta predložila potrebne dodatne informacije in pojasnila.

(30) Zainteresirana stran je trdila, da če Komisija nekaterih dejavnikov ne navede izrecno, kot da vplivajo na stanje industrije Unije, jih pri izvajanju ukrepa ne more uporabiti pri utemeljitvi.

(31) Komisija je navedla, da je svet izrazil pomisleke glede stopnje podrobnosti v nekaterih delih prvotnega ukrepa. Komisija je v prilogi k tej uredbi navedla elemente, ki jih je upoštevala pri sprejetju prvotne odločitve, vendar niso bili navedeni v dokončni uredbi. Komisija meni, da bi sprejetje trditve zainteresirane strani pomenilo, da preiskovalni organ, ki je deležen obsodbe, da v svojih obrazložitvah ali utemeljitvah ni bil dovolj natančen, nima več možnosti, da to pomanjkljivost odpravi pri izvajanju. Komisija se s tem stališčem ni strinjala, saj je menila, da je prav namen izvajanja omogočiti preiskovalnemu organu, da uskladi svoj ukrep, na primer z zagotavljanjem boljše in popolnejše obrazložitve kot v dokončni uredbi, kar ustreza tudi ugotovitvam sveta. Zato je trditev zavrnila.

(32) Nekatere zainteresirane strani so trdile, da zgolj možnost nadaljnjega povečanja uvoza ne bi nujno povzročila resne škode za proizvajalce Unije.

(33) Komisija je izvedla podrobno analizo načina nadaljnjega povečanja uvoza in razlogov, zakaj bi takšno povečanje povzročilo resno škodo industriji Unije. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(34) Nazadnje so nekatere zainteresirane strani navedle argumente, kot so uspešnost industrije Unije v letih po uvedbi zaščitnega ukrepa in razvoj dogodkov po njegovi uvedbi, položaj proizvajalcev Unije in drugih tretjih držav v okviru ukrepa iz oddelka 232 zakona ZDA, razvoj uvoza ter „energetska kriza“.

(35) Komisija je zavrnila vse te trditve, ker so bile zunaj vsebinskega in časovnega obsega izvajanja, saj so se nanašale na dogodke, ki niso bili povezani z uvedbo dokončnega ukrepa v začetku leta 2019.

(36) Iz razlogov, navedenih v prilogi k tej uredbi, je Komisija menila, da je v celoti izvedla odločitev STO. Izvedbeno uredbo (EU) 2019/159 bi bilo treba spremeniti tako, da se doda utemeljitev iz priloge k tej uredbi, ki dopolnjuje ugotovitve iz prvotne preiskave.

(37) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem Odbora za zaščitne ukrepe, ustanovljenega na podlagi člena 3(3) Uredbe (EU) 2015/478 oziroma člena 22(3) Uredbe (EU) 2015/755 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Besedilo iz priloge k tej uredbi se doda kot Priloga V k Uredbi (EU) 2019/159.

Člen 2

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 2. februarja 2019.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 12. januarja 2023

Za Komisijo
predsednica
Ursula VON DER LEYEN

PRILOGA

„PRILOGA V

Privlačnost trga Unije

(1) Komisija je v okviru prvotnega ugotavljanja pojasnila, da je trg jekla v Uniji privlačen za uvoz z vidika velikosti in cen ([1]). V zvezi s tem je bil po podatkih OECD ([2]) trg Unije v letih pred začetkom preiskave, na podlagi katere je bil uveden zaščitni ukrep, največje ozemlje uvoza z vidika obsega, saj je v zadevnem obdobju pomenil od 13,8 % do 18,4 % svetovnega deleža uvoza.

(2) Poleg obsega je bil trg Unije zelo privlačen tudi z vidika cen. Analiza ustreznih podatkov ([3]) je pokazala, da so glavne države izvoznice jekla v Unijo za velik delež izvoza (od 46 % do 78 % zadevnih oznak KN) na trgu Unije dosegle višjo ceno v primerjavi z izvoznimi cenami, ki so jih za iste oznake KN dosegale na drugih tretjih trgih. Za te države je trg Unije pomenil tudi pomemben delež izvoza, saj je njihov glavni izvozni trg ali eden od glavnih izvoznih trgov in je v nekaterih primerih dosegel več kot 25-odstotni delež, v določenem letu pa celo 32-odstotnega ([4]).

(3) Privlačnost trga Unije je potrjevalo tudi dejstvo, da so glavne države izvoznice jekla ([5]), medtem ko so zmanjševale izvoz v tretje države, pospešeno povečevale izvoz v Unijo. Natančneje, izvoz v druge tretje države iz teh držav izvoznic se je leta 2018 ([6]) v primerjavi z letom 2017 ([7]) zmanjšal za več kot 11 milijonov ton (–8 %). Nasprotno pa se je v istem obdobju uvoz iz teh držav izvoznic v Unijo povečal za več kot 3 milijone ton (+14 %) ([8]). Ta nasprotna trenda sta kazala, da so proizvajalci izvozniki, ko se je uvoz v druge tretje države na splošno zmanjševal, v razmerah povečevanja presežne zmogljivosti in večjih omejitev pri dostopu do trgov po svetu (glej oddelka 1.1.1 in 1.1.2 v nadaljevanju) ter ob neobstoju večjega pozitivnega razvoja dogodkov v domači potrošnji izkoristili priložnost in na trg Unije pošiljali vse večje količine.

(4) Navedeni nabor podatkov tako kaže, da je bil trg Unije nedvomno privlačen za proizvajalce izvoznike z vidika obsega in tudi z vidika cen.

1. **ANALIZA**

1.1. **Povečan uvoz zaradi nepredvidenega razvoja dogodkov**

(5) Pododdelki v nadaljevanju tako vsebujejo dodatne informacije in podrobnejša pojasnila, ki vsakega od opredeljenih nepredvidenih dogodkov povezujejo s povečanjem uvoza, s čimer dopolnjujejo prvotne ugotovitve.

1.1.1. *Povečanje uvoza v Unijo zaradi svetovne presežne zmogljivosti v jeklarskem sektorju*

(6) Komisija je pri prvotnem ugotavljanju ugotovila, da je v jeklarskem sektorju obstajala presežna zmogljivost in da se je ta kljub prizadevanjem za njeno zmanjšanje v obdobju preiskave povečala ([9]).

([1]) Glej uvodno izjavo 35 začasne uredbe in oddelek 4 dokončne uredbe.

([2]) Glej poročilo OECD z naslovom Recent Developments in Steel Trade and Trade Policy Measures (Nedavni razvoj dogodkov v trgovini z jeklom in ukrepi trgovinske politike), DSTI/SC(2018)3, str. 9, preglednica 3.

([3]) *Vir:* izračuni GD za trgovino na podlagi podatkov iz podatkovne zbirke Global Trade Atlas (https://ihsmarkit.com/index.html) – neobdelani podatki so na voljo na podlagi naročnine – analizirano obdobje: 2014–2017. Za podrobnosti glej obvestilo, priloženo dokumentaciji, z dne 30. novembra 2022, preglednica 1.

([4]) *Prav tam*.

([5]) Te države so bile: Kitajska, Indija, Rusija, Južna Koreja, Tajvan, Turčija in Ukrajina, leta 2018 pa so pomenile približno 75 % vsega uvoza v Unijo.

([6]) Podatki za celotno leto 2018 so ekstrapolirani na podlagi razpoložljivih podatkov za obdobje januar–november 2018.

([7]) *Vir:* podatkovna zbirka Global Trade Atlas (https://ihsmarkit.com/index.html) – na voljo na podlagi naročnine.

([8]) Glej uvodno izjavo 32 začasne uredbe.

([9]) Glej uvodni izjavi 31 in 32 začasne uredbe ter uvodne izjave 51 do 54 dokončne uredbe.

(7) Več virov je dosledno potrdilo neposredno povezavo med presežno zmogljivostjo v jeklarskem sektorju in njenimi učinki na izvoz. OECD je na primer navedel, da imajo ‚čezmerne ravni zmogljivosti proizvodnje jekla pomembne posledice za jeklarsko industrijo ter so pogosto povezane s čezmerno ponudbo, nizkimi cenami in majhno dobičkonosnostjo' ([10]). Navedel je tudi, da ‚se na svetovni ravni učinki presežne zmogljivosti prenašajo s trgovino; presežna zmogljivost lahko vodi do nenadnega porasta izvoza, to pa povzroči znižanje cen in izgubo tržnih deležev za domače proizvajalce, ki konkurirajo uvozu' ([11]).

(8) Podobno tudi druge študije nakazujejo enake razmere. V dokumentu možganskega trusta Economic Policy Institute iz leta 2014 ([12]) je navedeno: ‚Presežna zmogljivost pomeni, da lahko obrati za proizvodnjo jekla proizvedejo veliko več jekla, kot je na trgu povpraševanja. Visoki fiksni stroški, kapitalska intenzivnost in velik obseg proizvodnje jekla spodbujajo […] k izvozu presežka pod tržnimi cenami.' ‚Presežna zmogljivost vodi do čezmerne proizvodnje in nenadnega povečanja izvoza', ‚[v]isoka kapitalska intenzivnost industrije pa proizvajalce sili k temu, da čim bolj povečajo proizvodnjo in tako pokrijejo fiksne stroške, to pa jih nadalje vodi k temu, da presežno proizvodnjo usmerijo na tuje trge – zlasti na privlačen trg ZDA –, ko domače povpraševanje slabi. To je v zadnjih letih povzročilo več povečanj nepoštene trgovine z jeklom.'

(9) Podobno je tudi Evropska komisija v sporočilu iz leta 2016 navedla, da je ‚presežna proizvodnja jekla nedavno pripeljala do močnega povečanja izvoza, kar je destabiliziralo svetovni trg jekla in znižalo cene jekla po vsem svetu' ([13]).

(10) Zato obstajajo splošno sprejeti ekonomski razlogi, ki pojasnjujejo, da proizvajalci izvozniki presežno zmogljivost usmerjajo na trge tretjih držav (običajno po nižjih cenah), da bi s tem vsaj prispevali h kritju dela stroškov.

(11) Komisija je nato podrobneje ocenila neposredno povezavo med potrjeno obstoječo (in vse večjo) presežno zmogljivostjo v jeklarskem sektorju in povečanjem uvoza v Unijo.

(12) Proizvajalci izvozniki bi se v razmerah presežne zmogljivosti in ker jim je v interesu, da preusmerijo presežno zmogljivost, posvetili tistim trgom, na katerih lahko načeloma prodajajo večje količine po, če je mogoče, boljših cenah (v primerjavi z drugimi tretjimi trgi). V zvezi s tem je Komisija v uvodnih izjavah 1 do 4 pojasnila, da je Unija za proizvajalce izvoznike privlačen trg z vidika velikosti in ravni cen. Razpoložljivi podatki o uvozu so prav tako pokazali, da se je tudi uvoz v Unijo v obdobju, ko se je povečevala presežna zmogljivost, povečeval hitro in v velikih količinah ([14]) ter veliko hitreje kot potrošnja v Uniji ([15]), pokazali pa so tudi, da se je uvoz v Unijo še naprej povečeval, trend izvoza v druge tretje države pa je bil obraten. Poleg tega so podatki iz začasne uredbe pokazali, da so proizvajalci izvozniki dosledno nelojalno nižali prodajne cene proizvajalcev Unije (v nekaterih primerih občutno), kar izkazuje njihovo odločenost, da še naprej izkoriščajo privlačne pogoje trga Unije ([16]). Obsega in hitrosti uvoza v Unijo po cenah, ki so bile vztrajno nižje od cen industrije Unije, v razmerah veliko počasnejše rasti potrošnje sploh ne bi bilo mogoče razumno pojasniti z drugim kot z vse večjo presežno zmogljivostjo, ki je bila v jedru ravnanja proizvajalcev izvoznikov.

(13) V skladu s tem je Komisija sklenila, da se je uvoz v Unijo povečal zaradi presežne zmogljivosti v jeklarskem sektorju v prvotnem obdobju preiskave.

([10]) Glej poročilo OECD z naslovom Excess Capacity in the Global Steel Industry: The Current Situation and Ways Forward (Presežna zmogljivost v svetovni jeklarski industriji: sedanje stanje in poti naprej), 2015, str. 3.

([11]) Glej poročilo OECD z naslovom Evaluating the Financial Health of the Steel Industry (Ocena finančnega stanja jeklarske industrije), DSTI/SU/SC(2015)12/FINAL, 9. junij 2017, str. 25.

([12]) Na voljo na: https://www.epi.org/publication/surging-steel-imports.

([13]) Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru, Odboru regij in Evropski investicijski banki z naslovom Jeklarska industrija: ohranjanje trajnostnih delovnih mest in rasti v Evropi; COM(2016) 155 final z dne 16. marca 2016.

([14]) Glej poročilo OECD z naslovom Excess Capacity in the Global Steel Industry: The Current Situation and Ways Forward (Presežna zmogljivost v svetovni jeklarski industriji: sedanje stanje in poti naprej), 2015, preglednica na str. 2.

([15]) V obdobju preiskave se je uvoz povečal za 71 %, potrošnja pa za 14 %.

([16]) Natančneje, nelojalno nižanje prodajnih cen je bilo ugotovljeno za 17 kategorij izdelkov, znašalo pa je med 1,2 % in 23 %.

1.1.2. *Povečanje uporabe ukrepov trgovinske zaščite in omejevalnih trgovinskih ukrepov v tretjih državah*

(14) Komisija je v uvodnih izjavah 33 in 34 začasne uredbe pojasnila, da se je uporaba instrumentov trgovinske zaščite v jeklarskem sektorju močno povečala zlasti v letih pred začetkom preiskave za uvedbo zaščitnih ukrepov EU. V začasni uredbi je navedeno, da ‚je bilo v obdobju 2011–2013 letno v povprečju uvedenih približno 77 preiskav na področju jekla, v obdobju 2015–2016 pa se je to povprečje povečalo na 117‘. Poleg tega so tretje države skozi vse leto 2017 še naprej uvajale omejevalne trgovinske ukrepe ([17]).

(15) Na splošno je Komisija iz podatkov ([18]), ki jih je analizirala, ugotovila, da je bilo v obdobju 2013–2017 v zvezi z izdelki iz jekla uvedenih več kot 300 ukrepov trgovinske zaščite ([19]).

(16) Razčlenitev teh podatkov je razkrila, da je te ukrepe uvedlo veliko držav (najmanj 24 jurisdikcij), med njimi vse glavne države uvoznice jekla ([20]). Te države so v obdobju 2013–2017 uvedle 157 ukrepov, tj. več kot 52 % vseh.

(17) Hkrati so v tem obdobju za največje države izvoznice v Unijo veljali najrazličnejši ukrepi v številnih jurisdikcijah. Če kot primer vzamemo sedem največjih izvoznikov v Unijo ([21]), je Komisija ugotovila, da je zanje veljalo približno 200 ukrepov, kar je približno 66 % vseh ukrepov, uvedenih v najmanj 24 različnih tretjih državah.

(18) Zato je Komisija potrdila, da je bila razsežnost ukrepov v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite z vidika števila posameznih ukrepov in držav, ki jih je to zadevalo (držav, ki so ukrepe uvedle, in držav, za katere so ukrepi veljali), zelo velika. Komisija je nadalje ugotovila, da podatki iz izvirne dokumentacije nakazujejo, da so ti podatki morda celo precej konservativni ([22]). Poleg tega so se dajatve, uvedene na podlagi teh ukrepov, zdele dovolj visoke, da so vplivale na raven uvoza na zadevne trge v primerjavi z obdobjem pred uvedbo zadevnih ukrepov. To se je odražalo v splošnem zmanjšanju izvoza iz držav, za katere so veljali ukrepi v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite, na tretje trge (glej uvodno izjavo 19), kljub dejstvu, da se splošne tržne razmere niso bistveno spremenile ([23]) in tako načeloma ne bi utemeljevale tako velikega zmanjšanja izvoženih količin, če ne bi šlo za učinke ravni ukrepov.

(19) V zvezi s tem je Komisija na podlagi analiziranih podatkov potrdila, da je bil skupni učinek uvedbe ukrepov trgovinske zaščite (v veliko primerih znatno) zmanjšanje uvoza v državo, za katere so ukrepi veljali, v obdobju po njihovi uvedbi. V zvezi s tem je Komisija ugotovila, da se je na podlagi analize njenih preiskav instrumenta trgovinske zaščite v zvezi z izdelki iz jekla ([24]) uvoz v povprečju zmanjšal za do 82 % v primerjavi z ravnjo uvoza v obdobju preiskave, na podlagi katere so bili ukrepi uvedeni. V teh primerih je bil obseg uvoza, na katerega je to

([17]) Glej uvodno izjavo 33 začasne uredbe.

([18]) Vir: STO, portal za integrirano trgovinsko informiranost (Integrated Trade Intelligence Portal (I-TIP)) – pridobljeno 28. novembra 2018 ob 10.58.

([19]) Zajeti so izdelki iz jekla iz zaščitnega ukrepa, izključeni pa ukrepi, ki jih je uvedla Evropska unija, in ukrepi, uvedeni zoper uvoz s strani proizvajalcev izvoznikov EU. Za pregled ukrepov v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite, ki jih je Evropska unija uvedla za kategorije izdelkov, za katere velja tudi zaščitni ukrep, glej Prilogo 1.B. k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/1382 z dne 2. septembra 2019 o spremembi nekaterih uredb, ki uvajajo protidampinške ali protisubvencijske ukrepe za nekatere izdelke iz jekla, za katere veljajo zaščitni ukrepi (UL L 227, 3.9.2019, str. 1).

([20]) Za pregled glavnih držav uvoznic jekla v obdobju preiskave glej poročilo OECD z naslovom Recent developments in steel trade and trade policy measures – A closer look at non-tariff trade measures (Nedavni razvoj dogodkov v trgovini z jeklom in ukrepi trgovinske politike – natančnejši pregled netarifnih trgovinskih ukrepov), DSTI/SC(2018)3, 26. januar 2018, str. 9, preglednica 3. Na voljo na tej povezavi (https://one.oecd.org/document/DSTI/SC(2018)3/en/pdf).

([21]) Te države so bile (po abecednem vrstnem redu): Indija (9 %), Kitajska (10 %), Koreja (10 %), Rusija (14 %), Tajvan (5 %), Turčija (22 %) in Ukrajina (7 %). V povprečju so pomenile približno 75 % uvoza zadevnega izdelka v Unijo v obdobju 2013–2017.

([22]) Glej uvodno izjavo 76 stališča EUROFER z dne 16. aprila 2018 v prvotni preiskavi v zvezi z natančnejšimi informacijami o vsakem od obravnavanih ukrepov, ki je na voljo v Prilogi A07 D.1. Vir podatkov: SBB Platts.

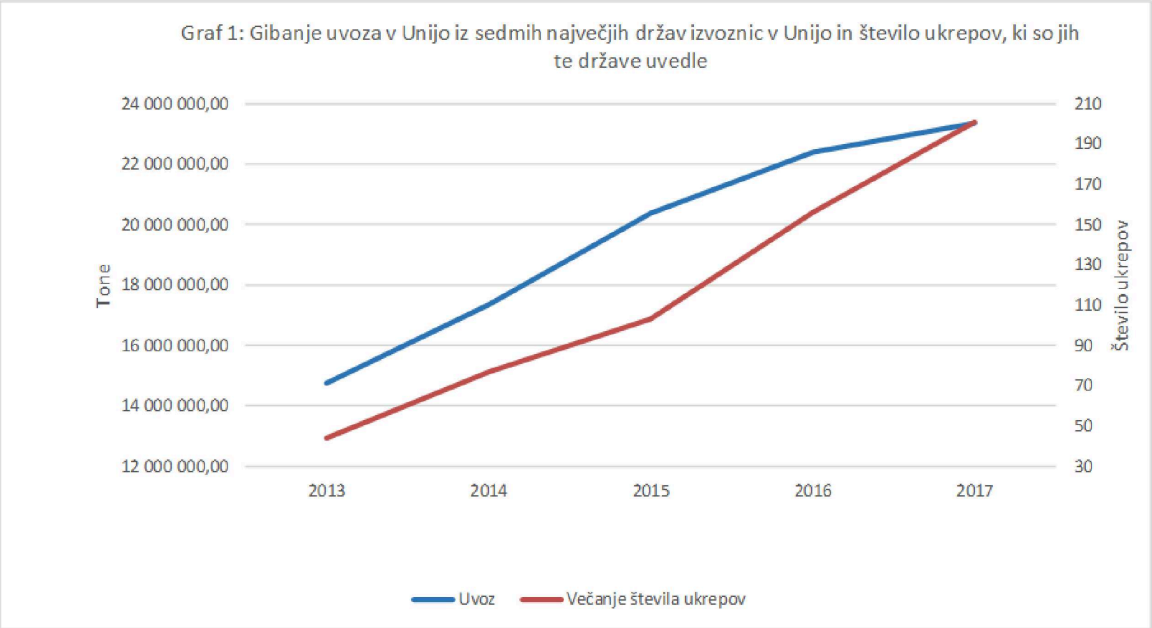
([23]) Glej podatke CRU: potrošnja v letih 2017 in 2018 je bila razmeroma stabilna (le približno dvoodstotno povečanje).

([24]) Podoben trend je bil ugotovljen pri oceni učinka ukrepov v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite na izdelke, ki niso iz jekla.

vplivalo, znaten ([25]). Komisija je tudi potrdila, da so imeli ukrepi v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite za jeklo podoben učinek, ko so jih uvedle tretje države. Na vzorcu 26 ocenjenih primerov ([26]) je potrdila, da je bilo zmanjšanje uvoza v povprečju 73-odstotno in da so bile nezanemarljive tudi količine, na katere je to vplivalo ([27]). Zato se je zaradi ukrepov v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite, ki so jih uvedle tretje države, zmanjšal obseg izvoza v zadevne države, ki je bil vsaj delno usmerjen na trg Unije.

(20) Poleg tega je še drug nabor podatkov, ki izkazuje jasno povezavo med vse večjim številom ukrepov trgovinske zaščite v tretjih državah in povečanjem uvoza na trg Unije, nasproten trend izvoza glavnih držav izvoznic jekla v Unijo, pojasnjen v uvodni izjavi 3 ([28]). Glede na veliko število ukrepov trgovinske zaščite, ki so jih uvedle tretje države, in učinke teh ukrepov na obseg uvoza v države, ki so uvedle ukrep (kot je podrobneje pojasnjeno v uvodnih izjavah 18 in 19), ta trend potrjuje, da je bila njihova zmožnost izvoza v tretje države močno ovirana. Tako so te države poskušale dodatne količine (na katere je vplivala tudi presežna zmogljivost) usmeriti na privlačen trg Unije, ki se je posledično v istem obdobju srečeval s stalnim povečevanjem uvoza, katerega hitrost je znatno presegala razvoj potrošnje.

(21) Spodnji graf ([29]) prikazuje te trende.



([25]) Ti ukrepi so vplivali na približno 15 milijonov ton skupnega uvoza, od katerih jih je po uvedbi ukrepov na trg še naprej prihajalo le nekaj več kot dva milijona ton. Za podrobnosti glej obvestilo, priloženo dokumentaciji, preglednica 2.

([26]) Glej obvestilo, priloženo dokumentaciji, z dne 30. novembra 2022, preglednica 3.

([27]) Za uvedbo ukrepa v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite morajo obsegi, ki jih zadeva posamezna preiskava, preseči prag *de minimis*. Poleg tega se z jeklom običajno trguje v precej velikih količinah, kot je razvidno iz primerov prakse EU v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite in iz vzorčenih primerov ukrepov v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite v drugih tretjih državah.

([28]) Te države so stalno predstavljale približno 75 % vsega uvoza v Unijo v obdobju preiskave.

([29]) Vir: za uvoz v Unijo: Eurostat; za ukrepe v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite: STO, portal za integrirano trgovinsko informiranost (Integrated Trade Intelligence Portal (I-TIP)).

(22) Komisija je tudi ugotovila, da se v zadevnem obdobju skupna poraba jekla ni bistveno zmanjšala, kar bi lahko pojasnilo tako zmanjšanje izvoza v tretje države. Tako bi bilo mogoče zmanjšanje izvoza v druge tretje države razumno pojasniti le z omejevalnim učinkom najrazličnejših ukrepov v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite ali drugih omejevalnih trgovinskih ukrepov, ki jih je uvedlo veliko jurisdikcij.

(23) Tako je Komisija sklenila, da se je zaradi povečanja števila ukrepov trgovinske zaščite in drugih omejevalnih trgovinskih ukrepov v tretjih državah povečal uvoz v Unijo v obravnavanem obdobju.

1.1.3. *Ukrepi iz oddelka 232 zakona ZDA*

(24) Komisija je v uvodnih izjavah 58 do 61 dokončne uredbe pojasnila povezavo med ukrepi iz oddelka 232 zakona ZDA in povečanjem uvoza v Unijo. Poleg tega je v uvodnih izjavah 101 do 110 dokončne uredbe ocenila tudi razvoj uvoza na trga Unije in ZDA ([30]).

(25) Ker so se podatki, ocenjeni za ugotovitev povečanja uvoza, končali konec junija 2018 (konec zadnjega obdobja), so zajemali trende uvoza v Unijo in ZDA za razmeroma kratko obdobje po začetku veljavnosti oddelka 232 zakona ZDA. Kljub temu se je, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 58 dokončne uredbe, preiskava, na podlagi katere je bil uveden ukrep ZDA, začela že aprila 2017, poročilo, ki je bilo podlaga za poznejše sprejetje ukrepa, pa je bilo objavljeno januarja 2018, tako da so že bili ugotovljeni prvi znaki preusmeritve trgovine.

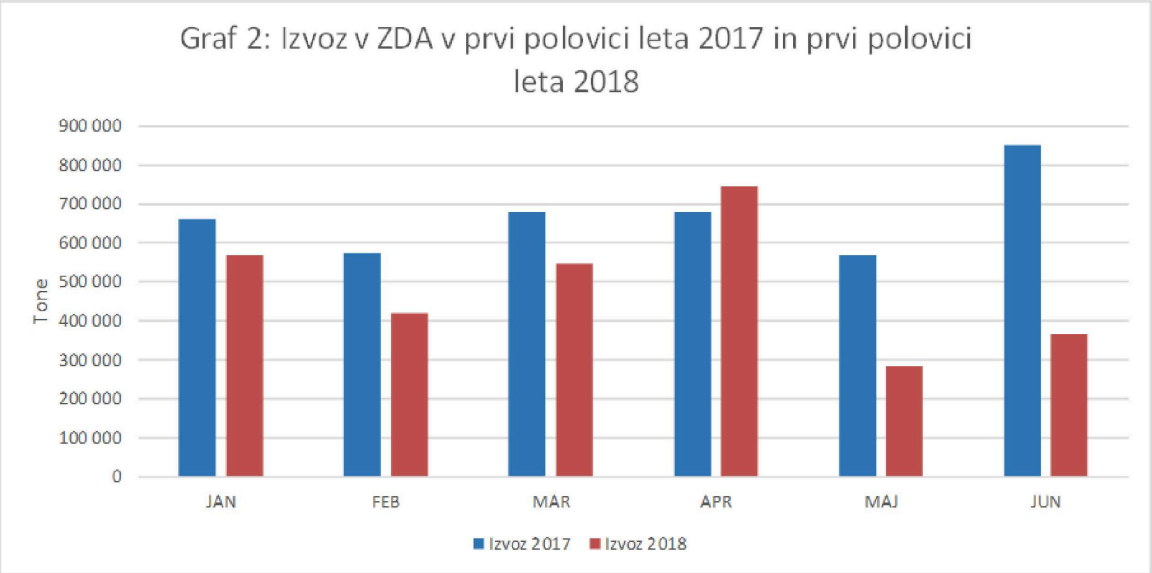
(26) Podatki so pokazali, da se je uvoz v ZDA v prvi polovici leta 2018 v primerjavi z enakim obdobjem leta 2017 zmanjšal za skoraj milijon ton (–7 %), uvoz v Unijo pa je imel skoraj enak nasprotni trend, saj se je povečal za 1,2 milijona ton (+7 %).

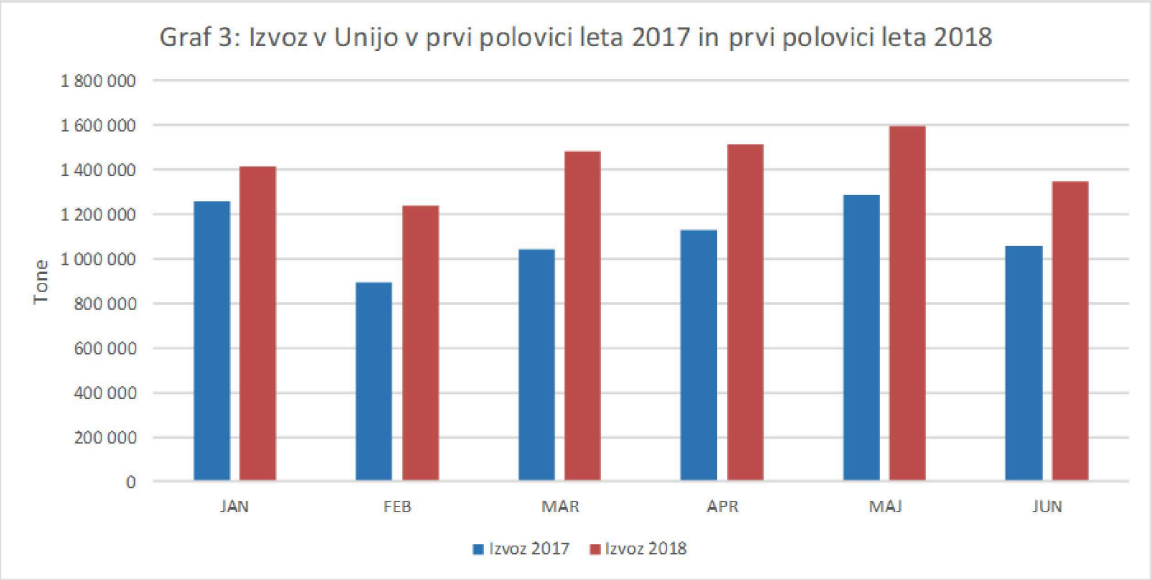
(27) Ta trend je pojasnjen, saj so glavne države izvoznice jekla v Unijo tudi na trg ZDA izvažale pomembne količine. Medtem ko se je obseg izvoza v ZDA zmanjševal (zaradi učinkov 25-odstotne dajatve na podlagi oddelka 232 zakona ZDA), se je hkrati povečeval obseg izvoza nekaterih od teh držav v Unijo. Poleg tega, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 3, se je izvoz iz teh držav na druge tretje trge na splošno zmanjšal.

(28) Tako so bile države izvoznice, ker po začetku veljavnosti ukrepa iz oddelka 232 zakona ZDA v ZDA niso več mogle izvažati enakih količin, prisiljene iskati druge trge za svoje jeklo. V tem primeru je bil trg Unije, ker je bil v primerjavi z drugimi tretjimi trgi zelo privlačen z vidika velikosti in cen, naravna tarča za države izvoznice, rezultat tega pa je bilo povečanje uvoza, zlasti iz držav, ki niso mogle več izvažati v ZDA. Ti trendi so prikazani v spodnjih grafih ([31]).

([30]) Komisija se pri pojasnjevanju povezave med oddelkom 232 zakona ZDA in večjim uvozom v navedenih uvodnih izjavah sklicuje le na podatke do vključno junija 2018. Razlog je, da povečanje uvoza, ocenjeno v dokončni uredbi, zajema obdobje do junija.

([31]) Vir: GTA, skupni izvoz iz Turčije, Koreje, Rusije in Tajvana v Združene države (graf 2) ter skupni izvoz iz istih držav v ZDA in Unijo (graf 3).





(29) Komisija je na podlagi teh dejstev potrdila, da je bilo povečanje uvoza v Unijo v obdobju preiskave posledica (skupaj z ugotovljenimi nepredvidenimi dogodki) ukrepa iz oddelka 232 zakona ZDA.

Kumulativna presoja

(30) Komisija je sklenila tudi, da je bilo povečanje uvoza posledica kombinacije vseh opredeljenih nepredvidenih dogodkov (svetovna presežna zmogljivost, večje število ukrepov trgovinske zaščite in omejevalni trgovinski ukrepi v tretjih državah ter ukrep iz oddelka 232 zakona ZDA). Obstoj več nepredvidenih dogodkov hkrati potrjuje ugotovitev o obstoju logične povezave med povečanjem uvoza v Unijo, ki je bila privlačen in pomemben trg za izvoz jekla, in opredeljenimi nepredvidenimi dogodki.

1.2. **Tveganje za nastanek resne škode**

(31) Pri prvotnem ugotavljanju je bilo opredeljeno, da če Unija ne bi uvedla zaščitnega ukrepa, bi obstajalo tveganje za nastanek resne škode za domače proizvajalce, saj naj bi se uvoz še naprej povečeval (med drugim) zlasti zaradi preusmeritve trgovine zaradi ukrepa iz oddelka 232 zakona ZDA, da bi se torej povečal pritisk uvoza z vidika cene in količin ([32]). V tem oddelku Uredbe je podrobneje pojasnjeno, zakaj je tveganje za nastanek resne škode obstajalo in je bilo dobro utemeljeno na podlagi dokazov, razpoložljivih v času uvedbe dokončnega ukrepa. V ta namen ta oddelek Uredbe vsebuje dodatne razlage in pojasnila v zvezi z naslednjimi vidiki, ki so privedli do ugotovitve tveganja za nastanek resne škode: (i) položaj industrije Unije in razlogi, ki pojasnjujejo njeno delno okrevanje leta 2017; (ii) vloga ukrepov EU v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite v položaju industrije Unije; (iii) učinek ukrepa iz oddelka 232 zakona ZDA – vključno z nedavnim gibanjem uvoza v Unijo; (iv) najnovejše gibanje cen jekla in surovin; (v) stanje ukrepov v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite v tretjih državah in presežna zmogljivost; (vi) tržni obeti in napovedi.

Stalna privlačnost trga Unije

(32) Komisija je v uvodnih izjavah 1 do 4 pojasnila, da je bil trg Unije privlačen z vidika velikosti in cen ter da so te značilnosti prispevale k povečanju uvoza na trg Unije v obdobju preiskave.

(33) Komisija je menila, da so te značilnosti ostale enake tudi ob koncu preiskave, na podlagi katere je bil uveden dokončni zaščitni ukrep, kar potrjuje, da je bil leta 2018 trg Unije še vedno privlačen z vidika velikosti ([33]) in cen. Glavne države izvoznice jekla v Unijo so na trgu Unije za 48 % do 81 % zadevnih oznak KN dosegle višjo ceno v primerjavi z izvoznimi cenami, doseženimi na drugih tretjih trgih ([34]). To potrjuje stalno privlačnost z vidika cen. Kar zadeva velikost, je bila Unija še naprej pomemben izvozni trg, saj je za nekatere države izvoznice pomenila skoraj 40 % in za druge približno 25 % vsega izvoza, odvisno od države izvoznice ([35]).

(34) Nadalje je Komisija sklenila, da med ocenjenimi podatki, vključno s stališči zainteresiranih strani, ni bilo elementov, ki bi nakazovali, da bo trg Unije v bližnji prihodnosti postal manj privlačen. Dejansko je, kot je navedeno v tej prilogi (glej na primer pododdelka 1.2.3 in 1.2.5), vse bolj primanjkovalo alternativnih trgov za proizvajalce izvoznike, na katerih bi ti lahko dosegali enake ali podobne količine izvoza kot v preteklosti, zato bi se lahko pritisk uvoza na privlačnem trgu Unije še dodatno povečal.

1.2.1. *Položaj industrije Unije in dejavniki, ki pojasnjujejo njeno delno okrevanje leta 2017*

(35) V oddelku VI.1 začasne uredbe in oddelkih 5.1 do 5.3 dokončne uredbe sta pojasnjena položaj industrije Unije ob koncu analiziranega obdobja in gibanje kazalnikov škode od leta 2013, pri čemer je ugotovljeno, da je bila industrija Unije v občutljivem in ranljivem položaju.

(36) Ugotovitev o ranljivosti kljub delnemu izboljšanju leta 2017 je bila pojasnjena z več dejavniki, ki so industriji Unije omogočili, da je kljub uvozu, ki se je stalno povečeval, šele leta 2017 dosegla na splošno bolj zdrave ravni dobičkonosnosti kot v predhodnih letih ([36]).

(37) Prvič, dobičkonosnost industrije Unije v analiziranem obdobju je pokazala na splošno slabo uspešnost, saj je imela izgube (leta 2013) ali dosegala zelo nizke ravni dobička (2014–2016). Medtem ko je industrija leta 2017 prvič v petletnem obdobju dosegla bolj zdravo raven dobičkonosnosti, ta ni bila tolikšna, da bi nadomestila slabo uspešnost v predhodnih štirih letih. Celo v tistem letu je dobičkonosnost za veliko kategorij izdelkov ostala nizka. Tri kategorije izdelkov so še naprej prinašale izgubo, 13 kategorij izdelkov pa je bilo blizu praga dobičkonosnosti.

([32]) Glej uvodni izjavi 90 in 110 dokončne uredbe.

([33]) Glej poročilo Odbora OECD za jeklo z naslovom Recent developments in steel trade and trade policy measures (Nedavni razvoj dogodkov v trgovini z jeklom in ukrepi trgovinske politike), 17. in 18. september 2018, str. 8, preglednica 2 (ki prikazuje, da je Unija leta 2018 nadalje utrjevala svoj položaj največje države uvoznice jekla na svetu.

([34]) *Vir:* izračuni GD za trgovino na podlagi podatkov iz podatkovne zbirke Global Trade Atlas (https://ihsmarkit.com/index.html) – neobdelani podatki so na voljo na podlagi naročnine. Za podrobnosti glej obvestilo, priloženo dokumentaciji, z dne 30. novembra 2022, preglednica 1.

([35]) *Prav tam.*

([36]) K temu izboljšanju je prispevala tudi uvedba ukrepov v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite za nekatere kategorije izdelkov, vendar je njihova konkretna vloga analizirana v oddelku 1.2.2.

Leta 2017 je le sedem kategorij izdelkov doseglo raven dobičkonosnosti nad 6 % ([37]). V zvezi s tem je bil ključni dejavnik za razliko v letu 2017 povezan z gibanjem in ravnjo prodajnih cen na enoto ter razliko med stroški proizvodnje v primerjavi s predhodnimi leti. Cena se je leta 2017 zvišala za približno 18 % glede na predhodno leto (povečanje za 106 EUR/tono). Hkrati je lahko industrija Unije, čeprav so se stroški proizvodnje tisto leto prav tako zvišali (za 82 EUR/tono v primerjavi s predhodnim letom) ([38]), v analiziranem obdobju dosegla največjo (pozitivno) maržo (36 EUR/tono), kar je privedlo do večje dobičkonosnosti ([39]). Vendar se glede na najnovejši razvoj dogodkov, analiziran v preiskavi, ni pričakovalo, da bodo te izjemne ([40]) razmere daljšega trajanja, prav tako so se kazali jasni trendi, da se stvari že obračajo v drugo smer (glej oddelek 1.2.4).

(38) Drugič, medtem ko je lahko industrija Unije leta 2017 v primerjavi z letom 2013 na splošno povečala obseg prodaje za 7 % ([41]), kar je prispevalo k delnemu izboljšanju njene uspešnosti v zadevnem letu, pa očitno ni mogla v celoti izkoristiti veliko večje potrošnje v istem obdobju (+14 %) ([42]) na trgu Unije, čeprav je imela leta 2017 še vedno na voljo dovolj zmogljivosti (76-odstotna izkoriščenost zmogljivosti leta 2017 v primerjavi s 75-odstotno leta 2016) ([43]), da bi lahko še povečala domačo prodajo. Omeniti je treba, da je industrija Unije leta 2017 komajda izboljšala svojo izkoriščenost zmogljivosti v primerjavi s predhodnim letom. Tako zmanjšano uspešnost bi bilo mogoče pojasniti s precejšnjim vse večjim pritiskom uvoza (z vidika obsega in cen), ki ga je industrija Unije utrpela v ocenjenem obdobju. Pravzaprav je imel od povečanja potrošnje uvoz veliko večjo korist kot proizvajalci Unije. Medtem ko so proizvajalci Unije vsako leto stalno izgubljali tržni delež (s 87,2 % na 81,9 %) ([44]), se je uvoz drastično povečal (+71 %) ([45]), kar je pomenilo povečanje njegovega tržnega deleža z 12,7 % leta 2013 na 18,8 % leta 2017 ([46]). Tržni delež uvoza je v zadnjem obdobju znašal 18,8 %, kar je bilo še več kot leta 2017 (18,1 %). Te trende bi bilo mogoče pojasniti z vztrajnim nelojalnim nižanjem prodajnih cen s strani uvoza ([47]), kar je industriji Unije preprečilo, da bi izkoristila celoten (ali vsaj večji) potencial gibanj na trgu.

(39) Tretjič, medtem ko so se tržne razmere na splošno izboljšale (potrošnja je bila večja, ravni domače prodaje in cen so bile višje), industrija Unije tega še vedno ni mogla prenesti v večjo zaposlenost, saj je v obdobju 2013–2017 v Uniji delo izgubilo skoraj 10 000 delavcev ([48]). Leta 2017 se je stopnja zaposlenosti v primerjavi z letom 2016 celo nekoliko znižala. Nazadnje, zaloge so se v obdobju preiskave povečale za 19 % in leta 2017 ostale visoke ([49]).

(40) Industrija Unije je tako leta 2017 delno izboljšala svojo uspešnost zaradi kombinacije dejavnikov, zlasti povečanja potrošnje in domače prodaje ter večje razlike med ceno jekla in surovin ([50]), vendar je bilo to izboljšanje omejeno zaradi stopnje pritiska uvoza tisto leto, zaradi česar industrija Unije ni mogla v večji meri izkoristiti teh obstoječih dejavnikov. Stalno izgubljanje tržnega deleža in vztrajno nelojalno nižanje prodajnih cen v vseh kategorijah izdelkov ali delovna mesta, ki jih industrija ni mogla nadomestiti, so bili jasni znaki, da si industrija ni popolnoma opomogla od učinkov negativnega poslovanja v predhodnih letih in da je pritisk uvoza tisti, ki pomembno ovira okrevanje.

([37]) Uvodna izjava 53 začasne uredbe.
([38]) Glej preglednico 15 v dokončni uredbi.
([39]) Ti trendi so bili ocenjeni za zadevni izdelek in ne za posamezne kategorije izdelkov.
([40]) Na podlagi primerjave vseh let v analiziranem obdobju.
([41]) Glej preglednico 4 v dokončni uredbi.
([42]) *Prav tam*.
([43]) Glej preglednico 5 v dokončni uredbi.
([44]) Glej preglednico 4 v dokončni uredbi.
([45]) Glej preglednico 2 v dokončni uredbi.
([46]) *Prav tam*.
([47]) Glej Prilogo III k začasni uredbi.
([48]) Glej preglednico 7 v dokončni uredbi.
([49]) Glej preglednico 5 v dokončni uredbi.
([50]) Glej oddelek 1.2.2 za pojasnilo vloge nedavnih ukrepov v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite v uspešnosti industrije Unije leta 2017.

(41) Ker so se nekateri od teh dejavnikov, ki so se leta 2017 razvijali pozitivno, leta 2018 poslabšali (glej v nadaljevanju zadnji razvoj dogodkov in pričakovano gibanje cen jekla in surovin ter pričakovane trende v potrošnji), po pričakovanjih pa naj bi se v teh razmerah pritisk uvoza z vidika obsega in cen povečal, bi bil učinek na finančni položaj industrije Unije torej negativen.

(42) Povedano drugače, medtem ko si je industrija Unije lahko delno opomogla zaradi kumulativnega pozitivnega razvoja vrste ključnih dejavnikov na trgu in počasnejšega povečevanja uvoza leta 2017 v primerjavi s predhodnimi leti ([51]), pa bi negativni obrat, ki ga je večina teh dejavnikov izkazovala konec leta 2018, neizogibno povzročil poslabšanje položaja industrije Unije glede na vztrajno nadaljnje povečevanje pritiska uvoza, ki ga takrat zaradi njegovega obsega in pričakovanih prevladujočih razmer na trgu industrija Unije ne bi mogla zdržati. Posledično je bil položaj industrije Unije ob koncu obdobja preiskave ranljiv za nadaljnje povečevanje uvoza.

1.2.2. *Vloga ukrepov Unije v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite v položaju industrije Unije leta 2017*

(43) V tem oddelku Komisija navaja potrebna dodatna pojasnila in podatke za podkrepitev glede vloge, ki so jo imeli ukrepi v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite pri delnem okrevanju industrije Unije leta 2017.

(44) Komisija je za izvedbo tega najprej izbrala ukrepe, uvedene v letih 2015 in 2016, ker je menila, da so bili to ukrepi, ki bi jim bilo mogoče delno pripisati učinke na uspešnost industrije Unije leta 2017 ([52]). Komisija je zato pred letom 2017, v okviru teh parametrov, uvedla šest ukrepov v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite za uvoz iz kategorij izdelkov, za katere je pozneje veljal zaščitni ukrep ([53]).

(45) Ukrepi so bili naslednji ([54]): Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/501 ([55]), Izvedbena uredba Komisije (EU) 2016/181 ([56]), Izvedbena uredba Komisije (EU) 2016/1778 ([57]), Izvedbena uredba Komisije (EU) 2016/113 ([58]), Izvedbena uredba Komisije (EU) 2016/1777 ([59]) in Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/969 ([60]).

([51]) Skupni uvoz se je povečal za približno milijon ton, njegov tržni delež pa se je s 17,9 % leta 2016 povečal na 18,1 % leta 2017, kar je manj od prejšnjega medletnega povečanja v absolutnem in tudi relativnem smislu.

([52]) V zvezi s tem je Komisija menila, da bi bil na primer ukrep v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite, uveden leta 2013, časovno preveč oddaljen, da bi ga bilo mogoče povezati z boljšo uspešnostjo industrije Unije leta 2017, zato izbrani ukrepi zagotavljajo natančnejšo in ustreznejšo podlago za analizo.

([53]) V nekaterih primerih se obseg ukrepa v zvezi s trgovinsko zaščito za določen izdelek, z vidika zajetih oznak KN, morda ne ujema povsem z opredelitvijo izdelka za ustrezno kategorijo izdelka, za katero velja zaščitni ukrep, zato je ta ocena približna.

([54]) Ti sklici na te uredbe se nanašajo na uredbe o uvedbi začasnega ukrepa, ker se je iz praktičnih razlogov predpostavljalo, da dokler je dajatev (začasna ali dokončna) vzpostavljena, ima podoben učinek na količine, s katerimi se trguje. V vseh teh primerih je preiskava privedla do uvedbe dokončnega ukrepa.

([55]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/501 z dne 24. marca 2015 o uvedbi začasne protidampinške dajatve na uvoz hladno valjanih ploščatih izdelkov iz nerjavnega jekla s poreklom iz Ljudske republike Kitajske in Tajvana (UL L 79, 25.3.2015, str. 23).

([56]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2016/181 z dne 10. februarja 2016 o uvedbi začasne protidampinške dajatve na uvoz nekaterih hladno valjanih ploščatih izdelkov iz jekla s poreklom iz Ljudske republike Kitajske in Ruske federacije (UL L 37, 12.2.2016, str. 1).

([57]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2016/1778 z dne 6. oktobra 2016 o uvedbi začasne protidampinške dajatve na uvoz nekaterih vroče valjanih ploščatih izdelkov iz železa, nelegiranega jekla ali drugega legiranega jekla s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L 272, 7.10.2016, str. 33).

([58]) Uredba Komisije (EU) 2016/113 z dne 28. januarja 2016 o uvedbi začasne protidampinške dajatve na uvoz armaturnih palic iz jekla z visoko odpornostjo proti utrujenosti s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L 23, 29.1.2016, str. 16).

([59]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2016/1777 z dne 6. oktobra 2016 o uvedbi začasne protidampinške dajatve na uvoz nekaterih debelih pločevin iz nelegiranega jekla ali drugih legiranih jekel s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L 272, 7.10.2016, str. 5).

([60]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/969 z dne 8. junija 2017 o uvedbi dokončnih izravnalnih dajatev na uvoz nekaterih vroče valjanih ploščatih izdelkov iz železa, nelegiranega jekla ali drugega legiranega jekla s poreklom iz Ljudske republike Kitajske in spremembi Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2017/649 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz nekaterih vroče valjanih ploščatih izdelkov iz železa, nelegiranega jekla ali drugega legiranega jekla s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L 146, 9.6.2017, str. 17).

(46) Komisija je ugotovila, da se je dobičkonosnost proizvajalcev Unije v teh kategorijah izdelkov sistematično izboljšala v letu po uvedbi ukrepov. Natančneje, ugotovila je, da se je dobičkonosnost leta 2017 na splošno izboljšala ([61]), čeprav je za veliko izdelkov kategorije dobičkonosnost ostala majhna, zlasti za kategorije izdelkov, za katere veljajo nedavni ukrepi v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite, ter da so se uvozne cene tretjih držav (razen tistih, za katere so veljali zadevni ukrepi v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite) leta 2017 na splošno začasno zvišale po uvedbi ukrepov v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite ([62]).

(47) Poleg tega so obsegi, na katere so vplivali nedavni ukrepi trgovinske zaščite, pomenili približno 40 % vsega uvoza v kategorijah izdelkov, za katere so veljali nedavni ukrepi v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite v obravnavanem obdobju ([63]), v letih po uvedbi teh ukrepov v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite pa se je njihov obseg na trgu Unije zmanjšal za več kot 90 % ([64]). Tako je veliko zmanjšanje uvoza, s katerim se je nepošteno trgovalo, do katerega je prišlo po uvedbi ukrepov, proizvajalcem Unije in drugim državam izvoznicam leta 2017 na splošno omogočilo, da so zvišali svoje prodajne cene.

(48) Poleg tega se je dobičkonosnost vseh kategorij izdelkov, za katere so veljali nedavni ukrepi trgovinske zaščite, močno izboljšala ([65]), pri nekaterih je presegla 6 % leta 2017 ([66]). Pri preostalih kategorijah je bilo stanje bolj raznoliko, saj je nekaj kategorij preseglo 6-odstotno dobičkonosnost ali jo skoraj doseglo ([67]), pri drugih kategorijah se je dobičkonosnost izboljšala, a je bila še vedno šibka ali majhna ([68]), spet druge kategorije pa so imele izgubo ali pa približno enoodstotno dobičkonosnost ([69]), ne glede na zadnje trende. To kaže, da stanje v smislu gibanja dobičkonosnosti med kategorijami ni bilo homogeno ter da je na splošno večina kategorij ([70]) leta 2017 bodisi ustvarjala izgubo ali pa so bile stopnje dobičkonosnosti nezadostne, čeprav se je njihovo stanje v primerjavi s predhodnim letom v nekaterih primerih izboljšalo. To potrjuje krhkost splošnega položaja industrije Unije, čeprav je bil položaj boljši kot predhodno leto.

(49) Vendar je bil trend zviševanja cen leta 2017, kot je pojasnjeno v nadaljevanju, začasen in se je začel obračati leta 2018, ko je bila Unija soočena z nenadnim porastom uvoza zlasti iz tretjih držav, za katere ukrepi trgovinske zaščite niso veljali in ki jih ni prizadela preusmeritev trgovine zaradi ukrepa iz oddelka 232 zakona ZDA. To dokazuje obseg uvoza v zadnjem obdobju, ki je dosegel rekordnih 31 314 ton kljub uvedbi nedavnih ukrepov trgovinske zaščite za nekatere kategorije izdelkov. To je pokazalo, da so nedavni ukrepi v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite sicer prispevali k delnemu in začasnemu izboljšanju industrije Unije, vendar so hkrati koristili tudi tistim državam izvoznicam, za katere ukrepi niso veljali, saj so te prav tako začele močno povečevati svojo prisotnost na trgu Unije ([71]).

(50) Tako je Komisija potrdila, da je uvedba ukrepov v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite prispevala k splošni uspešnosti proizvajalcev Unije, kar zadeva navedene kategorije ([72]).

([61]) Vir: analiza, ki jo je GD za trgovino izvedel v zvezi s kazalniki škode, objavljenimi v zadevnih ukrepih, in analiza izpolnjenih vprašalnikov, ki jih je industrija Unije zagotovila po kategorijah izdelkov v okviru prvotne preiskave za uvedbo zaščitnih ukrepov. Za podrobnosti glej obvestilo, priloženo dokumentaciji, z dne 30. novembra 2022, preglednica 4.

([62]) Vir: Eurostat.

([63]) Vsota uvoza, za katerega so veljali ukrepi v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite, uvedeni na podlagi preiskav (čeprav se nanašajo na različna obdobja preiskave in različna leta, npr. 2013 do 2015), je znašala nekoliko več kot 5 milijonov ton.

([64]) Vir: analiza, ki jo je GD za trgovino izvedel za lastne primere instrumentov trgovinske zaščite za obseg uvoza v zadevnem obdobju preiskave, in Eurostat za podatke o uvozu po obdobju preiskave za vsako od zadevnih preiskav za to izvajanje.

([65]) Kategorije 1, 2, 7, 9, 12 in 13.

([66]) Kategorije 1, 2 in 9.

([67]) Glej kategorije 4, 8 in 14.

([68]) Glej kategorije 5, 6, 15, 16 in 26.

([69]) Glej kategorije 3, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 25 in 28.

([70]) Najmanj petnajst kategorij od skupno triindvajsetih, za katere je veljal začasni ukrep (za katere je bila razčlenitev navedena v Prilogi III k začasni uredbi).

([71]) Na primer, Turčija je povečala svojo prisotnost na trgu Unije v kategoriji 1, v kateri so bili oktobra 2016 za Kitajsko uvedeni ukrepi v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite, in sicer z 1 062 247 ton leta 2016 na 2 milijona ton leta 2017 (in skoraj 3 milijone ton leta 2018). Podobno je Indija povečala svojo prisotnost s 443 551 ton na 1 121 334 ton leta 2017 ali Egipt s 47 400 ton leta 2016 na 409 432 ton leta 2017.

([72]) V oddelku 1.2.1 so pojasnjeni razlogi za splošno izboljšanje industrije Unije v zvezi z zadevnim izdelkom.

(51) Poleg tega je utemeljitev v oddelkih 1.2.1 in 1.2.2 jasno pokazala, da nekateri dejavniki, ki pojasnjujejo delno okrevanje Unije (npr. potrošnja), na proizvajalce Unije in države izvoznice niso vplivali ali jim koristili v enaki ali podobni meri, saj so države izvoznice lahko močno povečale (+71 % po obsegu) svojo prisotnost na trgu Unije v škodo proizvajalcev Unije, ki so izgubili tržni delež in v primerjavi s stalno rastjo uvoza le razmeroma skromno povečali splošni obseg prodaje (+7 %).

1.2.3. *Učinek ukrepa iz oddelka 232 zakona ZDA*

(52) Komisija je v dokončni uredbi ([73]) ugotovila, da bo oddelek 232 zakona ZDA povzročil precejšnjo preusmeritev trgovine na trg Unije.

(53) V zvezi s tem je Komisija izvedla podrobnejšo analizo vzorcev uvoza v Unijo in ZDA v splošnem smislu ter nato analizirala ravnanje določenih držav izvoznic. Analiza je pokazala, da se je pri primerjavi uvoza v ZDA in Unijo v prvi polovici leta 2018 s prvo polovico leta 2017 uvoz v ZDA zmanjšal za skoraj en milijon ton (–7 %), v primerjavi z enakim obdobjem leta 2017 pa je uvoz v Unijo izkazal skoraj identičen obraten trend, tj. povečanje uvoza za 1,2 milijona ton (+7 %) (glej uvodno izjavo 26). Pri oceni razvoja dogodkov v drugi polovici leta 2018 in enakem obdobju leta 2017 sta ta obratna trenda še očitnejša. Uvoz v ZDA se je dejansko zmanjšal za 2,4 milijona ton (–19 %), uvoz v Unijo pa se je povečal za več kot 2 milijona ton (+15 %) ([74]).

(54) Rezultat tega je bilo splošno letno zmanjšanje uvoza v ZDA za 3,3 milijona ton (–13 %) in povečanje uvoza v Unijo za 3,2 milijona ton (+11 %), pri čemer je do 72-odstotnega zmanjšanja celotnega obsega za ZDA in 63-odstotnega povečanje uvoza v Unijo prišlo v drugi polovici leta 2018 ([75]).

(55) Tako sta hitrost in obseg povečanja trendov uvoza v drugi polovici leta 2018 pokazala, da je bil učinek ukrepa iz oddelka 232 zakona ZDA vse večji, ko je veljal že nekaj mesecev, ter da so se države izvoznice hitro prilagajale novim razmeram na trgu ([76]).

(56) Komisija je ta trend potrdila po preverjanju ravnanja držav, ki so izvažale na trg ZDA in na trg Unije. Na primer, države, kot so Turčija, Rusija, Južna Koreja in Tajvan ([77]), ki so v ZDA in Unijo izvažale velike količine, so leta 2018 v primerjavi z letom 2017 izkazale naslednje trende: Turčija je zmanjšala izvoz v ZDA za približno 850 000 ton (–45 %) in povečala izvoz v Unijo za 2,6 milijona ton (+56 %). Podobno se je izvoz Rusije v ZDA zmanjšal za več kot 250 000 ton (–36 %), izvoz v Unijo pa se je povečal za 870 000 ton (+23 %); izvoz Južne Koreje v ZDA se je

([73]) Glej uvodne izjave 57 do 62 in preglednico 12 v dokončni uredbi.

([74]) Če bi ta obseg postavili v kontekst: osnovni izračun s povprečno ceno jekla v Uniji leta 2017 pokaže, da bi lahko industrija EU zaradi tega dodatnega uvoza izgubila domačo prodajo v vrednosti približno 1,4 milijarde EUR. To kaže, da je bil potencialni vpliv te dodatne prodaje pomemben.

([75]) Povečanje uvoza v Unijo v letih 2016 in 2017 je bilo veliko manjše, in sicer je znašalo približno milijon ton.

([76]) Glej tudi poročilo Odbora OECD za jeklo z naslovom Recent developments in steel trade and trade policy measures (Nedavni razvoj dogodkov v trgovini z jeklom in ukrepi trgovinske politike), 17. in 18. september 2018, str. 8, preglednica 2.

([77]) V času sprejetja dokončnega zaščitnega ukrepa so bili vzpostavljeni le naslednji štirje ukrepi v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite, ki so vplivali na uvoz v Unijo (trije zoper Rusijo in eden zoper Tajvan): Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/1795 z dne 5. oktobra 2017 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz nekaterih vroče valjanih ploščatih izdelkov iz železa, nelegiranega jekla ali drugega legiranega jekla s poreklom iz Brazilije, Irana, Rusije in Ukrajine ter o zaključku preiskave o uvozu nekaterih vroče valjanih ploščatih izdelkov iz železa, nelegiranega jekla ali drugega legiranega jekla s poreklom iz Srbije (UL L 258, 6.10.2017, str. 24). Izvedbena uredba Komisije (EU) 2016/1328 z dne 29. julija 2016 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve in dokončnem pobiranju začasne dajatve, uvedene na uvoz nekaterih hladno valjanih ploščatih izdelkov iz jekla s poreklom iz Ljudske republike Kitajske in Ruske federacije (UL L 210, 4.8.2016, str. 1). Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/1469 z dne 1. oktobra 2018 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz nekaterih brezšivnih cevi iz železa ali jekla s poreklom iz Rusije in Ukrajine po pregledu zaradi izteka ukrepa v skladu s členom 11(2) Uredbe (EU) 2016/1036 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 246, 2.10.2018, str. 20); Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/1429 z dne 26. avgusta 2015 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz hladno valjanih ploščatih izdelkov iz nerjavnega jekla s poreklom iz Ljudske republike Kitajske in Tajvana (UL L 224, 27.8.2015, str. 10).

zmanjšal za več kot 880 000 ton (–27 %), izvoz v Unijo pa se je povečal za približno 250 000 ton (+8 %); izvoz Tajvana v ZDA se je zmanjšal za približno 160 000 ton (–14 %), izvoz v Unijo pa se je povečal za več kot 500 000 ton (+40 %) ([78]).

(57) Tako so ti podatki pokazali, da so lahko proizvajalci izvozniki na splošno vsaj del količin, izgubljenih za ZDA, pošiljali na trg Unije, v nekaterih primerih pa so lahko svojo prisotnost na trgu Unije povečali za količine, ki so precej presegale količine, izgubljene za ZDA. Glede na velikost trga ZDA ([79]) in glede na dejstvo, da se je ukrep iz oddelka 232 zakona ZDA uporabljal šele nekaj mesecev in zato še ni dosegel vseh predvidenih učinkov ([80]), je bilo razumno pričakovati, da se bo izvoz v ZDA še naprej pomembno zmanjševal ter da se bodo proizvajalci izvozniki lahko prilagodili razmeram in še bolj povečali prisotnost na trgu Unije.

(58) Komisija je zato potrdila, da bi lahko ukrep iz oddelka 232 zakona ZDA v bližnji prihodnosti povzročil še večjo preusmeritev izvoza na trg Unije.

1.2.4. *Najnovejše gibanje cen jekla in surovin*

(59) Komisija je v dokončni uredbi navedla, da ‚so cene jekla v Uniji od tretjega četrtletja leta 2018 začele upadati' ([81]).

(60) V zvezi s tem je Komisija v oddelku 1.2.1 navedla, da je eden od dejavnikov, ki pojasnjuje delno izboljšanje uspešnosti industrije Unije leta 2017, ta, da je bila razlika med ceno jekla in stroški surovin večja kot v katerem koli predhodnem letu analiziranega obdobja. Vendar je nadaljnja analiza najnovejšega razvoja dogodkov pred uvedbo dokončnega ukrepa pokazala, da se je trend obračal ter da se je pozitivna razlika med ceno jekla in stroški surovin postopno manjšala, to pa bi negativno vplivalo na gospodarsko uspešnost industrije Unije.

(61) Kot prikazuje graf 4 ([82]), so se v drugi polovici leta 2018 cene jekla v Uniji vztrajno nižale. Pričakovati je bilo mogoče, da se bo ta trend nadaljeval zaradi negotovih tržnih obetov (glej oddelek 1.2.6) ter zaradi stalnega in vse večjega pritiska uvoza v smislu obsega in cen, kar bi imelo glede na vse slabše ali negotove razmere na trgu verjetno negativen učinek na cene, zaradi česar industrija Unije svojih cen ne bi mogla prilagoditi višjim stroškom. Graf 5 ([83]) prikazuje, kako so se cene nekaterih glavnih surovin za proizvodnjo jekla v istem obdobju stalno višale.

([78]) Vir: za uvoz v ZDA (GTA); za uvoz v EU (Eurostat).

([79]) Trg jekla ZDA je bil po velikosti ena najpomembnejših uvoznih destinacij – glej poročilo OECD z naslovom Recent Developments in Steel Trade and Trade Policy Measures (Nedavni razvoj dogodkov v trgovini z jeklom in ukrepi trgovinske politike), DSTI/SC(2018)3, str. 9, preglednica 3.

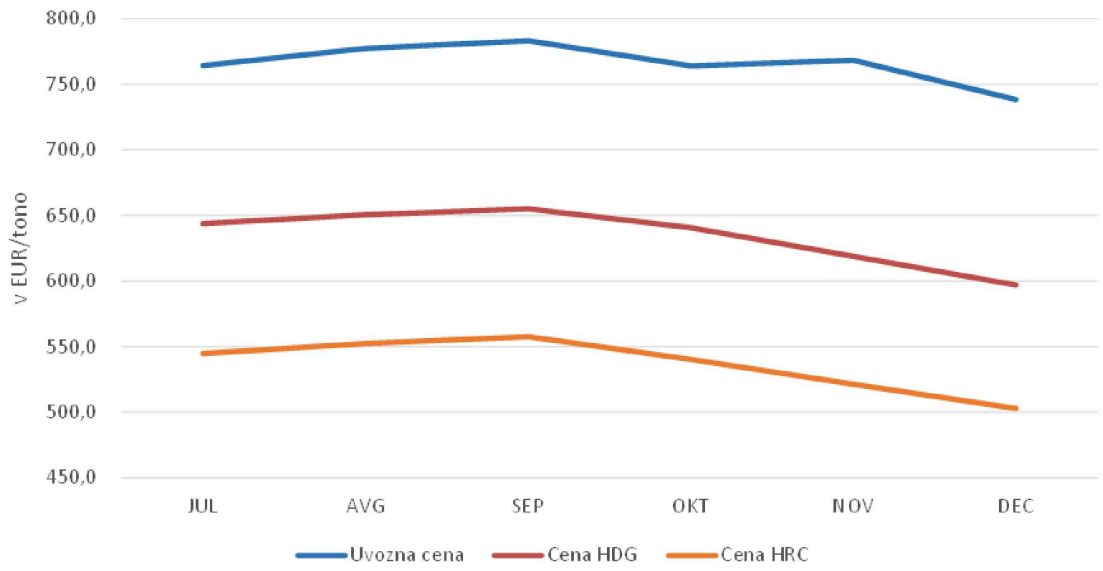
([80]) Glej uvodno izjavo 35 v začasni uredbi: ‚ZDA so izračunale, da bi morala uvedba enotne dajatve za vse izdelke z ukrepom na podlagi oddelka 232, pri kateri ne bi bila izključena skoraj nobena država, zmanjšati uvoz za približno 13 milijonov ton, kar ustreza 7 % potrošnje v Uniji.'

([81]) Glej uvodno izjavo 89 v dokončni uredbi.

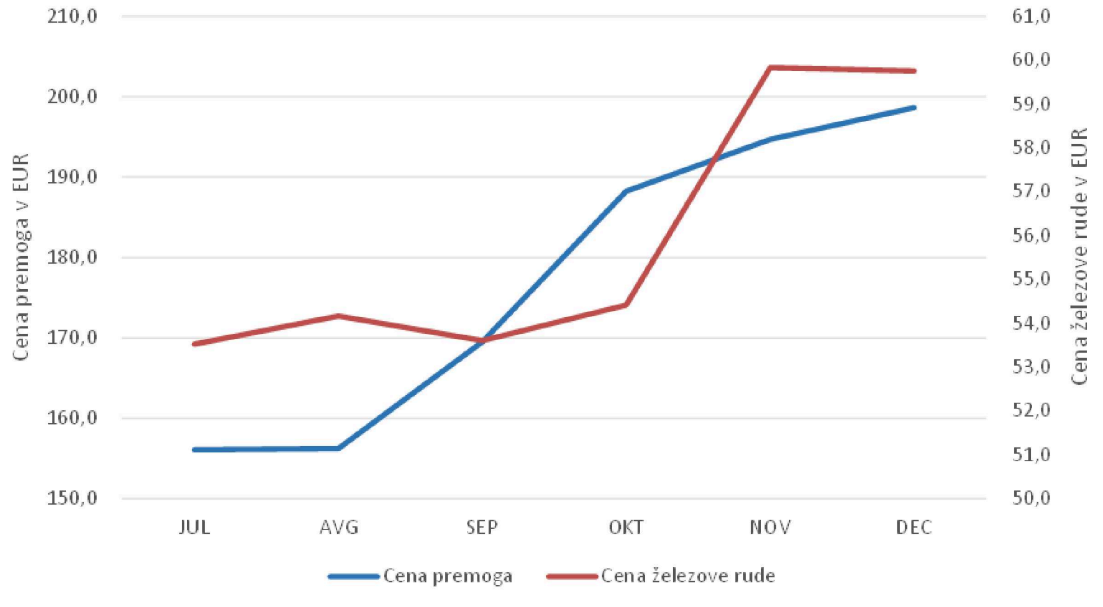
([82]) Vir: Eurostat za uvozne cene ter S&P Global Commodity Insights za cene vroče potopno galvaniziranega jekla (HDG) in vroče valjane kolobarje (HRC).

([83]) Vir: S&P Global Commodity Insights.

Graf 4: Cena vroče potopno galvaniziranega jekla (HDG), cena vroče valjanih kolobarjev (HRC) in uvozna cena v drugi polovici leta 2018



Graf 5: Cene železove rude in premoga v EUR v drugi polovici leta 2018



(62) Tako bi ti skupni trendi, za katere ni bilo znakov izboljšanja v bližnji prihodnosti, industrijo Unije spravili še v bolj nevzdržen finančni položaj.

(63) Poleg tega je Komisija menila, da bi se ob upoštevanju verjetnega nadaljnjega pritiska uvoza in dejstva, da trg ne bo doživljal pomembnejše rasti, trendi nelojalnega nižanja domačih cen, ugotovljeni v prvotni preiskavi, še poslabšali. To bi ustvarilo dodatne težave za proizvajalce Unije, ki bi se morali odločiti, ali bodo tekmovali za tržni delež na račun bolj vzdržnih cen ali pa bodo ohranili višje ravni cen na račun nadaljnjega izgubljanja tržnega deleža. V obeh primerih bi bil vpliv na njihovo finančno uspešnost negativen.

(64) Poleg tega je Komisija ugotovila, da se je to gibanje cen časovno prekrivalo z obdobjem, ko je bil začasni zaščitni ukrep že vzpostavljen (od sredine julija 2018). To kaže na to, da so bile države izvoznice v času veljavnosti ukrepa izvozno še bolj agresivne in da so bile še naprej odločene na trg Unije vstopati z velikimi količinami kljub veljavnemu začasnemu zaščitnemu ukrepu.

1.2.5. *Stanje ukrepov v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite v tretjih državah in presežna zmogljivost*

(65) Komisija je v oddelkih 1.1.1 in 1.1.2 pojasnila razvoj in nedavno stanje v zvezi s presežno zmogljivostjo in ukrepi v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite v tretjih državah. Na podlagi teh informacij je menila, da je malo verjetno, da se bo obstoječe stanje v bližnji prihodnosti spremenilo. Na primer, ukrepi v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite se običajno uvedejo za obdobje petih let in jih je mogoče podaljšati. Zlasti naj bi številni ukrepi, ker so bili uvedeni v petih letih pred sprejetjem zaščitnega ukrepa EU za jeklo ([84]), še naprej veljali vsaj v bližnji prihodnosti. Kar zadeva presežno zmogljivost, poročila, na katera se je sklicevala Komisija, niso navajala znakov, da se bo presežna zmogljivost pomembneje zmanjšala; nasprotno, navajala so, da bi se lahko stanje svetovne presežne zmogljivosti v sektorju še poslabšalo ([85]). Svetovni forum o presežni jeklarski zmogljivosti je dejansko zelo jasno ugotovil, da je bila konec leta 2018 presežna zmogljivost še vedno težava. Navedel je: ‚Presežna jeklarska zmogljivost – svetovni izziv, ki še vedno pesti sektor – proizvajalcem jekla povzroča velike težave, tako v razvitih gospodarstvih kot tudi gospodarstvih v vzponu in v razvoju' ([86]).

(66) Dokazani učinki, ki so jih ti dejavniki imeli na trgu Unije v obliki velikega povečanja uvoza, so podrobneje opisani v oddelku 1.1 in v dokončni uredbi. Ker naj bi se v bližnji prihodnosti nadaljevali, naj bi bili njihovi učinki po pričakovanjih enaki in bi zato skupaj z ukrepom iz oddelka 232 zakona ZDA povzročili še dodatno povečanje uvoza v Unijo, s posledičnimi negativnimi učinki na industrijo Unije, če zaščitni ukrep ne bi bil uveden.

(67) Zato je Komisija sklenila, da bodo imeli ti elementi v bližnji prihodnosti še naprej pomembno vlogo na trgu jekla Unije in so zato pomembni za analizo tveganja za nastanek resne škode.

1.2.6. *Tržni obeti in napovedi*

(68) V analiziranem obdobju se je potrošnja jekla na trgu Unije vsako leto povečala ([87]). Tako je lahko tudi industrija Unije na splošno povečala obseg prodaje, to pa ji je omogočilo, da je do neke mere zmanjšala pritisk uvoza, ki ga je bila deležna ter ki se je izražal z vztrajnim nelojalnim nižanjem prodajnih cen in vztrajno izgubo tržnega deleža. Kot je pojasnjeno v oddelku 1.2.1, je leta 2017 to povečanje prodaje v razmerah okrevanja cen (v splošnem smislu in

([84]) Približno 140 preiskav, na podlagi katerih so bili sprejeti ukrepi, se je začelo leta 2015 ali pozneje, zato naj bi ukrepi načeloma trajali vsaj do leta 2021 (tj. še najmanj dve leti po zaključku preiskave za uvedbo zaščitnih ukrepov EU). Vir: STO, portal za integrirano trgovinsko informiranost (Integrated Trade Intelligence Portal (I-TIP)).

([85]) Glej poročilo OECD z naslovom Recent Developments in Steelmaking Capacity (Nedavni razvoj dogodkov na področju zmogljivosti proizvodnje jekla), DSTI/SC(2018)2/FINAL: ‚[…] posodobljene informacije o napovedanih investicijskih projektih kažejo, da se trenutno izvaja za skoraj 52 milijonov ton povečanj bruto zmogljivosti, ki bi se lahko začele uporabljati v triletnem obdobju 2018–2020. Povečanje zmogljivosti za dodatnih 39 milijonov ton je trenutno v fazi načrtovanja za možen začetek v istem obdobju.'

([86]) Svetovni forum o presežni jeklarski zmogljivosti, ministrsko poročilo, 20. september 2018, odstavek 2.

([87]) Dokončna uredba, preglednica 4.

v primerjavi z gibanjem stroškov) industriji Unije omogočilo, da si je delno opomogla od stalne negativne finančne uspešnosti v predhodnih letih. Komisija je v oddelku 1.2.4 opozorila na trend zniževanja cen jekla v Uniji hkrati z zviševanjem cen surovin.

(69) Komisija je nato ocenila gospodarske obete in napovedi za obdobje, ki bi sledilo zaključku preiskave, da bi se ocenil obstoj tveganja za nastanek resne škode, pri čemer je analizirala različne specializirane tržne vire.

(70) V zvezi s tem so viri vztrajno nakazovali scenarij negotovosti in ohlajanje povpraševanja po jeklu po vsem svetu v bližnji prihodnosti. Svetovno jeklarsko združenje je navedlo, da se bo ‚leta 2019 upočasnjevanje povpraševanja po jeklu nadaljevalo […]. Brexit brez dogovora in trgovinska vojna predstavljata tveganje.' ([88]) Opomnilo je tudi, da ‚se je moč okrevanja povpraševanja po jeklu, opažena leta 2017, prenesla v leto 2018, vendar so se tveganja povečala. Naraščajoče trgovinske napetosti in volatilna valutna gibanja še povečujejo negotovost.' ([89])

(71) OECD je navedel, da ‚se zdi okrevanje (razmer na trgu jekla) krhko zaradi vztrajnih strukturnih neravnovesij' ([90]). Drugi tržni viri, kot je S&P Global Platts, so to negotovost upoštevali v svoji svetovni tržni napovedi iz decembra 2018.

(72) Poleg tega je svetovni forum o presežni jeklarski zmogljivosti septembra 2018 ugotovil, da ‚medtem ko so razmere na trgu jekla leta 2017 pokazale nekaj cikličnega okrevanja, pa osnovni trend v svetovnem povpraševanju po jeklu ostaja šibak, presežna zmogljivost pa velika' ([91]).

(73) Podobno je Eurofer (jeklarsko združenje EU) navedel, da ‚[…] tekoča trgovinska trenja z ZDA in ohlajanje svetovnega povpraševanja nakazujejo, da bi se lahko zunanja tveganja še naprej povečevala, to pa bi povečalo negotovost in vodilo do slabših napovedi za uporabnike jekla v EU' ([92]).

(74) Tako so analizirani podatki iz različnih virov stalno nakazovali, da se v najboljšem primeru pričakuje skromno povečanje potrošnje jekla, čeprav niti to ni bilo gotovo, saj so se napovedi poslabševale zaradi vse večje negotovosti. Posledično bi bilo zaradi stagnacije svetovnega povpraševanja po jeklu še bolj verjetno, da bodo izvozniki jekla prodajali na privlačen trg Unije.

Sklep o tveganju za nastanek resne škode

(75) Podatki, analizirani v tem oddelku, so potrdili, da se bo uvoz po vsej verjetnosti precej povečal in da se bo pritisk uvoza torej nadaljeval, tako v smislu količin kot tudi cen, in sicer zaradi vztrajne presežne zmogljivosti in vse večjega števila ukrepov v zvezi z instrumenti trgovinske zaščite v tretjih državah, katerih učinki na izvoz se bodo nadaljevali. Poleg tega bi bili učinki oddelka 232 zakona ZDA po vsej verjetnosti iz meseca v mesec očitnejši, kar bi še okrepilo pritisk na trg Unije z večjim tveganjem preusmeritve trgovine, katere prvi znaki so se že pokazali.

(76) Komisija je na podlagi tega tudi potrdila nasprotna trenda cen jekla in surovin v drugi polovici leta 2018 ter negotove tržne obete za bližnjo prihodnost.

(77) Zato je Komisija glede na elemente, analizirane v tej prilogi, skupaj z ugotovitvami v prvotnem ugotavljanju potrdila, da obstaja tveganje za nastanek resne škode in da bi taka resna škoda nastala, če Komisija ne bi uvedla dokončnega zaščitnega ukrepa.

([88]) Glej napoved Svetovnega jeklarskega združenja z naslovom Global Steel Market Outlook (Obeti za svetovni trg jekla) – seja Odbora OECD za jeklo, 17. september 2018.

([89]) Glej kratkoročne obete Svetovnega jeklarskega združenja z naslovom Worldsteel Short Range Outlook (Kratkoročni obeti za svetovni trg jekla), oktober 2018, sporočilo za javnost.

([90]) Glej poročilo OECD z naslovom Steel Market Developments (Razvoj dogodkov na trgu jekla), 85. seja Odbora za jeklo, september 2018. Glej tudi strani 7 in 8 v dokumentu OECD z naslovom Global Economic Outlook (Napoved svetovne gospodarske rasti), 17. september 2018, kjer je pričakovana rast popravljena navzdol (tudi v Uniji) in je navedeno, da ‚se je svetovna trgovina zaradi vse večjih negotovosti v zvezi s trgovinsko politiko upočasnila'.

([91]) Svetovni forum o presežni jeklarski zmogljivosti, ministrsko poročilo, 20. september 2018, odstavek 2.

([92]) Glej napoved EUROFER z naslovom Economic and Steel Market Outlook 2018-2019 (Obeti za gospodarstvo in trg jekla za obdobje 2018–2019), 25. oktober 2018.

1.3. **Obveznosti, zaradi katerih se je povečal uvoz**

(78) Člen XIX:1(a) GATT 1994 v ustreznem delu določa: ‚[Č]e se zaradi […] učinka obveznosti, ki jih ima [članica] na podlagi tega sporazuma, vključno s tarifnimi koncesijami, kateri koli izdelek uvaža na ozemlje zadevne [članice] v tako povečanih količinah […]‘.

(79) Zadevni *izdelek* zajema več tarifnih postavk ([93]).

(80) V zvezi z vsemi temi tarifnimi postavkami ima Evropska unija tarifne obveze zaradi tarifnih koncesij iz prejšnjih krogov večstranskih trgovinskih pogajanj, kot sledi ([94]):

— 0 % ad valorem

(81) Te koncesije so bile v času določitve zaščitnega ukrepa vpisane v del I, oddelek II, seznama koncesij in obveznosti Evropske unije, potrjenega kot seznam EU CLXXIII – Evropska unija, 1. decembra 2016 ([95]), kakor je bil spremenjen. Stolpec za ‚druge dajatve in takse‘ v tem seznamu in v zvezi z navedenimi tarifnimi postavkami je bil prazen.

(82) Zaradi teh koncesij, vpisanih na seznam koncesij in obveznosti Evropske unije, priložen GATT in vključen na podlagi člena II:7 GATT 1994, je imela Evropska unija v času določitve zaščitnega ukrepa *obveznosti na podlagi GATT 1994*, in sicer: člen XI:1, ki prepoveduje netarifne omejitve na uvoz navedenih izdelkov, ter zlasti člen II:1(a) in (b), prvi in drugi stavek, GATT 1994. V skladu s členom II:1(b), prvi stavek, EU ne sme, če ni veljavne izjeme, uvesti običajnih carin za zadevni izdelek, razen tistih, ki so navedene v ustreznem delu seznama koncesij in obveznosti EU, tj. ničelne stopnje, ki je zgoraj poudarjena za vsako zajeto tarifno postavko. V času prvotne določitve zaščitnega ukrepa in v času uvedbe dokončnega zaščitnega ukrepa so bile uvozne tarife, ki jih je EU uporabila za izdelek, zajet z zaščitnim ukrepom, 0 %. Povedano drugače, za običajne carine so bile uporabljene tarife že najvišje, kot jih dovoljuje člen II:1(a) in (b), prvi stavek, GATT 1994. Kar zadeva druge dajatve ali takse, člen II:1(b), drugi stavek, ni omogočal prožnosti za uvedbo dodatnih drugih dajatev ali taks razen običajnih carin.

(83) Izdelek, za katerega velja zaščitni ukrep, se je uvažal v večjih količinah (kot je ugotovljeno v dokončnem zaščitnem ukrepu) *zaradi* navedenih obveznosti, ki jih nalaga GATT 1994 (člen XI:1, člen II:1(a) in (b), prvi in drugi stavek, GATT 1994), ker so te obveznosti skupaj s tarifnimi koncesijami Evropske unije iz zaporednih krogov večstranskih trgovinskih pogajanj okrepile in zavarovale pogoje dostopa na trg za uvoz izdelka, za katerega velja zaščitni ukrep na trgu Evropske unije. Navedene tarifne obveze Evropske unije so tako povzročile povečanje uvoza in EU niso omogočale, da bi namesto uvedbe zaščitnega ukrepa zvišala običajne carine. To hkrati pojasni, kako se je zaradi zadevnih obveznosti povečal uvoz, ki je pomenil tveganje za nastanek resne škode.

(84) Opredeljene obveznosti iz GATT so EU hkrati onemogočile, da bi zvišala uvozne dajatve, uporabljene za zadevni izdelek. Te so bile torej ‚obveznosti Evropske unije iz GATT 1994, ki [so] omej[ile] njeno zmožnost preprečitve ali odprave škode zaradi povečanega uvoza‘. Sočasno je Evropska unija ‚začasno prekin[ila] te obveznosti zaradi‘ zaščitnega ukrepa.“

([93]) Glej Prilogo I k dokončni uredbi.
([94]) Za več podrobnosti glej obvestilo, priloženo dokumentaciji, z dne 30. novembra 2022, preglednica 5.
([95]) Dokument STO WT/Let/1220.

SKLEPI

SKLEP KOMISIJE (EU) 2023/105

z dne 26. julija 2022

o ukrepih SA.33960 2012/C (ex 2012/NN), ki jih je Francoska republika izvajala v korist zaporednih upravljavcev letališča Beauvais-Tillé in letalskih družb, ki so na njem opravljale letalske storitve

(notificirano pod dokumentarno številko C(2022) 5076)

(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) PDEU,

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

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

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

(1) Komisija je v dopisu z dne 27. novembra 2009 prejela pritožbo v zvezi z ugodnostmi, ki naj bi jih imela letalska družba Ryanair na nekaterih regionalnih in lokalnih francoskih letališčih. Kar zadeva letališče Beauvais-Tillé, se pritožba nanaša tudi na finančne prispevke, ki naj bi jih prejeli trgovinska in industrijska zbornica Oise (v nadaljnjem besedilu: zbornica) in Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais (v nadaljnjem besedilu: družba SAGEB), ki sta zaporedoma upravljali letališče. Pritožba se opira predvsem na poročilo regionalne računske zbornice Pikardije 3. septembra 2007 ([2]).

(2) Komisija je z dopisom z dne 16. marca 2010 francoskim organom poslala nezaupno različico pritožbe in jih pozvala, naj pojasnijo prijavljene ukrepe (v nadaljnjem besedilu: zadevni ukrepi). Francoski organi so odgovorili z dopisoma z dne 31. maja in 7. junija 2010, odgovore so dopolnili še z dopisom z dne 2. novembra 2011. Komisija je z dopisom z dne 5. decembra 2011 te odgovore posredovala pritožniku in od Francije zahtevala dodatne informacije. Francoski organi so svoje pripombe in odgovore poslali z dopisom z dne 31. januarja 2012.

([1]) UL C 279, 14.9.2012, str. 23.

([2]) Poročilo o sklepnih ugotovitvah glede upravljanja trgovinske in industrijske zbornice Oise je na voljo na http://www.ccomptes.fr/fr/CRC20/documents/ROD/PIR200714.pdf.

(3) Komisija je z dopisom z dne 30. maja 2012 Francijo obvestila o svoji odločitvi (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka), da po eni strani v zvezi z morebitnimi pomočmi, ki so se v letih 2000–2008 zaporedno izplačevale zbornici in družbi SAGEB, in po drugi strani v zvezi z morebitnimi pomočmi, ki sta jih med 1. januarjem 1997 in 30. majem 2012 različnim letalskim prevoznikom izplačevali zbornica in družba SAGEB, začne formalni postopek preiskave iz člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU).

(4) Sklep o začetku postopka je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ([3]). Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo pripombe o zadevnih ukrepih.

(5) Komisija je pripombe Francije prejela z dopisom z dne 14. avgusta 2012. Nato je 25. oktobra 2012 prejela skupno predložitev pripomb mešanega sindikata letališča Beauvais (Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais, v nadaljnjem besedilu: sindikat SMABT), zbornice in družbe SAGEB. Letalska prevoznika Ryanair in Wizz Air sta Komisiji pripombe poslala 26. oktobra 2012. Francija je v dopisu z dne 21. decembra 2012 navedla, da ne želi odgovoriti na te pripombe.

(6) Družba Ryanair je poleg tega z dopisi z dne 10. aprila 2013, 20. decembra 2013, 9. in 31. januarja 2014, 7. februarja 2014, 28. marca 2014, 27. januarja 2015, 7. decembra 2015 in 1. aprila 2019 predložila več splošnih skupnih pripomb k vsem zadevam v zvezi z državnimi pomočmi, ki jih obravnava Komisija in se nanašajo nanjo. Družba Ryanair je Komisiji 12. in 26. septembra 2014 ter 6. novembra 2014 predložila tudi poročila o ekonomski analizi, ki jih je pripravilo svetovalno podjetje Oxera.

(7) Svoje pripombe je 21. marca 2014 predložila tudi družba Wizz Air. Ta letalski prevoznik je 4. novembra 2014 prav tako predložil poročila o ekonomski analizi v zvezi z letališčem Beauvais, ki jih je pripravilo podjetje Oxera.

(8) Komisija je Franciji sporočila pripombe zainteresiranih strani in ji dala možnost, da nanje odgovori ([4]). Francija ji je odgovorila z dopisi z dne 13. julija 2012, 21. decembra 2012, 7. junija 2013, 29. januarja 2014, 23. maja 2014, 18. decembra 2015 in 24. junija 2019. Francija je v dopisu z dne 13. julija 2012 Komisiji sporočila, da k prejetim pripombam nima komentarjev razen tistih, ki jih je že predložila v zadevi v zvezi z letališčem Marseille Provence ([5]). Poleg tega je z dopisi z dne 25. julija 2012, 29. januarja 2014, 23. maja 2014 in 18. decembra 2015 Komisijo obvestila, da ne želi odgovoriti na pripombe tretjih strani.

(9) Komisija je z dopisom z dne 24. februarja 2014 Franciji in zainteresiranim tretjim stranem, ki so že predložile pripombe, sporočila, da namerava oceniti združljivost zadevnih ukrepov z notranjim trgom na podlagi Smernic o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom ([6]) (v nadaljnjem besedilu: smernice iz leta 2014). 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* ([7]) objavljeno obvestilo, v katerem so bile Francija in zainteresirane tretje strani pozvane k predložitvi pripomb v zvezi s tem.

(10) Francija je 19. marca 2014 predložila pripombe k smernicam iz leta 2014. Sindikat SMABT, družba SAGEB in zbornica so Komisiji 14. marca 2014 skupaj predložili pripombe. Družbi Wizz Air in Air France sta pripombe predložili 21. marca 2014 oziroma 25. aprila 2014, z dopisom z dne 13. maja 2014 jih je predložila tudi nevladna organizacija Transport & Environnement. Vse te pripombe so bile Franciji posredovane z dopisom z dne 28. maja 2014. Ta pa nanje ni želela odgovoriti.

(11) Komisija je z dopisoma z dne 16. aprila 2014 in 16. julija 2014 Francijo pozvala, naj predloži dodatne informacije. Francija ji je odgovorila z dopisoma z dne 19. junija 2014 oziroma 18. avgusta 2014.

([3]) UL C 279, 14.9.2012, str. 23.

([4]) Z dopisi z dne 30. maja 2012, 15. junija 2012, 3. maja 2013, 9. januarja 2014, 23. januarja 2014, 4. februarja 2014, 2. julija 2014, 12. septembra 2014, 16. decembra 2015 in 17. maja 2019.

([5]) Sklep (EU) 2016/1698 Komisije z dne 20. februarja 2014 o ukrepih SA.22932 (2011/C) (ex NN 37/2007), ki jih je Francija izvedla v korist letališča Marseille Provence in letalskih prevoznikov, ki uporabljajo to letališče (UL L 260, 27.9.2016, str. 1).

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

([7]) UL C 113, 15.4.2014, str. 30.

2. OKVIR POMOČI

2.1 Značilnosti letališča Beauvais

(12) Letališče Beauvais je francosko civilno letališče, ki leži v občini Tillé v departmaju Oise 3 km severno od mesta Beauvais in približno 90 km od Pariza. Odprto je za notranji in mednarodni komercialni promet. Letališče Beauvais leži 68 km od letališča Amiens-Glisy, 80 km od letališča Roissy-Charles de Gaulle, približno 90 km od letališča Rouen in 106 km od letališča Orly-sud.

(13) Družba Ryanair je od 1. maja 1997 začela izvajati več letov na liniji med letališčem Beauvais in različnimi evropskimi destinacijami. Od leta 2002 je več letalskih prevoznikov (Goodjet, Volare, Air Horizons, Sterling itd.) postopoma uvedlo redne linije z letališča Beauvais. Družba Ryanair pa je kljub povečanju prometa in prihodu novih letalskih prevoznikov ostala glavna letalska prevoznica na letališču: promet, pripisan tej družbi, je predstavljal v povprečju več kot 80 % celotne dejavnosti letališča po številu potnikov v letih 1997–2011. Nizkocenovni promet je leta 2011 predstavljal skoraj vso dejavnost letališča.

(14) Potniški promet letališča v letih 1997–2011 je povzet v preglednici 1.

Preglednica 1

Potniški promet na letališču Beauvais (število potnikov) v letih 1997–2011 ([8])

	Število potnikov	***Od tega družbe Ryanair***	***Od tega družbe Blue Air***	***Od tega družbe Wizz Air***
1997	207 000	127 453 (62 %)		
1998	260 000	194 211 (75 %)		
1999	387 000	315 771 (81,5 %)		
2000	387 229	346 551 (89 %)		
2001	422 972	371 376 (87 %)		
2002	677 857	459 572 (68 %)		
2003	969 445	806 383 (83 %)		
2004	1 427 595	1 292 368 (91 %)		40 919
2005	1 848 484	1 528 405 (83 %)	4 023	162 465
2006	1 887 971	1 626 279 (86 %)	28 947	148 861
2007	2 155 633	1 907 662 (88,5 %)	69 795	138 256
2008	2 484 635	2 212 165 (89 %)	81 072	178 340
2009	2 591 864	2 210 078 (85 %)	79 414	300 088
2010	2 931 796	2 465 476 (84 %)	84 660	377 812
2011	3 677 794	3 185 327 (87 %)	90 083	401 370

([8]) Glede na priloge k dopisu francoskih organov z dne 31. januarja 2012.

2.2 **Upravljavca letališča Beauvais**

2.2.1 *Upravljanje letališča s strani zbornice (od leta 1960 do 31. maja 2008)*

(15) Zbornica je letališče Beauvais do 31. decembra 1992 upravljala na podlagi tridesetletne koncesijske pogodbe za javno opremo, ki jo je leta 1960 podpisala z državo, tedanjo lastnico letališča. Nato ga je upravljala v okviru dovoljenja za začasno uporabo javnih površin (v nadaljnjem besedilu: dovoljenje za začasno uporabo), izdanega 1. oktobra 1997 v obliki prefekturnega odloka, ki je pravno pokrival upravljanje letališča od 1. januarja 1993 do 31. decembra 1999. To dovoljenje za začasno uporabo je bilo do 3. maja 2002 večkrat podaljšano.

(16) Država je zbornici s koncesijsko pogodbo, ki je bila sklenjena 30. januarja 2002 in je začela veljati 4. maja 2002, za pet let podelila koncesijo za gradnjo, vzdrževanje in upravljanje letališča Beauvais.

(17) Država je lastništvo in pristojnosti za urejanje, vzdrževanje in upravljanje letališča Beauvais s pogodbo z dne 1 marca 2007 z učinkom od 1. marca 2008 prenesla na sindikat SMABT.

(18) Sindikat SMABT, ustanovljen s prefekturnim odlokom z dne 20. oktobra 2006, združuje regijo Pikardijo (38 % finančnih sredstev sindikata SMABT), departma Oise (38 % finančnih sredstev) in aglomeracijsko skupnost Communauté d'Agglomération du Beauvaisis (ki je postala skupnost občin) območja Beauvais (v nadaljnjem besedilu: skupnost občin območja Beauvais; 24 % finančnih sredstev). Deluje po načelu združevanja že obstoječih storitev skupnosti članic, zato je bila z departmajem Oise sklenjena pogodba o opravljanju storitev, ki omogoča dodelitev javnih uslužbencev departmaja. Država nad sindikatom SMABT izvaja proračunski nadzor ([9]) in nadzor zakonitosti, kot sta opredeljena v določbah splošnega zakonika o ozemeljskih skupnostih, veljavnega ob njeni ustanovitvi, zlasti členov L. 1612-1 do L. 1612-20 in L. 3132-1 do L. 3132-4 tega zakonika.

(19) Sindikat SMABT je na razpravi z dne 7. junija 2007 predstavil svoje stališče o načelu prenosa pooblastil javne službe za upravljanje letališča Beauvais in avtobusne linije med letališčem Beauvais in Parizom ter je svojemu predsedniku odobril začetek postopka javnega razpisa. Ta postopek je zajemal prenos naslednjih nalog na zastopnike:

— vzdrževanje, oskrba in upravljanje letališča Beauvais,

— izvedbo določenega števila del v okviru večletnega naložbenega načrta, ki bi moral zajemati zlasti naložbe v zvezi z vzdrževanjem naprav in postavitvijo komercialne infrastrukture (zlasti gradnja drugega letališkega terminala),

— upravljanje medkrajevnih avtobusnih linij, ki povezujejo letališče s Parizom in drugimi destinacijami v regiji Île-de-France.

(20) Država je do zaključka postopka javnega razpisa iz uvodne izjave 19 koncesijsko pogodbo z dne 30. januarja 2002, sklenjeno z zbornico, podaljšala do 1. marca 2008 ([10]). Sindikat SMABT, ki je nadomestil državo, je z aneksom z dne 29. februarja 2008 pogodbo drugič podaljšal, in sicer do 31. maja 2008.

(21) Navesti je treba, da je dejavnost upravljanja letališča Beauvais s strani zbornice bremenila proračun, ločen od ostalih dejavnosti splošne službe zbornice. Poleg tega so bili računi za komercialne dejavnosti letališča Beauvais zaradi izračuna letališke pristojbine, ki jo je generalna direkcija za civilno letalstvo pobirala za financiranje letaliških infrastrukture in naprav v okviru državnih dejavnosti države, ločeni od računov za državne dejavnosti. Glavni računovodski in poslovni podatki v zvezi z upravljanjem letališča v obdobju 1997–2008 zbornice so povzeti v preglednici 2:

([9]) Namen proračunskega nadzora je zagotoviti spoštovanje predpisov, ki se uporabljajo pri pripravi, sprejemanju in izvrševanju proračunov lokalnih skupnosti in njihovih javnih ustanov. Ta nadzor izvaja izključno prefekt v skladu z določbami členov L. 1612-1 do L. 1612-20 splošnega zakonika o lokalnih skupnostih in člena 72 ustave Francoske republike v povezavi z regionalnimi računskimi zbornicami. Samo prefekt ima pravico do spreminjanja proračunskih dokumentov v okviru nadomestnega pooblastila, ki mu omogoča, da po uradni dolžnosti opredeli proračun in ga naredi izvršljivega. Proračunski nadzor obsega datum sprejetja proračuna, njegovo dejansko uravnoteženost, pripravo računovodskih izkazov, primanjkljaj upravnega računa in primanjkljaj ob vknjižbi ter pooblastilo po uradni dolžnosti za obvezne odhodke.

([10]) Člen 58 zakona z dne 30. decembra 2006 o spremembi zakona o javnih financah za leto 2006.

Preglednica 2

Ključni računovodski podatki letališke službe zbornice (v tisoč EUR) [11]

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Prihodki od avtobusa	459	657	1 295	1 403	1 749	3 546
Prihodki družbe Ryanair	ni podatka	ni podatka	ni podatka	ni podatka	706	848
Prihodki skupaj	2 566	2 892	4 153	4 199	5 264	13 109
Plačila družbi Ryanair	ni podatka	ni podatka	ni podatka	ni podatka	462	534
Stroški skupaj	2 417	3 413	3 631	4 675	5 704	13 069
Rezultat	149	– 521	522	– 475	– 440	40
Neto osnovna sredstva	2 679	3 146	27 126	2 595	2 550	2 887
Bilančna vsota	3 121	3 933	3 301	3 411	3 808	8 163
	2003	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008** [12]
Prihodki od avtobusa	5 341	8 007	12 840	11 845	12 936	5 858
Prihodki družbe Ryanair	1 502	2 379	2 777	2 904	3 425	1 643
Prihodki skupaj	16 915	18 934	26 982	30 525	33 264	17 933
Plačila družbi Ryanair	834	1 146	1 272	1 348	1 558	765
Stroški za avtobus			6 078	6 210	6 403	2 821
Stroški skupaj	13 874	22 414	26 179	28 731	29 928	17 950
Rezultat	3 042	– 3 480	803	1 794	3 335	– 17
Neto osnovna sredstva	5 198	8 017	10 833	14 448	15 425	150
Bilančna vsota	9 353	15 283	18 234	31 585	33 560	16 374

[11] Glede na informacije francoskih organov z dne 31. januarja 2012. Avtobusna linija Pariz–Beauvais je začela obratovati maja 1997. Zmanjšanje poslovnega izida leta 2004 je po navedbah Francije mogoče pojasniti s posebej velikimi rezervacijami za obnovo osnovnih sredstev, na katera se nanaša koncesija (5 216 500 EUR), in rezervacijami za velika popravila (590 000 EUR). Premoženje, vključeno v načrt obnove, zajema zlasti obnovitvena dela na glavni vzletno-pristajalni stezi, parkirnih mestih za letala in voznih stezah, cestnih povezavah ter ogrevalnih, električnih in vodovodnih napeljavah.

[12] Za obdobje od 1. januarja 2008 do 31. maja 2008.

2.2.2 *Upravljanje letališča s strani družbe SAGEB (od 1. junija 2008)*

(22) Sindikat SMABT je ob koncu konkurenčnega izbirnega postopka iz uvodne izjave 19 pooblastilo za upravljanje letališča Beauvais prenesel ([13]) na skupino zbornica-Veolia Transport v okviru sporazuma o prenosu pooblastil za opravljanje javnih storitev (v nadaljnjem besedilu: sporazum o prenosu pooblastil), ki je bil 19. marca 2008 (z učinkom od 1. junija 2008) sklenjen za 15 let ([14]). Družba SAGEB je v skladu s pogoji sporazuma o prenosu pooblastil ob ustanovitvi samodejno nadomestila skupino zbornica-Veolia Transport pri delovanju kot pooblaščenka. Navedeni sporazum na datum tega sklepa še vedno velja.

(23) Družba SAGEB je poenostavljena delniška družba, katere 51 % kapitala je imela prvotno v lasti zbornica, 49 % pa družba Veolia Transport, ki je bila v lasti večinoma zasebne skupine Veolia Environnement ([15]). Družba Veolia Transport je bila marca 2011 nadomeščena z družbo Veolia-Transdev (družbo v polovični lasti skupine Veolia Environnement in polovični lasti Caisse des Dépôts et Consignations), ki je prevzela celoten delež družbe Veolia Transport, ki ga je ta imela v družbi SAGEB. Notranje delovanje in organizacija družbe SAGEB sta opisana v uvodni izjavi 291 in naslednjih.

(24) V preglednici 3 so povzete zaporedne pogodbe v zvezi z upravljanjem letališča Beauvais.

Preglednica 3

Upravljanje letališča Beauvais – povzetek

Lastnik	Obdobje	Upravljavec	Vrsta pravnega akta	Datum pravnega akta
Država	1. 1. 1993–4. 5. 2002	zbornica	dovoljenje za začasno uporabo	prefekturni odlok z dne 1. 10. 1997
	4. 5. 2002–29. 2. 2008	zbornica	koncesijska pogodba	30. 1. 2002
Sindikat SMABT	1. 3. 2008–1. 6. 2008	zbornica		
	1. 6. 2008–31. 5. 2023	družba SAGEB	sporazum o prenosu pooblastil	19. 3. 2008

3. **PODROBEN OPIS UKREPOV**

(25) Zadevni ukrepi zajemajo po eni strani finančne podpore, ki so jih ozemeljske skupnosti dodelile zaporednima upravljavcema letališča Beauvais, in po drugi finančne podpore, ki sta ta upravljavca dodelila različnim letalskim prevoznikom.

3.1 **Finančna podpora letališču Beauvais**

(26) Finančna podpora, dodeljena letališču Beauvais, je bila v dveh oblikah: po eni strani zajema finančna sredstva za naložbe v infrastrukturo letališča Beauvais, po drugi pa prispevke, izplačane za njegovo upravljanje.

([13]) Dodatek sindikata SMABT z dne 25. februarja 2008.

([14]) Podrobnejši opis postopka prenosa pooblastil je naveden v uvodni izjavi 159 in naslednjih.

([15]) Kapital družbe Veolia Environnement je bil leta 2008 razdeljen tako: Caisse des dépôts et consignations (javni subjekt) (10 %), Groupama (5,55 %), družba Capital Research and Management Company (5,04 %), družba EDF (3,87 %), družba Veolia Environnement (3,17 %), posamezniki in drugi zasebni vlagatelji v obliki delnic (72,37 %) (https://www.veolia.com/sites/g/files/dvc2491/files/imported-documents/2016/11/Rapport_financier_annuel_-_Document_de_reference_2008_20090406_0.pdf).

3.1.1 *Pogodbeni okvir za subvencije za letališče Beauvais*

3.1.1.1 Dovoljenje za začasno uporabo javnih površin (od 1. januarja 1993 do 3. maja 2002)

(27) Zbornica je bila na podlagi tega dovoljenja na svojo lastno odgovornost pristojna za postavitev, vzdrževanje, obnovo, uporabo in razvoj gradenj, zemljišč, stavb, naprav, materialov in storitev, potrebnih za delovanje letališča Beauvais ([16]). Vseeno pa je za zagotavljanje določenih storitev, ki prispevajo k varnosti, varovanju in rednosti zračnega prometa ([17]), ostala pristojna država, medtem ko je zbornica zagotavljala reševalno in gasilsko službo na letališču, službo za zmanjšanje nevarnosti, ki jih povzročajo ptice, in letalsko informacijsko službo ([18]).

(28) Zbornica se je načeloma financirala z letališkimi pristojbinami in prihodki od poslovanja ([19]). Dodeljena je lahko bila tudi finančna pomoč za kritje stroškov, ki izhajajo iz naloge ureditve in vzdrževanja infrastrukture, za katero je bila prav tako odgovorna zbornica ([20]). Zbornica je lahko za te iste stroške prav tako zahtevala finančni prispevek drugih javnih skupnosti v skladu s členom 3 dovoljenja za začasno uporabo. V zameno pa je morala zbornica državi plačati nadomestilo za uporabo v višini 1 000 frankov letno.

3.1.1.2 Koncesijska pogodba za letališče Beauvais (od 4. maja 2002 do 31. maja 2008)

(29) Koncesijska pogodba z dne 4. maja 2002, katere del določb je izhajal iz uporabe tipske specifikacije, ki jo je vseboval odlok z dne 29. maja 1997 ([21]), je določala porazdelitev nalog med državo in zbornico. Država je kot organ, ki podeljuje koncesijo, izvajala in financirala vse storitve nadzora zračnega prometa ([22]). Zbornica pa je morala poleg upravljanja letališča na komercialni podlagi ([23]) sama izvajati in financirati nekatere varnostne službe, kot so gasilska in reševalna služba, služba za zmanjšanje nevarnosti, ki jih povzročajo ptice, in službe za varnostne preglede potnikov, oddane prtljage in dostopa do območij omejenega gibanja aerodroma ([24]).

(30) Zbornica se je načeloma financirala z letališkimi pristojbinami, določenimi s koncesijsko pogodbo, in prihodki od poslovanja ([25]). Varnostne naloge, ki jih je morala zagotavljati zbornica, navedene v prejšnji uvodni izjavi, so financirane s prihodki iz letališke pristojbine in po potrebi z državnimi subvencijami ([26]).

3.1.1.3 Sporazum o prenosu pooblastil za opravljanje javnih storitev (od 1. junija 2008 do leta 2023)

(31) Namen sporazuma o prenosu pooblastil je primarno družbi SAGEB dodeliti upravljanje in uporabo letališča Beauvais, sekundarno pa izkoristiti povezave z medkrajevnim avtobusom med letališčem Beauvais in Parizom. Obe dejavnosti se uporabljata na lastno odgovornost pooblaščenca ([27]).

([16]) Člena 1 in 6 dovoljenja za začasno uporabo z dne 1. oktobra 1997.
([17]) V členu 8 dovoljenja za začasno uporabo sta navedeni služba kontrole zračnega prometa in služba za meteorološko pomoč v letalstvu.
([18]) Člen 9 dovoljenja za začasno uporabo.
([19]) Člen 34 dovoljenja za začasno uporabo.
([20]) Člen 10 dovoljenja za začasno uporabo.
([21]) Glej odlok št. 97-547 z dne 29. maja 1997 o odobritvi tipske razpisne specifikacije in koncesijske pogodbe, ki se uporablja za koncesije, ki jih podeli država za gradnjo, vzdrževanje in uporabo aerodromov, kot je bil spremenjen z odlokom št. 99-780 z dne 6. septembra 1999.
([22]) V skladu s členom 16 razpisne specifikacije (na katerega napotuje člen 7 koncesijske pogodbe iz leta 2002) so te storitve zajemale nakup, vzdrževanje in namestitev opreme za zagotavljanje službe zračnega prometa, vključno z napravo za upravljanje svetlobnih sistemov, nakupom radijskih pripomočkov za pristajanje ter nakupom in namestitvijo morebitnega sistema indikatorjev strmine za vizualni prilet.
([23]) Člen 7.2 koncesijske pogodbe.
([24]) Člena 8 in 9 koncesijske pogodbe.
([25]) Člena 11 in 13 koncesijske pogodbe.
([26]) Člena 8 in 9 koncesijske pogodbe.
([27]) Člen 1 sporazuma o prenosu pooblastil z dne 19. marca 2008. Opozoriti pa je treba, da je linijo medkrajevnega avtobusa uporabljala samo družba SAGEB.

(32) V skladu s sporazumom o prenosu pooblastil je družba SAGEB finančno odgovorna za izvajanje vseh dejavnosti, povezanih z upravljanjem letališča Beauvais, razen za varnost letalske navigacije in meteorološko pomoč ([28]). Poleg tega je družba SAGEB odgovorna za zagotavljanje nekaterih storitev varnosti in varovanja ([29]) v zameno za finančni prispevek države, določen v veljavni zakonodaji ([30]) ali glede na naravo in obseg prometa na aerodromu ([31]).

(33) Glede finančnih pogojev, ki se uporabljajo v okviru sporazuma o prenosu pooblastil, družba SAGEB pobira prihodke od letaliških pristojbin in druge prihodke od poslovanja v zvezi z letališčem in avtobusno linijo Pariz–Beauvais. Družba SAGEB pa mora sindikatu SMABT v zameno plačevati nadomestilo za uporabo v znesku približno 10,8 milijona EUR med celotnim trajanjem pogodbe V prilogi 14 k pogodbi je bilo med drugim predvideno, da se „imetnik koncesije v zameno za udeležbo sindikata SMABT pri financiranju letališke infrastrukture obveže, da bo sindikatu SMABT vrnil 10-odstotni delež v dobičku, izračunan na podlagi presežka donosnosti glede na ocenjeno interno stopnjo donosnosti“. Pravica do deleža v dobičku nastane od leta (n), če je čisti poslovni izid pozitiven, če je izračun čistega poslovnega izida od let (1) do (n) pozitiven in če je izračunana interna stopnja donosnosti višja od 10 %. Delež v dobičku je določen na 50 % presežka donosnosti.

(34) Poleg tega sporazum o prenosu pooblastil družbi SAGEB nalaga seznam naložb, ki jih je treba izvesti med trajanjem tega sporazuma ([32]) in so ocenjene na 68,2 milijona EUR, ki jih mora pooblaščenec financirati z vsemi sredstvi in za katere je sindikat SMABT predvidel najvišjo udeležbo v vrednosti 14,5 milijona EUR ([33]) (glej uvodno izjavo 41).

3.1.2 *Naložbene subvencije*

(35) Zaporedna upravljavca letališča Beauvais sta v okviru treh naložbenih programov, ki so se izvajali v obdobjih 2001–2006, 2007–2008 oziroma 2008–2023, prejela naložbene subvencije.

3.1.2.1 Naložbeni program za obdobje 2001–2006 (v nadaljnjem besedilu: program 1)

(36) Zbornica je leta 2001 pri departmaju Oise, regiji Pikardiji in skupnosti občin območja Beauvais vložila dokumentacijo vloge za finančni prispevek. V tej dokumentaciji je predstavila program posodobitve letališča Beauvais in njegove uskladitve s standardi v ocenjenem znesku 53,3 milijona frankov (6,825 milijona EUR).

(37) Departma Oise ([34]), regija Pikardija ([35]) in skupnost občin območja Beauvais ([36]) so ugodile vlogi za prispevek ter zbornici dodelile 4 311 395 EUR skupnih nepovratnih sredstev ([37]), preostale stroške pa je morala kriti zbornica (v višini 2,55 milijona EUR) ([38]). Ta subvencija ni bila izračunana glede na posebne stroške, predvidene v programu 1, temveč glede na ocenjeni skupni znesek tega programa. Določen je bil točen datum začetka naložb, in sicer 2. julij 2001, zaključiti pa jih je bilo treba do 31. decembra 2006. Ta prvotni naložbeni program je bilo treba med letom 2005 spremeniti, da bi se zaradi spremembe potniškega prometa upoštevale regulativne omejitve, povezane s kakovostjo sprejema in varnosti potnikov ([39]). Predvidene in izvedene naložbe v okviru tega programa se lahko povzamejo tako:

([28]) Člena 6 in 7 sporazuma o prenosu pooblastil z dne 19. marca 2008.
([29]) Te storitve so v skladu s členom 27 sporazuma o prenosu pooblastil zlasti varovanje in gasilska služba, služba za zmanjšanje nevarnosti, ki jih povzročajo prostoživeče živali, kontrola dostopa do območja omejenega gibanja aerodroma, naloge izvajanja varnostnih pregledov itd.
([30]) To se nanaša na naloge storitev varovanja in gasilske službe ter službe za zmanjšanje nevarnosti, ki jih povzročajo prostoživeče živali.
([31]) To se nanaša na vse druge naloge varovanja in varnosti iz člena 27 sporazuma o prenosu pooblastil.
([32]) Člen 9 sporazuma o prenosu pooblastil. Seznam naložb je naveden v nadaljevanju sklepa.
([33]) Člena 11 in 79 sporazuma o prenosu pooblastil.
([34]) S sporazumom o financiranju med departmajem Oise in zbornico, sklenjenim 23. julija 2002.
([35]) S sporazumom o financiranju med regijo Pikardijo in zbornico, sklenjenim 13. decembra 2002.
([36]) S sporazumom o financiranju med skupnostjo občin območja Beauvais in zbornico, sklenjenim 8. oktobra 2002.
([37]) Departma Oise in pokrajina Pikardija sta prispevala po 2 060 000 EUR, skupnost občin območja Beauvais pa 191 395 EUR.
([38]) Zbornica je nameravala svoj del financiranja izvesti s samofinanciranjem (letališka služba) in najemom posojila.
([39]) Uvod k aneksu 1 z dne 10. avgusta 2005 k sporazumu o financiranju z dne 23. julija 2002.

Preglednica 4

Predvidene in izvedene naložbe v okviru programa 1 (v EUR)

Narava naložb	Ocenjeni zneski	Ocenjeni zneski, popravljeni leta 2005	Končni zneski naložb
Zahodno krilo (odhodi): terminal za varnostne preglede prtljage hangar za razvrščanje prtljage letališke pisarne pristrešek	1 687 153	2 600 000	2 608 000
Vzhodno krilo (prihodi): terminal za odpremo prtljage pokrit prehod za potnike	228 674	160 000	164 000
Posodobitev letališkega terminala	762 250	600 000	649 000
Varnostna oprema, od tega: gradnja gasilske postaje varnostne ograje nadzor dostopa do vrat letališča oprema za nadzor oddane prtljage	914 690	900 000	922 000
Različne cestne povezave in omrežja: parkirišče za vozila gasilska postaja (različne cestne povezave in omrežja) obnova obstoječih cestnih povezav kanalizacijski priključek	762 245	873 480	1 238 000 463 467
Različna dela	304 900	0	0
Okoljske študije in raziskave	533 570	60 000	62 000
Pristojbine	623 210	623 210	744 000
Posodobitev delovne opreme, od tega: enote za infiltracijo in filtracijo	1 048 310	1 048 310	1 264 000 *133 000*
SKUPAJ	**6 865 000**	**6 865 000**	**7 650 000**

(38) Skupnosti iz uvodne izjave 37 so zbornici kljub precej višjemu znesku od predvidenega plačale prispevke, kot so bili predvideni v sporazumih o financiranju, v skupnem znesku 4,311 milijona EUR, preostanek pa bi morala kriti zbornica.

3.1.2.2 Naložbeni program za obdobje 2006–2007 (v nadaljnjem besedilu: program 2)

(39) Zbornica je drugi naložbeni program v višini 9,5 milijona EUR izvedla v obdobju dveh let, in sicer od 1. januarja 2006 do 31. decembra 2007. Departma Oise, regija Pikardija in skupnost občin območja Beauvais so se s pogodbami, sklenjenimi z zbornico 11. decembra 2006, 11. julija 2007 oziroma 12. julija 2007, strinjale, da bodo zagotovile finančni prispevek za ta ukrep (izračunan glede na ocenjeni skupni znesek programa 2 in ne glede na posebne stroške). Naložbeni program je bil opredeljen tako:

Preglednica 5

Predvidene in izvedene naložbe v okviru programa 2 (v EUR)

Narava naložb	Ocenjeni zneski naložb	Končni zneski naložb
Razširitev letališkega terminala	1 202 039	1 327 749
Varnostne ograje	151 653	165 805
Uskladitev s standardi za parkirna mesta za letala in vozne steze	1 410 000	1 408 739
Obnova hangarjev in vzletno-pristajalnih stez	300 000	231 542
Hodnik za ločitev pretoka potnikov	237 451	176 590
Parkirišče za osebje v skladu s pravili zakona o vodah	215 079	227 611
Podporna baza družb za najem vozil	110 000	1 735
Nakup zemljišč za instrumentni pristajalni sistem (ILS)	150 000	61 540
Notranje in zunanje označevanje	50 000	10 510
Sprejemna točka potnikov iz porte Maillot (vstopna postaja v Parizu)	189 873	213 548
Zakon o vodah	870 000	46 141
Popravilo svetlobnih sistemov	75 000	0
Študije ILS	150 000	139 803
Posodobitev javnih cestnih povezav	1 350 000	1 053 861
Upravni uradi	890 000	944 557
Posodobitev ogrevanja	80 000	0
Študije terminala 2	0	188 188
Stroški za tveganja, plačila za storitve in nepredvideni stroški	500 000	745 123
Posodobitev delovne opreme, od tega: *postavitev kabin za obmejno policijo,* *namestitev plašilnega laserja*	1 568 905	2 178 477 52 670 86 085
SKUPAJ	**9 500 000**	**9 121 527**

(40) Skupnosti iz uvodne izjave 37 so se zavezale, da bodo prispevale 74 % skupnega zneska izvedenih naložb, preostanek pa bi morala kriti zbornica. Predvideno je bilo, da bosta regija Pikardija in departma Oise financirala vsak po 25 % naložb ali skupaj 4,6 milijona EUR, skupnost občin območja Beauvais pa bo prispevala 24 % in tako zbornici dodelila 2,2 milijona EUR končnih nepovratnih sredstev. Zbornica je za ta naložbeni program posledično prejela naložbeno subvencijo v višini približno 6,8 milijona EUR, kar ustreza 74 % zneska izvedenih naložb.

3.1.2.3 Naložbeni program za obdobje 2008–2023 (v nadaljnjem besedilu: program 3)

(41) Kot je navedeno v uvodni izjavi 34, je bila s sporazumom o prenosu pooblastil družbi SAGEB naložena izvedba naložbenega programa v višini 68,2 milijona EUR za obdobje 2008–2023, ki ga je v višini praga 14,5 milijona EUR subvencioniral sindikat SMABT. V prilogi 6 sporazuma o prenosu pooblastil so bili določeni narava teh naložb, njihov znesek in časovni razpored njihove izvedbe ([40]). Do zdaj predvidene in izvedene naložbe se lahko povzamejo tako:

Preglednica 6

Predvidene in izvedene naložbe v okviru programa 3 (v mio. EUR)

Narava naložb	Ocenjeni začetni zneski	Zneski, realizirani z dne 31. decembra 2018	Posodobljeni ocenjeni zneski, ki jih je treba realizirati
Gradnja letališkega terminala T2	11,9	9,7	0,01
Spremembe in prilagoditve terminala T1	1,6	5	0,07
Vzpostavitev programa ILS kategorije III	13,6	14,4	0
Dodatna letalska infrastruktura	3,3	4,2	0,2
Parkirišča in trgovinske dejavnosti	5,4	9,1	0,03
Okoljske naložbe	2,9	1,6	0
Vzdrževanje naprav	8,5	3,3	0,12
Prenos naprav za splošno letalstvo	0,7	1,5	0,04
Nakup varnostne opreme	10,2	8,7	2,1
Oprema in premičnine za zemeljsko oskrbo zrakoplova	7,1	1,8	0,9
Material in oprema informacijske tehnologije	3	2,6	1,8
SKUPAJ	**68,2**	**61,9**	**67,2**

(42) Družba SAGEB je 31. decembra 2018 izvedla za približno 62 milijonov EUR naložb. V načrtih naložb, ki jih je treba izvesti do datuma prenehanja veljavnosti sporazuma o prenosu pooblastil, je bil predviden ocenjen skupni znesek nekoliko nižji od prvotno predvidenega v sporazumu o prenosu pooblastil.

3.1.3 *Subvencije za tekoče poslovanje*

3.1.3.1 Neposredna izplačila

(43) Komisija je predhodno poudarila, da v nobenem od sporazumov, s katerimi je podeljena koncesija za upravljanje in uporabo letališča Beauvais, ni bilo predvideno izplačilo subvencij za tekoče poslovanje zaporednim upravljavcem letališča (glej oddelek 3.1.1).

(44) Vendar je Komisija v sklepu o začetku postopka poudarila, da sta zaporedna upravljavca prejemala različne vrste subvencij za tekoče poslovanje.

([40]) V časovnem razporedu naložb se razlikujejo tri faze: obdobje od 1. junija 2008 do 31. decembra 2012 z obveznostjo v višini 49,9 milijona EUR, drugo obdobje od 1. januarja 2013 do 31. decembra 2017, za katero je bila predvidena naložba v višini 7,8 milijona EUR, in zadnja faza naložb v višini 10,5 milijona EUR, ki jo je treba izvesti v letih 2018–2023.

(45) Komisija je najprej ugotovila, da je iz računovodskih izkazov zbornice (letališke službe) v letih 2002–2008 razvidnih več subvencij za tekoče poslovanje v skupnem znesku 107 924,59 EUR, ki so jih letališki službi zbornice izplačevali različni subjekti.

Preglednica 7

Zneski subvencij za tekoče poslovanje, ki jih je prejela letališka služba zbornice (v EUR)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	SKUPAJ
84 845,10	15 245	0	7 834,49	0	0	0	**107 924,59**

3.1.3.2 Denarna predplačila

(46) Drugič, francoski organi so Komisiji navedli, da je splošna služba zbornice letališki službi v letih 1995–2004 dodelila brezobrestna denarna predplačila, da bi se spoprijela s tveganjem neplačila v zvezi s številnimi, nujnimi odhodki, ki jih je imela letališka služba zaradi zastarelosti infrastrukture in precejšnjega letnega povečanja prometa, evidentiranega v tistem obdobju. V preglednici 8 so navedeni zneski pomoči:

Preglednica 8

Denarna predplačila, ki jih je splošna služba zbornice odobrila letališki službi (v EUR)

Leto	Denarna predplačila, odobrena za zadevno leto	Sešteti znesek
1995	ni podatka	2 412 922,70
1996	888 508,49	3 301 431,19
1997	– 394 036,04	2 907 395,15
1998	323 559,53	3 230 954,68
1999	– 838 477,75	2 392 476,93
2000	– 176 603,94	2 215 872,99
2001	73 514,73	2 289 387,72
2002	142 970,85	2 432 358,57
2003	– 2 198 307,33	234 051,24
2004	327 698,17	561 749,41
2005	– 561 749,41	0

3.1.3.3 Delna oprostitev financiranja v načrtu za turistični razvoj

(47) Nazadnje je Komisija ugotovila, da je sporazum o prenosu pooblastil v prilogi 19 vseboval načrt za turistični razvoj letališča Beauvais ([41]). V skladu s to prilogo je bil cilj načrta, da se po treh letih od začetka veljavnosti sporazuma o prenosu pooblastil 8 % potnikov spremeni v potrošnike/obiskovalce mesta Beauvais, departmaja Oise in Pikardije. Za dosego tega cilja je bilo v načrtu podrobno opisanih več ukrepov, ki jih je treba sprejeti za spodbujanje potnikov letališča Beauvais k bivanju na območju Beauvais, v departmaju Oise ali regiji Pikardiji (ankete potnikov, trženje podob itd.). Ta načrt bi morali izvajati regionalni odbor Pikardije za turizem, odbor departmaja Oise za turizem in turistični urad območja Beauvais (v nadaljnjem besedilu: institucionalni organi za turizem). Za financiranje tega načrta sta bila pristojna sindikat SMABT in izbrani pooblaščenec, v tem primeru družba SAGEB (vsak v višini 50 %).

([41]) Načrt za turistični razvoj je sindikat SMABT predhodno sprejel na razpravi 24. januarja 2008. Priložen je bil sporazumu o prenosu pooblastil.

(48) Sindikat SMABT, družba SAGEB in institucionalni organi za turizem so 15. oktobra 2008 sklenili sporazum o ciljih in sredstvih. Njegov cilj je bil podrobno opisati, kako naj institucionalni organi za turizem izvajajo načrt za turistični razvoj iz priloge 19 sporazuma o prenosu pooblastil. V skladu s sporazumom bi morali ti organi o svoji dejavnosti vsako leto poročati neposredno sindikatu SMABT (pa tudi usmerjevalnemu odboru, sestavljenemu iz vseh podpisnic) ([42]). Sklenjen je bila za tri leta, njegovo letno financiranje v višini 462 000 EUR sta si polovično porazdelili družba SAGEB in sindikat SMABT, dodeljeno pa jima je bilo, da bi se lahko izvajali dogovorjeni turistični ukrepi.

3.2 **Ukrepi v korist letalskih prevoznikov**

(49) Zaporedna upravljavca letališča Beauvais (zbornica, nato družba SAGEB) in več letalskih prevoznikov so med 1. majem 1997 in 30. majem 2012 sklenili različne pogodbe o letaliških storitvah.

(50) Pogodbeno razmerje med upravljavcem letališča in družbo Ryanair je bilo v obliki izmenjave dopisov, razmerje z drugimi letalskimi prevozniki pa je bilo formalizirano s pogodbami, sestavljenimi po vzoru Mednarodnega združenja letalskih prevoznikov (IATA), ali s posebnimi pogodbami. Vse pogodbe, zajete v ta sklep, so vključene v preglednici 9.

(51) Družba SAGEB je letališče Beauvais upravljala ob podpisu pogodb RYAN4, RYAN5 in WIZZ3. Zbornica je letališče upravljala ob podpisu vseh drugih pogodb.

Preglednica 9

Seznam pogodb o letaliških storitvah, sklenjenih med upravljavcem letališča Beauvais in letalskimi prevozniki

Oznaka pogodbe	Družba	Upravljavec letališča	Vrsta pogodbe	Datum podpisa	Datum začetka veljavnosti	Trajanje
družba Ryanair						
RYAN1	Ryanair	zbornica	dopis	8.9. 1998	1.1. 1999	pet let
RYAN2	Ryanair	zbornica	dopisi	16.3. 2001	nedoločeno	nedoločeno
RYAN3	Ryanair	zbornica	dopis	12.2. 2002	nedoločeno	deset let
RYAN4	Ryanair	družba SAGEB	dopisi	4.2. 2010 in 5. 2. 2010	1.5. 2010	sedem mesecev
RYAN5	Ryanair	družba SAGEB	dopis	27.7. 2010	1.1. 2011	eno leto
družba Wizz Air						
WIZZ1	Wizz Air	zbornica	pogodba (pogodba IATA o zemeljski oskrbi zrakoplova)	11.6. 2004	11.6. 2004	pet let
WIZZ2	Wizz Air	zbornica	pogodba (pogodba IATA o zemeljski oskrbi zrakoplova)	1.7. 2005	1.7. 2005	tri leta in osem mesecev

([42]) Glej člen 8 sporazuma o ciljih in sredstvih z dne 24. oktobra 2008.

Oznaka pogodbe	Družba	Upravljavec letališča	Vrsta pogodbe	Datum podpisa	Datum začetka veljavnosti	Trajanje
WIZZ3	Wizz Air	družba SAGEB	pogodba (pogodba o „naložbi“ in pogodba IATA o zemeljski oskrbi zrakoplova)	1.6. 2009	1.6. 2009	pet let
drugi letalski prevozniki						
GOOD1	Goodjet	zbornica	pogodba (posebna)	14.12. 2001	14.12. 2001	sedem let
CIAO1	Ciaofly	zbornica	pogodba (posebna)	24.4. 2002	24.4. 2002	sedem let
BERL1	Berlin Jet	zbornica	pogodba (posebna)	30.1. 2003	30.1. 2003	pet let
VOLA1	Volare	zbornica	pogodba (posebna)	13.2. 2003	13.2. 2003	pet let
STER1	Sterling	zbornica	pogodba (pogodba IATA o zemeljski oskrbi zrakoplova)	15.7. 2004	31.3. 2004	pet let
NORW1	Norwegian Air Shuttle	zbornica	pogodba (pogodba IATA o zemeljski oskrbi zrakoplova)	7.4. 2005	31.3. 2004	pet let
AIRH1	Air Horizons	zbornica	pogodba (posebna)	12.7. 2004	18.7. 2004	eno leto
AIRP1	Air Polonia	zbornica	pogodba (posebna)	20.10. 2004	20.10. 2004	pet let
BLUE1	Blue Air	zbornica	pogodba (pogodba IATA o zemeljski oskrbi zrakoplova)	11.10. 2005	11.10. 2005	eno leto
BLUE2	Blue Air	zbornica	pogodba (posebna)	28.8. 2007	26.3. 2007	osem mesecev
FLYM1	Flyme	zbornica	pogodba (pogodba IATA o zemeljski oskrbi zrakoplova)	30.3. 2006	31.3. 2006	pet let
CENT1	Centralw-ings	zbornica	pogodba (pogodba IATA o zemeljski oskrbi zrakoplova)	18.2. 2007	19.2. 2007	eno leto

(52) Različne pogodbe imajo različne značilnosti, glavne pa povzema preglednica 10. V več pogodbah je bila tako predvidena možnost, da upravljavec letališča Beauvais letalskemu prevozniku izplača finančni prispevek kot povračilo za njegov promet. V nobeni pogodbi pa niso omenjena plačila za trženje, ki jih je upravljavec letališča Beauvais izplačeval letalskim prevoznikom v zameno za njihove oglaševalske storitve.

Preglednica 10

Značilnosti pogodb o letaliških storitvah, sklenjenih med upravljavcem letališča Beauvais in letalskimi prevozniki

Oznaka pogodbe	Glavne značilnosti pogodb
Ryanair	
RYAN1	Ta pogodba določa upravljanje dveh zračnih rut z letališča Beauvais pod naslednjimi pogoji: — Dublin: pogodba je določala opravljanje treh povratnih letov na teden (dveh v soboto in enega v nedeljo) v zameno za pristajalno pristojbino v višini 750 frankov (114,37 EUR). Družba je bila za vsak nov, dodatni povratni let na dan oproščena plačila pristajalne pristojbine. Poleg tega je bila v pogodbi določena tudi pristojbina v višini 10 frankov (1,52 EUR) na odhajajočega potnika. — Prestwick: pogodba je določala opravljanje enega povratnega leta na dan v zameno za pristojbino v višini 750 frankov. Pristajalna pristojbina za vsak nov, dodatni povratni let na dan je znašala 500 frankov (77,22 EUR). Poleg tega je bila v pogodbi določena tudi pristojbina v višini 10 frankov (1,52 EUR) na odhajajočega potnika.
RYAN2	Pogoji pogodbe RYAN1 so bili spremenjeni tako: — za povezavo proti Dublinu je bila pristajalna pristojbina za največ 19 povratnih letov na teden določena v višini 750 frankov. Družba Ryanair je bila nad tem pragom oproščena plačila pristajalne pristojbine, — za povezavo proti Prestwicku je bila pristajalna pristojbina za do sedem povratnih letov na teden določena v višini 750 frankov, za osem do 14 odhodov letal na teden pa v višini 500 frankov. Družba Ryanair je bila za nad 14 odhodov letal na teden oproščena plačila pristajalne pristojbine, — za vsako novo ruto, ki jo je uvedla družba Ryanair, je pristajalna pristojbina za povratni let na dan znašala 500 frankov. Družba Ryanair je bila za več kot en povratni let na dan oproščena plačila pristajalne pristojbine, — pristojbina na odhajajočega potnika za vse obstoječe rute je znašala 10 frankov, za nove rute pa za do šest povratnih letov na dan 6 frankov (1,22 EUR) in nad tem pragom 4 franke (0,61 EUR).
RYAN3	Ta pogodba je nadomestila pogodbi RYAN1 in RYAN2. Določa pogoje, pod katerimi družba Ryanair opravlja svoje storitve zračnega prevoza, in sicer: — za leto 2002 je za družbo Ryanair zastavljen cilj 210 000 potnikov z odhodom z letališča Beauvais. Pristajalna pristojbina za vse rute, ki jih upravlja družba, je znašala 750 frankov, — za leto 2003 je za družbo Ryanair zastavljen cilj 310 000 potnikov z odhodom z letališča Beauvais. Pristajalna pristojbina je za do sedem povratnih letov na dan znašala 750 frankov, nad tem pragom pa 650 frankov (99,09 EUR), — za leto 2004 je zastavljen cilj 410 000 potnikov. Pristajalna pristojbina za največ sedem povratnih letov na dan je znašala 750 frankov, za osem do deset povratnih letov na dan 600 frankov (91,47 EUR), nad tem pragom pa 400 frankov (60,98 EUR), — vsakoletna potniška pristojbina na odhajajočega potnika je bila za celotno trajanje pogodbe dogovorjena v višini 8 frankov na potnika za največ 135 potnikov na letalo (nad tem pragom pa 0 frankov). Ta pogodba je v skladu s pogoji, določenimi za leto 2004, veljala do 4. februarja 2010.
RYAN4	Ta pogodba spreminja pogodbo RYAN3 z dodajanjem naslednjih elementov: Družba Ryanair se zavezuje k opravljanju desetih dodatnih povratnih letov na teden na novih rutah. Upravljavec letališča pa družbi Ryanair v zameno plača finančni prispevek v višini 1,5 EUR na odhajajočega potnika s teh novih rut.
RYAN5	Ta pogodba spreminja pogodbo RYAN4. V skladu z njenimi pogoji se družba SAGEB zavezuje, da bo družbi Ryanair za vsakega dodatnega potnika, prepeljanega leta 2011, glede na število potnikov, prepeljanih leta 2010, plačala finančni prispevek v višini 2 EUR na odhajajočega potnika. Družba Ryanair se v zameno zavezuje k opravljanju 26 dodatnih povratnih letov na teden.

Oznaka pogodbe	Glavne značilnosti pogodb
Wizz Air	
WIZZ1	V tej pogodbi so bile določene naslednje pristajalne pristojbine za družbo Wizz Air: — 500 EUR za prvi povratni let na dan, — 450 EUR za drugi in tretji povratni let na dan in — 400 EUR za naslednje povratne lete na dan. Upravljavec letališča se je zavezal, da letalskemu prevozniku v prvih štirih letih izvajanja pogodbe plačuje finančni prispevek glede na število odhajajočih potnikov v višini 1 EUR na odhajajočega potnika, pri čemer je zgornja meja določena na 40 000 EUR za prvo leto, 30 000 EUR za drugo leto, 20 000 EUR za tretje leto in 10 000 EUR za četrto leto. V pogodbi so določene tudi druge neobvezne storitve, kot je čiščenje letal. Letalski prevoznik je bil oproščen plačila pristojbine na odhajajočega potnika.
WIZZ2	Ta pogodba spreminja pogodbo WIZZ1. Pristajalna pristojbina je odslej za vse povratne lete znašala 425 EUR. Finančni prispevek, ki ga plača upravljavec letališča, je odslej znašal 0,75 EUR na odhajajočega potnika.
WIZZ3	Določene so naslednje pristajalne pristojbine: — 425 EUR za največ 20 povratnih letov na teden, — 42,5 EUR za 21 do 32 povratnih letov na teden, — 21,25 EUR za več kot 33 povratnih letov na teden. Letalski prevoznik je bil oproščen plačila pristojbine na odhajajočega potnika. Upravljavec letališča se je zavezal, da letalskemu prevozniku plačuje finančni prispevek na odhajajočega potnika, in sicer v višini 0,375 EUR za 0 do 20 povratnih letov na teden, 1,375 EUR za 21 do 26 povratnih letov na teden, 1,725 EUR za od 27 do 32 povratnih letov na teden in 1,925 EUR nad tem pragom. V pogodbi so bile določene tudi druge neobvezne storitve, kot je čiščenje letal.
Drugi letalski prevozniki	
GOOD1	S pogodbo se je vzpostavil program 24 povratnih letov na teden. Pristajalna pristojbina je znašala 4 000 frankov (609,8 EUR), letalski prevoznik pa je bil oproščen plačila pristojbine na odhajajočega potnika.
CIAO1	Pogodba je določala pristajalno pristojbino v višini 305 EUR in oproščala letalskega prevoznika plačila pristojbine na odhajajočega potnika.
BERL1	Pogodba je določala en povratni let na teden. Pristajalna pristojbina je bila določena v višini 500 EUR, letalski prevoznik pa je bil oproščen plačila pristojbine na odhajajočega potnika.
VOLA1	Ta pogodba je določala program petih povratnih letov na dan. Pristajalna pristojbina je bila določena v višini 450 EUR, pristojbina na odhajajočega potnika pa v višini 2,13 EUR. Upravljavec letališča se je zavezal k ponudbi finančne podpore za uvedbo novih rut, ki je znašala do 100 000 EUR na ruto.
STER1	Ta pogodba je določala zneske pristajalne pristojbine, in sicer v višini 576 EUR za največ tri povratne lete na teden, 540 EUR za štiri do šest povratnih letov na teden in 500 EU za več kot sedem povratnih letov na teden. Letalski prevoznik je bil oproščen plačila pristojbine na odhajajočega potnika. V pogodbi so bile določene tudi neobvezne storitve, kot je čiščenje letal.
NORW1	Ta pogodba je določala zneska pristajalne pristojbine, in sicer v višini 500 EUR za največ šest povratnih letov na teden in 400 EUR za več kot sedem povratnih letov na teden. Letalski prevoznik je bil oproščen plačila pristojbine na odhajajočega potnika. V pogodbi so bile določene tudi neobvezne storitve, kot je čiščenje letal.

Oznaka pogodbe	Glavne značilnosti pogodb
AIRH1	Ta pogodba je predvidevala program petih povratnih letov na teden. Pristajalna pristojbina je znašala 147,38 EUR, pristojbina na odhajajočega potnika pa 2,89 EUR. Upravljavec letališča se je zavezal, da letalskemu prevozniku plača finančni prispevek v višini 0,5 EUR na potnika ob odhodu. V pogodbi so bile določene tudi neobvezne storitve, ki so se nanašale na čiščenje letal in druge storitve.
AIRP1	Pogodba je predvidevala en povratni let na dan. Pristajalna pristojbina je znašala 192,88 EUR, pristojbina na odhajajočega potnika pa 2,89 EUR. V pogodbi so bile določene tudi neobvezne storitve, kot je čiščenje letal.
BLUE1	Ta pogodba je določala znesek pristajalne pristojbine v višini 600 EUR in oproščala letalskega prevoznika plačila pristojbine na odhajajočega potnika.
BLUE2	Ta pogodba je pogodbo BLUE1 spreminjala glede zneska pristajalnih pristojbin, ki je odslej znašal 450 EUR.
FLYM1	Ta pogodba je predvidevala promet najmanj štirih povratnih letov na teden. Pristajalne pristojbine so znašale 600 EUR za tip letala B737-300 (s 136 sedeži) in 550 EU za tip letala B737-500 (s 125 sedeži). Letalski prevoznik je bil oproščen plačila pristojbine na odhajajočega potnika.
CENT1	Ta pogodba je določala pristajalne pristojbine, in sicer v višini 500 EUR za do tri povratne lete na teden, 450 EUR za štiri do sedem povratnih letov na teden in 400 EUR za več kot sedem povratnih letov na teden. Letalski prevoznik je bil oproščen plačila pristojbine na odhajajočega potnika. Upravljavec letališča se je zavezal, da letalskemu prevozniku prvih šest mesecev plačuje finančni prispevek v višini 0,75 EUR na odhajajočega potnika, drugih šest mesecev pa 0,50 EUR.

4. **RAZLOGI ZA ZAČETEK FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE**

4.1 **Finančna podpora zaporednima upravljavcema letališča Beauvais**

(53) Prvič, Komisija je izrazila pomisleke glede neobstoja državne pomoči v okviru finančnih podpor, dodeljenih zbornici in družbi SAGEB.

(54) Komisija je najprej izrazila pomisleke o naravi nekaterih dejavnosti, ki spadajo med pristojnosti javnega organa, letališča Beauvais, ki jih financirajo javni organi. Nato je prav tako izrazila pomisleke glede upoštevanja pogojev, opredeljenih v sodbi v zadevi Altmark ([43]) v zvezi z ukrepi, ki so veljali za letališče Beauvais v okviru programa 3. Poleg tega je pripomnila, da se razlogi, ki so jih navedli javni organi v zvezi z dodeljenimi subvencijami za naložbe, niso nanašali na njihovo neposredno finančno donosnost. Komisija je zato podvomila o skladnosti teh naložb z načelom preudarnega zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu (v nadaljnjem besedilu: zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu). Nazadnje je predhodno ugotovila, da je bilo zadevne ukrepe mogoče pripisati državi, da so bili selektivni in bi lahko izkrivljali konkurenco ter da so vplivali na trgovino v Uniji.

(55) Drugič, Komisija je navedla pomisleke o združljivosti pomoči za naložbe in delovanje z notranjim trgom v smislu člena 107(3), točka (c), PDEU.

(56) Ocena združljivosti ukrepov v korist upravljavcev z notranjim trgom je namreč pokazala, da čeprav so lahko vsi zadevni ukrepi ustrezali cilju splošnega interesa, njihova nujnost in sorazmernost v zvezi z zadanim ciljem nista bili dokazani. Poleg tega je Komisija izrazila dvome o dejstvu, da je infrastruktura zagotavljala zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe.

([43]) Sodba Sodišča z dne 24. julija 2003, Altmark Trans GmbH in Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415.

4.2 **Ukrepi v korist letalskih prevoznikov**

(57) Komisija je v sklepu o začetku postopka predhodno ugotovila, da je podpis pogodb med upravljavcem letališča (zbornica, nato družba SAGEB) in letalskimi prevozniki vključeval porabo državnih sredstev ter da je odločitve o sklenitvi pogodb mogoče pripisati državi.

(58) Komisija je tudi menila, da se ne more izreči o obstoju selektivne prednosti za letalske prevoznike. Z informacijami, ki jih je imela na voljo, ni mogla ugotoviti, ali je upravljavec letališča ravnal kot zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu. Francijo in zainteresirane strani je pozvala, naj ji zagotovijo več informacij.

(59) Komisija je predhodno ugotovila, da bi lahko zadevni ukrepi izkrivljali konkurenco in vplivali na trgovino v Uniji.

(60) Komisija je nazadnje izrazila pomisleke glede združljivosti ukrepov pomoči v korist letalskim prevoznikom z notranjim trgom. Predhodno je zlasti ugotovila, da zadevni ukrepi, namenjeni pomoči za uvedbo novih rut, niso ustrezali merilom združljivosti z notranjim trgom.

5. **PRIPOMBE FRANCIJE**

5.1 **Finančna podpora letališču Beauvais**

5.1.1 *Pomoč za naložbe*

(61) Francija je službe Komisije opozorila, da „se glede letališča Beauvais ne namerava sklicevati na pojem storitve splošnega gospodarskega pomena v zvezi z vsemi subvencijami za naložbe, ki so jih prejele ozemeljske skupnosti in so bile izplačane zaporednima koncesionarjema letališča Beauvais (zbornici, nato družbi SAGEB)“ ([44]).

(62) Francija je prav tako opozorila, da se za naložbene subvencije, izplačane zaporednima koncesionarjema letališča Beauvais (zbornici, nato družbi SAGEB), ne namerava sklicevati na uporabo načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu ([45]).

(63) Francija pa vseeno meni, da teh subvencij ni mogoče opredeliti kot državno pomoč ali državno pomoč, nezdružljivo z notranjim trgom, ker so povezane s financiranjem dejavnosti, ki spadajo med pristojnosti javnega organa, ali ker je mogoče dokazati njihovo združljivost z notranjim trgom.

5.1.1.1 Financiranje dejavnosti, ki spadajo na področje pristojnosti javnega organa

(64) Francija je pojasnila, da so subvencije v skupnem znesku 1 110 669 EUR, izplačane v okviru programa 1 za dejavnosti, ki spadajo na področje pristojnosti javnega organa, naslednje ([46]):

— subvencije, povezane z varnostno opremo (922 000 EUR),

— subvencije, povezane s posodobitvijo enot za infiltracijo in filtracijo (133 000 EUR),

— subvencije v skupnem znesku 55 669 EUR za plačila za storitve in odhodke za amortizacijo, povezane z opravljanjem navedenih javnih nalog in prijavljene pri tem opravljanju.

(65) Francija je pojasnila, da so subvencije, izplačane v okviru programa 2 za dejavnosti, ki spadajo na področje pristojnosti javnega organa, v skupnem znesku 567 782 EUR, naslednje:

— subvenciji v višini 52 670,98 EUR za postavitev kabin za obmejno policijo in v višini 86 085,57 EUR za namestitev plašilnega laserja,

([44]) Pripombe Francije z dne 14. avgusta 2012.
([45]) Pripombe Francije z dne 14. avgusta 2012.
([46]) Glej preglednico 4. Francija je v pripombah natančneje navedla, da je bil ta znesek 920 425 EUR. Po poglobljeni preučitvi računov, ki jih je poslala Francija in jo je izvedla Komisija, so odhodki, povezani z navedenimi postavkami, dejansko višji od tistih, ki jih je navedla Francija.

— subvenciji v višini 165 805 EUR za namestitev varnostne ograje in 617 EUR za posodobitev enot za infiltracijo in filtracijo,

— subvencija v višini 176 590 EUR za postavitev hodnika za ločitev pretoka potnikov,

— subvencije v skupnem znesku 86 632 EUR, dodeljene za plačila za storitve in odhodke za amortizacijo, povezane z opravljanjem navedenih javnih nalog in prijavljene pri tem opravljanju, skupne naložbenim programom.

(66) Subvencije, povezane s pristojnostmi javnega organa za obdobje 2001–2008, so po navedbah Francije torej znašale 1 678 451 EUR.

(67) Francija je navedla tudi tri naložbe, predvidene v sporazumu o prenosu pooblastil za obdobje 2008–2023, ki so bile po njenem mnenju povezane z dejavnostmi, ki spadajo na področje pristojnosti javnega organa:

— namestitev sistema za avtomatski pristanek v vseh vremenskih pogojih (sistem ILS kategorije III) v skupnem znesku 14 381 000 EUR,

— naložbe v znesku subvencije 1 442 000 EUR, ki omogočajo združitev letalskih klubov in zasebnih lastnikov na coni na severu letališča, imenovani „aéroplaisance“, namenjeni rekreativnemu letenju,

— zagotovitev in ureditev prostora, ki meri 50 m^2, na terminalu T2 za institucionalne organizacije za razvoj turizma (kar je izvedeno v okviru postavke „gradnja letališkega terminala T2“) v znesku 54 000 EUR.

(68) Po navedbah Francije je skupni znesek naložb iz uvodne izjave 67, izvedenih v okviru sporazuma o prenosu pooblastil (za obdobje 2008–2023), 15 877 milijona EUR. Subvencija v najvišjem znesku 14,5 milijona EUR, izplačana družbi SAGEB v skladu s sporazumom o prenosu pooblastil, torej ustreza protivrednosti naložb, povezanih z dejavnostmi, ki spadajo med pristojnosti javnega organa, in je zato ni mogoče opredeliti kot državno pomoč.

(69) Francija je poskušala z naslednjimi utemeljitvami dokazati, da v nadaljevanju navedene naložbe spadajo na področje pristojnosti javnega organa:

— naloge, povezane s temi naložbami, zagotavlja neposredno država ali so zagotovljene po njenih navodilih,

— naloge, povezane s temi naložbami, so predpisane z evropskimi in nacionalnimi standardi,

— naloge, povezane s temi naložbami, se zagotavljajo tudi zaradi cilja splošnega ali javnega interesa (na primer zaščita življenj, varovanje v letalstvu, obmejna policija, preprečevanje nevarnosti, ki jih povzročajo prostoživeče živali, storitve službe zračnega prometa, varovanje v letalstvu, razvoj turizma),

— izvajanje nalog, povezanih s temi naložbami, s strani zaporednih upravljavcev letališča ni dobičkonosno,

— v sodni praksi Unije in francoski sodni praksi je priznano, da naloge, povezane s temi naložbami, spadajo na področje pristojnosti javnega organa.

(70) Francija zlasti glede sistema za avtomatski pristanek v vseh vremenskih pogojih trdi, da ta spada v okvir izvajanja storitev navigacijske službe zračnega prometa, za katere je pristojen javni organ. Po navedbah Francije je namen tega sistema preprečevati trke zrakoplovov pri pristajanju in na manevrskih površinah, pa tudi pospešiti in urediti zračni promet ter zagotavljati mnenja in informacije, koristne za varno in učinkovito izvedbo letov. Vendar Francija pojasnjuje, da uvedba tega sistema na letališču ni nikoli zakonsko določena in ga ne krije letališka pristojbina.

(71) Kar zadeva naložbe, ki omogočajo združitev letalskih klubov in zasebnih lastnikov na severu letališča Beauvais, Francija meni, da je ta ukrep omogočil, da letala, potniki in osebje teh letalskih klubov in zasebni lastniki ne bodo več prečili varnostnega območja omejenega gibanja, s čimer se bo povečal nadzor dostopa na to območje in zagotovila čim boljša varnost letov, kar spada med pristojnosti javnega organa.

(72) Francija tudi meni, da bodo lahko institucionalne organizacije za razvoj turizma s tem, da se zanje na terminalu T2 letališča Beauvais uredi prostor, ki meri 50 m^2, promovirale lokalni turizem. Po njenem mnenju razvoj turizma spada med pristojnosti javnega organa, s čimer je povezana ureditev posebnega prostora.

5.1.1.2 Združljivost pomoči za naložbe z notranjim trgom

(73) Francoski organi so Komisiji pojasnili, da v tej zadevi odobravajo uporabo meril iz smernic, ki so veljale takrat za pomoči za naložbe v skladu s točko 173 smernic iz leta 2014.

(74) Francija trdi, da so vse naložbene subvencije združljive z notranjim trgom glede na merila združljivosti iz Smernic Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč iz leta 2005 ([47]) (v nadaljnjem besedilu: smernice iz leta 2005).

Jasno opredeljen cilj splošnega interesa

(75) Po mnenju Francije so vsi zadevni ukrepi ustrezali jasno opredeljenemu cilju splošnega interesa, tj. lokalnemu gospodarskemu razvoju. Francija dodaja, da je imela Komisija možnost, da varnost letališča obravnava kot cilj splošnega interesa, ter da v obravnavanem primeru velik del izvedenih naložb v obravnavanem obdobju prav tako izpolnjuje ta cilj.

Infrastruktura je potrebna in sorazmerna z zadanim ciljem

(76) Francija navaja, da je bila postavljena infrastruktura nepogrešljiva za dobro delovanje letališča Beauvais glede na predvidljivo razumno povečanje števila potnikov. Po njenem mnenju se je večina naložb nanašala na nujna dela v zvezi z varnostjo letališča Beauvais in njegovo uskladitvijo s standardi v okviru velikega povečanja njegovega zračnega prometa.

(77) Poleg tega so bile te naložbe sorazmerne glede na zadani cilj, ker je bila po mnenju Francije opredelitev naložb vedno zelo previdna, zlasti ker je temeljila na zelo nizkih predpostavkah napovedi prometa glede na dejansko dosežene ravni prometa. Tako bi lahko bile izvedene naložbe glede na dejansko dosežene ravni prometa precej obsežnejše in dražje.

Infrastruktura ponuja zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe

(78) Francija poudarja, da so naložbe, izvedene na letališču Beauvais v obdobju 2001–2006, temeljile na predpostavki, da promet za leto 2006 obsega 600 000 potnikov. Naložbe programa 2 so prav tako temeljile na predpostavki glede prometa, ki bi srednjeročno zajemala 18 000 premikov zrakoplovov, medtem ko je družba SAGEB program 3 oblikovala v skladu z referenčnim scenarijem, v katerem je bil predviden najvišji promet z 21 000 premiki zrakoplovov na leto.

(79) Poleg tega sta povečanje števila letov, ki jih je opravila družba Ryanair, ugotovljeno ob sprejetju sklepov o odobritvi naložbenih programov, in zemljepisna bližina Pariza podkrepila dobre srednjeročne obete za uporabo infrastrukture.

Dostop do infrastrukture je za vse morebitne uporabnike odprt enako in brez razlikovanja

(80) Francija navaja, da noben letalski prevoznik, ki uporablja letališče Beauvais, in noben potnik teh prevoznikov nista imela prednosti pri dostopu do različne opreme in infrastrukture, ki ju zagotavlja letališče.

Vpliv na trgovino ni v nasprotju s skupnim interesom

(81) Francija meni, da je zaradi prisotnosti letališča Beauvais mogoče preprečiti preobremenjenost pariških letališč z zračnim prometom, zlasti letališča Roissy-Charles de Gaulle.

(82) Čeprav lahko letališče Beauvais morebiti pridobi del strank letališča Roissy-Charles de Gaulle, Francija poleg tega pojasnjuje, da je treba tako pridobivanje omejiti, zlasti glede na večjo dostopnost in število ponujenih odhodnih destinacij z zadnjenavedenega letališča ter policijsko uro, uvedeno na letališču Orly. Letališči Amiens in Rouen pa nista razvili komercialnega prometa.

([47]) Smernice Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč (UL C 312, 9.12.2005, str. 1).

Nujnost in sorazmernost pomoči

(83) Francija navaja, da je intenzivnost pomoči v okviru programa 1 pomenila približno dve tretjini skupnega zneska za financiranje. Pri programu 2 se je intenzivnost pomoči povečala na 74 %, kar pa je po mnenju Francije mogoče pojasniti s kratko amortizacijsko dobo del (malo več kot eno leto), povezano z zelo kratkim podaljšanjem koncesije, sklenjene med državo in zbornico. Glede programa 3 pa Francija meni, da je bila intenzivnost pomoči 21,26-odstotna, in opozarja, da je to zgornja meja, pri čemer je lahko končni znesek pomoči glede na dejansko izvedene naložbe nižji.

(84) Francija pojasnjuje, da je bila večja intenzivnost pomoči, dodeljenih zbornici za naložbene programe v obdobjih 2001–2006 in 2006–2008, potrebna, ker zbornica brez teh pomoči ne bi mogla izvesti vseh naložb, za katere se je odločila, in torej ne bi mogla zadostiti potrebam po varnosti infrastrukture in njeni uskladitvi s standardi. V zvezi s tem poudarja, da je zbornica za poravnavo svojega dela financiranja v okviru obeh naložbenih programov najela posojilo, tako da ni bilo mogoče pričakovati, da bo zagotovila večji prispevek.

5.1.2 *Pomoči za poslovanje*

(85) *Prvič*, Francija glede subvencij za poslovanje trdi, da je zbornica v obdobju 1996–2008 prejela zelo majhne zneske subvencij. Poudarja, da te subvencije zato niso mogle povzročiti izkrivljanja konkurence niti vplivati na trgovino med državami članicami.

(86) Francija ocenjuje, da so prejeti znesek v višini 107 924,59 EUR sestavljale:

— subvencija v višini 68 000 EUR, izplačana leta 2002, namenjena financiranju izrednega prehodnega ukrepa v višini 25 do 50 % pristojbine za preiskavo ročne prtljage potnikov po napadih 11. septembra 2001,

— znesek v višini 1 600,10 EUR, izplačan leta 2002 kot nakazilo združenju za upravljanje sredstev za vključitev invalidov (Association de gestion du fonds pour l'insertion des personnes handicapées) za povračilo prekomernega plačila članarine s strani zbornice,

— znesek v višini 2 005 EUR, izplačan leta 2005 kot izplačilo nacionalnemu centru za razvoj struktur kmetijskih gospodarstev,

— znesek v višini 5 829,49 EUR, izplačan leta 2005 kot subvencija, ki jo je izplačalo mesto Tillé za sanacijska dela gradnje priključka hal na podlagi letališke koncesije za omrežje za komunalno odpadno vodo, ki jih je v imenu mesta izvedla zbornica,

— dve subvenciji v višini 15 245 EUR, od katerih vsaka ustreza povračilu, ki ga je departma Oise zagotovil za storitve, ki jih je opravilo osebje letališke službe zbornice za turistično promocijo departmaja Oise.

(87) Francija pojasnjuje, da je bila subvencija v višini 68 000 EUR povezana z nalogo varovanja, zato ni pomenila državne pomoči. Ostale subvencije pa so bile le pravična plačila za storitve, ki jih je opravila zbornica, ali povračilo prekomernih plačil članarin za združenja, katerih članica je bila zbornica.

(88) Drugič, Francija glede predplačil splošne službe zbornice, dodeljenih letališki službi, najprej meni, da predplačila, dodeljena pred sodbo v zadevi Aéroports de Paris z dne 12. decembra 2000 niso pomenila državne pomoči v smislu točke 29 smernic iz leta 2014. Državno pomoč bi lahko pomenila le predplačila, dodeljena v letih 2001, 2002 in 2004.

(89) Francija nadalje meni, da so bila predplačila, zagotovljena v letih 2001 in 2002 – ki so bila v celoti povrnjena – dodeljena, ker evidentirani letni potniški promet letališča Beauvais v dveh finančnih letih pred letom dodelitve pomoči ni presegel 700 000 potnikov. V skladu s točko 118 smernic iz leta 2014 letališče tedaj ni moglo pokriti večjega deleža svojih stroškov poslovanja, zato je bila dodelitev brezobrestnih predplačil utemeljena. Francija glede predplačila, dodeljenega leta 2004, meni, da letni potniški promet letališča Beauvais v dveh finančnih letih pred letom dodelitve pomoči ni presegel 700 000 do 1 milijona potnikov. Poleg obresti, ki se na to predplačilo, dodeljeno leta 2004, niso uporabile, Francija poudarja, da letališče Beauvais ni pokrilo vseh stroškov poslovanja in je torej v veliki meri izpolnjevalo zahtevo iz točke 118 smernic iz leta 2014.

(90) Zadnjič, Francija glede prednosti, dodeljene družbi SAGEB v obliki oprostitve prihodkov turizma, ki bi jih kot upravljavka letališča morala prevzeti, meni, da ta družba ni niti pristojna za spodbujanje lokalnega in regionalnega turizma niti ni to njena naloga ter da v ta namen ni prejela nobene subvencije.

(91) Francija namreč potrjuje, da je za razvoj turizma v skladu z nacionalno zakonodajo pristojna država. Zato lahko načrt za turistični razvoj, katerega namen ni bil razvijati letališke dejavnosti, pač pa spodbujati regionalni turizem, izvajajo le ozemeljske skupnosti (v tem primeru je to sindikat SMABT). Francija glede te točke dodaja, da je cilje načrta za turistični razvoj opredelil le sindikat SMABT, izvajale pa so jih le turistične organizacije brez posredovanja ali vpliva družbe SAGEB. Ta pa je morala finančno prispevati k razvoju ukrepov in po potrebi zagotoviti sredstva, s katerimi so lahko te organizacije izpolnile svoje naloge (zagotovitev prostorov, oglasi na letališču itd.).

(92) Francija nazadnje navaja, da cilj nobenega od ukrepov, izvedenih v okviru načrta za turistični razvoj, ni bil povečanje vrednosti letališča Beauvais ali namembnih krajev, ki jih je ponujalo. Pomoč, ki jo je v zvezi s tem ponujala družba SAGEB, je bila izključena iz obsega naloge povečanja turistične vrednosti in jo je ta družba financirala iz lastnih sredstev.

(93) Francija meni, da ker nobena od subvencij iz tega oddelka (razen denarnih predplačil v letih 2001, 2002 in 2004) ne pomeni državne pomoči, ni treba dokazati njihove združljivosti z notranjim trgom. Francoski organi so Komisiji vsekakor pojasnili, da so v tej zadevi odobravali uporabo meril iz točke 137 smernic iz leta 2014 za pomoči za tekoče poslovanje.

5.2 **Ukrepi v korist letalskih prevoznikov**

(94) Francija trdi, da je ravnanje upravljavca letališča (zbornice, nato družbe SAGEB) skladno z ravnanjem zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Zato so bile vse pogodbe postopno dobičkonosne in letalskim prevoznikom niso dajale prednosti v smislu člena 107(1) PDEU.

(95) Francija prav tako poudarja, da upravljavca letališča Beauvais nista nikoli podpisala pogodbe o trženju, na podlagi katere bi moral letalski prevoznik zagotavljati storitve trženja (oglaševanje na spletnem mestu ali drugo). Prispevki za trženje, ki sta jih oba upravljavca izplačala v okviru določenih pogodb, spodbujajo letalske prevoznike k razvoju njihovega prometa, kar ustvarja tudi dodatne prihodke za upravljavca (avtobus, prihodki iz neletalskih dejavnosti).

(96) Francija je navedla, da zbornica ni mogla zagotoviti ekonomskih analiz, ki bi bile izvedene pred podpisom posameznih pogodb z letalskimi prevozniki, ko je bila upravljavka letališča. Vendar zatrjuje, da je zbornica kljub neobstoju predhodnih ekonomskih analiz ravnala kot zasebna vlagateljica v tržnem gospodarstvu in da so se odločitve o sprejemu novega letalskega prevoznika ali uvedbi novih povezav sprejemale sistematično zaradi razvoja donosne letališke dejavnosti. Zato je Francija predložila splošno simulacijo proračuna (ki se nanašala na vse letališke dejavnosti), ki jo je zbornica predhodno izvedla in je zajemala obdobje 2001–2006. V njej je navedeno, da bi lahko letališče ustvarjalo splošni pozitivni denarni tok na podlagi razvoja dejavnosti družbe Ryanair in drugih letalskih prevoznikov (75 % oziroma 25 % načrtovanih prihodkov za leto 2006).

(97) Francija je po sklepu o začetku postopka ponovno izdelala dodatne poslovne načrte, povezane s pogodbami, sklenjenimi med zbornico in letalskimi prevozniki, navedenimi v preglednici 9 (razen pogodb RYAN1 in RYAN2, za kateri ni bil predložen noben ponovno izdelan poslovni načrt). Ti poslovni načrti so bili po njenih navedbah ponovno izdelani na podlagi informacij, znanih zbornici pred podpisom pogodb, ter predpostavk prometa, prihodkov in stroškov, ki bi se zdeli razumni pred podpisom pogodb. Ti ponovno izdelani poslovni načrti kažejo, da je lahko zbornica na podlagi predpostavk, ki jih je sprejela Francija, upravičeno pričakovala, da bo s podpisom vsake od pogodb z letalskimi prevozniki ustvarjala dobiček.

(98) Francija je predložila ekonomske analize (okvirne dopise, poslovni načrt), ki jih je družba SAGEB, ki je tedaj upravljala letališče Beauvais, izvedla, preden je podpisala vse pogodbe iz preglednice 9, tj. pogodbe RYAN4, RYAN5 in WIZZ3. V teh analizah je ugotovljeno, da pogodbe ustvarjajo dobiček za upravljavca letališča. Francija je na podlagi sklepa o začetku postopka navedla, da so njene ekonomske analize temeljile na povprečnih stroških, ne pa na dodatnih stroških. Prav tako je predložila pregledane različice treh ekonomskih analiz (in torej izvedene po podpisu pogodb), ki so temeljile na postopni rasti stroškov, s čimer se je potrdilo, da so vse tri pogodbe družbi SAGEB omogočale ustvarjanje dodatnega dobička.

(99) Francija prav tako trdi, da družba SAGEB ni prejemala nobene subvencije za tekoče poslovanje (razen subvencij, ki so se nanašale na dejavnosti, za katere je pristojen javni organ) ter da so bila tveganja in pristojnosti družbe SAGEB porazdeljena med zbornico in družbo Véolia. Odločitve družbe SAGEB o podpisu pogodb z letalskimi prevozniki na podlagi delničarskega sporazuma, ki sta ga podpisala zbornica (51 % glasov) in zasebna družba Véolia (49 % glasov), se predložijo v odobritev skupščini delničarjev s kvalificirano večino glasov v višini 75 %. Francija poudarja, da pogodb, ki jih je podpisala družba SAGEB, ne bi bilo mogoče podpisati brez odobritve družbe Véolia ter da to, da je pogodbe z letalskimi prevozniki potrdila družba Véolia, dokazuje njihovo skladnost s tržnimi praksami.

(100) Francija je tudi navedla, da nobena naložba v letališče ni bila izvedena v posebnem imenu letalskega prevoznika. Upravljavec letališča je zaradi razširitve nabora strank zlasti stopil v stik s številnimi letalskimi prevozniki. Čeprav je bil v letih 1999–2011 promet družbe Ryanair na letališču 80- do 90-odstoten, je bila infrastruktura nediskriminatorno dostopna vsem letalskim prevoznikom, zgrajena pa je bila v okviru razvojnega načrta letališča in ni bila vezana na posebno pogodbo.

6. **PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI**

6.1 **Pripombe tretjih zainteresiranih strani o uporabi smernic iz leta 2014 v tem primeru**

6.1.1 *Skupne pripombe zbornice, sindikata SMABT in družbe SAGEB*

(101) Zbornica, družba SAGEB in sindikat SMABT se glede naložbenih subvencij, zajetih v tem sklepu, zavedajo, da se bo njihova združljivost ocenjevala na podlagi smernic iz leta 2005. Poleg tega se subvencije, dodeljene letališču Beauvais pred 12. decembrom 2000, ne bodo izpodbijale na podlagi pravil o državni pomoči v skladu s sodno prakso v zadevi Aéroports de Paris ([48]).

(102) Zbornica, družba SAGEB in sindikat SMABT se glede finančnih razmerij med letališčem Beauvais in letalskimi prevozniki, ki opravljajo redne lete, zavedajo, da se bo njihova združljivost ocenjevala na podlagi novih smernic iz leta 2014.

6.1.2 *Pripombe družbe Air France*

(103) Družba Air France je v okviru ankete predložila pripombe, omejene na uporabo smernic iz leta 2014. Nasprotuje retroaktivni uporabi smernic iz leta 2014 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 retroaktivna uporaba smernic iz leta 2014 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 poudarja tudi, da je retroaktivna uporaba smernic iz leta 2014 za pomoči za upravljanje, dodeljene letališčem, v nasprotju s splošnimi pravnimi načeli in sodno prakso Unije,

— družba Air France trdi, da bodo smernice iz leta 2014 dale prednost novim upravljavcem v škodo starih upravljavcev. Novim letalskim prevoznikom naj bi namreč omogočile, da plačajo le dodatne stroške, povezane z njihovo dejavnostjo, s čimer naj bi diskriminirale stare upravljavce letališča, ki bi morali plačati višje pristojbine,

— 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.

6.2 **Skupne pripombe zbornice, sindikata SMABT in družbe SAGEB**

(104) Zbornica, sindikat SMABT in družba SAGEB so Komisiji predložili skupne pripombe.

([48]) Sodba Splošnega sodišča z dne 12. decembra 2000, Aéroports de Paris/Komisija, T-128/98, EU:T:2000:290.

6.2.1 *Finančna podpora v korist letališča Beauvais*

(105) Kar zadeva pomoči za naložbe in pomoči za tekoče poslovanje, vključene v formalni postopek preiskave, se zbornica, sindikat SMABT in družba SAGEB v celoti sklicujejo na pripombe Francije.

(106) Zbornica, sindikat SMABT in družba SAGEB so trditve Francije podprli z analizo konkurence, ki jo letališče Beauvais pomeni na trgu potniškega prometa, ki jo je izvedlo neodvisno svetovalno podjetje Microeconomix. Iz ugotovitev te študije izhaja, da pomoči za letališče Beauvais niso vplivale na trgovino v obsegu, ki je v nasprotju s skupnimi interesi.

(107) Prvič, pomoči, izplačane letališču Beauvais, glede na študijo niso vplivale na konkurenco z drugima pariškima letališčema, tj. letališčema Roissy in Orly. Študija z vidika povpraševanja ne izključuje, da sta letališči Roissy in Orly vsaj deloma zamenljivi z letališčem Beauvais, saj si vsa tri deloma delijo gravitacijsko območje ([49]). Čeprav je bilo letališče Beauvais v letih 2000–2011 namenjeno izključno nizkocenovnemu prometu, sta bili takemu prometu namenjeni tudi letališči Orly in Roissy, vendar je ta leta 2011 pomenil le 13,6 % skupnega prometa obeh letališč, kar je manjšinski delež ([50]). Vendar študija izključuje, da bi lahko pomoč za naložbe vplivala na trgovino, in sicer iz naslednjih razlogov:

— v študiji je navedeno, da je tržni delež letališča Beauvais v okviru regionalnega letališkega trga, ki ga sestavlja skupaj z letališčema Roissy in Orly, ostal majhen (leta 2011 je bil na primer 4-odstoten). Na posebnem trgu nizkocenovnega prometa v pariški regiji je bil tržni delež letališča Beauvais v primerjavi z deležema letališč Roissy in Orly leta 2011 31-odstoten,

— pomoči niso zavirale razvoja nizkocenovnega prometa na letališčih Roissy in Orly. Delež takega prometa se je v skupnem prometu obeh letališč med letoma 2009 in 2010 povečal za 5,7 % in med letoma 2010 in 2011 nato za 11,3 %, tako da tudi če bi lahko razvoj letališča Beauvais morebiti omejil število novo uvedenih nizkocenovnih rut na obeh drugih letališčih, ni zaviral njunega razvoja,

— študija poudarja, da noben letalski prevoznik, ki je opravljal lete z letališča Beauvais, ni uporabljal obeh drugih pariških letališč in da so bili nekateri namembni kraji dostopni le z letališča Beauvais (Bari, Bergen, Cagliari, Cluj-Napoca, Katowice, Lodz ali Shannon),

— iz podrobne analize vzorca namembnih krajev, na katere se opravljajo leti z vseh treh navedenih letališč ([51]), je razvidno, da podatki dokazujejo obstoj neposredne konkurence med letališčema Orly in Roissy, medtem ko je promet z letališča Beauvais razmeroma neodvisen. Študija je na primer glede povezave Pariz–Barcelona, kamor se opravljajo leti z vseh treh pariških letališč, pokazala, da se je na letališču Roissy v letih 2008–2010 povpraševanje precej zmanjšalo, na letališču Orly posledično precej povečalo, na letališču Beauvais ([52]) pa se promet v istem obdobju ni bistveno spreminjal. Ta ugotovitev je še očitnejša na povezavi Pariz–Rim ali Pariz–Milano, kjer sta krivulji letališč Roissy in Orly v veliki meri soodvisni, krivulja letališča Beauvais pa se razvija neodvisno. Na letih na povezavah proti Dublinu in Stockholmu, ki se opravljajo le z letališč Beauvais in Roissy, se je promet, ko se je v letih 2007–2011 zmanjševal z letališča Beauvais, zmanjševal (za Dublin) ali se ni spreminjal (Stockholm) tudi z letališča Roissy,

— študija kaže, da je morebitna zamenljivost letališča Beauvais s pariškimi letališči omejena. Iz Pariza pa sta precej bolj dostopni letališči Orly in Roissy, in to ne glede na izbrano prevozno sredstvo ([53]). Zato lahko le potniki, ki niso časovno občutljivi (pač pa zelo cenovno občutljivi), letališče Beauvais štejejo za sprejemljivo nadomestno možnost obema pariškima letališčema,

([49]) Naj spomnimo, da je letališče Roissy od letališča Beauvais oddaljeno 80 km, letališče Orly pa 115 km.

([50]) Glede na študijo (ki temelji na podatkih generalne direkcije za civilno letalstvo) je letališče Roissy leta 2011 zabeležilo skupaj 60,7 milijona potnikov, letališče Orly pa 27,1 milijona.

([51]) Ti kraji so Dublin, Barcelona, Milano, Rim in Stockholm. Odhodni leti z letališča Beauvais na pet povezav so bili v letih 2002–2010 najbolj obiskani in so pomenili do 77 % skupnega potniškega prometa tega letališča ter bi torej lahko pomembno vplivali na drugi pariški letališči.

([52]) Na letališču Roissy se je število potnikov na letih na povezavi Pariz–Barcelona zmanjšalo s skoraj 1,2 milijona potnikov leta 2008 na manj kot 800 000 leta 2010, na letališču Orly pa se je povečalo s približno 550 000 potnikov leta 2008 na skoraj 800 000 potnikov leta 2010. Delež na letališču Beauvais pa je v letih 2008–2010 ostal omejen na približno potnikov 300 000 potnikov.

([53]) Iz študije je namreč razvidno, da je za dostop do letališča Beauvais iz Pariza potrebna več kot ena ura z medkrajevnim avtobusom, osebnim avtomobilom ali vlakom, do letališč Orly in Roissy pa manj kot ena ura, celo pol ure.

— v študiji je tudi poudarjeno, da je zaradi prisotnosti letališča Beauvais mogoče preprečiti preobremenjenost pariških letališč (Roissy in Orly). Opozorjeno je zlasti na to, da je letališče Orly letališče, za katero velja zgornji prag premikov zrakoplovov, ki je bil leta 2011 skoraj dosežen, zaradi česar je postalo prezasedeno letališče, ki torej ne bi (ali bi vsaj v precej manjši meri) imelo koristi od povečanja prometa, če letališča Beauvais ne bi bilo. Glede letališča Roissy pa se študija opira na poročilo Evropske komisije iz marca 2011, v kateri je bilo navedeno, da bo povpraševanje na tem letališču do leta 2025 preseglo njegove zmogljivosti.

(108) Drugič, iz študije je razvidno, da razvoj letališča Beauvais ni vplival na morebitno konkurenco z drugimi železniškimi povezavami, na katere vozijo vlaki z odhodne postaje iz Pariza proti nacionalnim in mednarodnim namembnim krajem ([54]).

6.2.2 *Finančna podpora v korist letalskih prevoznikov*

(109) Zbornica, sindikat SMABT in družba SAGEB so navedle, da sta zbornica in družba SAGEB kot zaporedni upravljavki letališča Beauvais v pogodbenih razmerjih z letalskimi prevozniki, ki opravljajo odhodne lete s tega letališča in dohodne lete nanj, ravnali v skladu z načelom zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

(110) Zbornica, sindikat SMABT in družba SAGEB so se pri tej točki sklicevale na analize, ki jih je izvedla Francija, ter so Komisiji poleg tega predložile podroben poslovni načrt v zvezi s pogodbo z dne 12. februarja 2002, sklenjeno z družbo Ryanair. Ta poslovni načrt po njihovih trditvah kaže obete glede donosnosti te pogodbe za gospodarsko dejavnost letališča Beauvais.

6.3 **Pripombe letalskega prevoznika Ryanair**

(111) Letalski prevoznik Ryanair je pripombe izrazil le glede finančne podpore, ki sta jo zaporedna upravljavca letališča Beauvais, ki je predmet tega sklepa, dodelila letalskim prevoznikom. Te pripombe so navedene v nadaljevanju.

(112) Prvič, družba Ryanair trdi, da je pogodbe o letaliških storitvah, sklenjene v obravnavanem primeru, mogoče pripisati državi in da so bile financirane iz državnih sredstev. Po njenem mnenju namreč zbornica ni zgolj ena od plati francoske države, možnosti, da se pripiše državi, pa ni mogoče ugotoviti le na podlagi dejstva, da je zbornica javno podjetje in je zato pod nadzorom francoske države. Poleg tega pristojbine niso vsa sredstva zbornice: družba meni, da je imela ta koristi od lastnih sredstev, pridobljenih iz svojih poslovnih dejavnosti. Glede družbe SAGEB, pri čemer upošteva razporeditev njenega kapitala, pa družba Ryanair trdi, da je mogoče sklepati, da deluje pod nadzorom in v skladu z usmeritvami javnih organov.

(113) Drugič, po mnenju družbe Ryanair so bile pogodbe o letaliških storitvah sklenjene v skladu z načelom zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

(114) Družba Ryanair meni, da bi morala Komisija v zvezi s tem primerjati sporazume, sklenjene z letališčem Beauvais, in sporazume, sklenjene z letališči, ki delujejo kot zasebni vlagatelji. Ob sklicevanju na sodno prakso Sodišča ([55]) trdi, da bi morala Komisija pristop, ki temelji na stroških, sprejeti le, kadar se ni mogoče sklicevati na zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

(115) Tudi če bi morala Komisija sprejeti pristop, ki temelji na stroških, družba Ryanair meni, da so bile pogodbe o letaliških storitvah sklenjene v skladu z načelom zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu in so bile za letališče Beauvais očitno dobičkonosne. V podporo svojim trditvam je družba Ryanair predložila študijo neodvisnega svetovalnega podjetja Oxera, iz katere je razvidno, da so bile vse pogodbe o letaliških storitvah, ki jih je sklenila z letališčem Beauvais, skladne z načelom zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu ([56]).

(116) Ker zadevni ukrepi niso pomenili državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU, družba Ryanair meni, da ni treba proučiti njihove združljivosti z notranjim trgom.

([54]) Glede na študijo se zaradi potrebnega časa potovanja med središčem Pariza in letališčem Beauvais letalske ponudbe tega letališča ne štejejo za sprejemljivo nadomestno možnost za potnike intermodalnega prevoza (v glavnem železniškega), ki prihajajo iz Pariza. V študiji je bilo ugotovljeno, da tudi če se lahko letališče Beauvais glede na lokalno povpraševanje, tj. povpraševanje v njegovi neposredni bližini, šteje za nadomestno možnost za vlak v domače namembne kraje, pa glede na povpraševanje iz Pariza letališka ponudba z letališča Beauvais ni nadomestna možnost za železniško ponudbo.

([55]) Družba Ryanair se opira zlasti na sodbo Sodišča z dne 3. julija 2003 v združenih zadevah C-83/01 P, C-93/01 P in C-94/01 P, Chronopost SA, ECLI:EU:C:2003:388.

([56]) Študija neodvisnega svetovalnega podjetja Oxera z dne 11. septembra 2014, ki jo je družba Ryanair predložila v pripombah z dne 12. septembra 2014.

6.4 **Pripombe letalskega prevoznika Wizz Air**

(117) Letalski prevoznik Wizz Air je pripombe izrazil le glede finančne podpore, ki sta jo zaporedna upravljavca letališča Beauvais, ki je predmet tega sklepa, dodelila letalskim prevoznikom. Te pripombe so navedene v nadaljevanju.

(118) Prvič, družba Wizz Air trdi, da je pogodbe o letaliških storitvah, sklenjene v obravnavanem primeru, mogoče pripisati državi in da so bile financirane iz državnih sredstev. Po njenem mnenju namreč zbornica ni zgolj ena od plati francoske države, možnosti, da se jih pripiše državi, pa ni mogoče ugotoviti le na podlagi dejstva, da je zbornica javno podjetje in zato pod nadzorom francoske države. Družba Wizz Air trdi zlasti, da Francija ni pristojna za udeležbo v postopku odločanja zbornice, saj je vloga francoske države omejena na izvajanje pristojnosti nadzora v zvezi z nekaterimi odločitvami. Poleg tega pristojbine niso vsa sredstva zbornice: družba meni, da je imela ta koristi od lastnih sredstev, pridobljenih iz svojih poslovnih dejavnosti. Glede družbe SAGEB, pri čemer upošteva razporeditev njenega kapitala, pa družba Wizz Air trdi, da je mogoče sklepati, da deluje pod nadzorom in v skladu z usmeritvami javnih organov. Tak pristop je v nasprotju s sodno prakso v zadevi Stardust Marine, v skladu s katero „zgolj merilo, da ima država nadzor nad podjetjem, ne more zadostovati, da bi bilo mogoče ravnanje tega podjetja pripisati državi“ ([57]).

(119) Drugič, po mnenju družbe Wizz Air so bile pogodbe o letaliških storitvah sklenjene v skladu z načelom zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

(120) Družba Wizz Air tako kot družba Ryanair meni, da bi morala Komisija v zvezi s tem primerjati pogodbe, sklenjene z letališčem Beauvais, in pogodbe, sklenjene z letališči, ki delujejo kot zasebni vlagatelji. Ob sklicevanju na sodno prakso Sodišča ([58]) trdi, da bi morala Komisija pristop, ki temelji na stroških, sprejeti le, kadar se ni mogoče sklicevati na načelo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu ([59]).

(121) Tudi če bi morala Komisija sprejeti pristop, ki temelji na stroških, družba Wizz Air meni, da so bile pogodbe o letaliških storitvah sklenjene v skladu z načelom zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu in so bile za letališče Beauvais očitno dobičkonosne. V podporo svojim trditvam je družba Wizz Air predložila študijo neodvisnega svetovalnega podjetja Oxera, iz katere je razvidno, da so bile vse pogodbe o letaliških storitvah, ki jih je sklenila z letališčem Beauvais, skladne z načelom zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu ([60]).

(122) Družba Wizz Air je v tem smislu potrdila tudi stališče Komisije, v skladu s katerim se mora načelo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu uporabljati na podlagi vseh pogodbenih in trgovinskih sporazumov, sklenjenih z zaporednima upravljavcema letališča Beauvais. V pogodbi o letaliških storitvah, ki sta jo leta 2005 sklenili družba Wizz Air in zbornica, je bil določen prispevek za trženje zbornice v višini 0,75 EUR na odhajajočega potnika z letališča Beauvais. Ta prispevek je bil v pogodbi o letaliških storitvah z dne 1. junija 2009 znižan na 0,375 EUR na odhajajočega potnika. Po trditvah družbe Wizz Air ta plačila niso bila namenjena njej, pač pa so se neposredno prenesla na bančni račun in so se uporabljala izključno za plačilo tretjim stranem, ki z družbo Wizz Air niso imele nikakršne povezave in so zagotavljale storitve trženja, kot so oglaševalske kampanje v časopisih ali na spletu.

7. **PRIPOMBE FRANCIJE V ZVEZI S PRIPOMBAMI ZAINTERESIRANIH STRANI**

(123) Francija ni odgovorila na pripombe, ki so jih predložile zainteresirane strani.

([57]) Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002, Francija/Komisija, C-482/99, EU:C:2002:294, točka 45.

([58]) Wizz Air se opira zlasti na sodbo Sodišča z dne 3. julija 2003 v združenih zadevah C-83/01 P, C-93/01 P in C-94/01 P, Chronopost SA, EU:C:2003:388.

([59]) Družba Wizz Air je v podporo tej trditvi predložila študijo neodvisne pisarne Oxera z dne 26. oktobra 2012, ki kaže, da so letališča Doncaster, Liverpool, Memmingen, Prestwick in Stockholm-Skavsta primerljiva z letališčem Beauvais.

([60]) Študija neodvisnega svetovalnega podjetja Oxera z dne 3. novembra 2014, ki jo je družba Ryanair predložila v pripombah z dne 4. novembra 2014.

8. OCENA ZADEVNIH UKREPOV

8.1 Finančne podpore, dodeljene zbornici in družbi SAGEB

8.1.1 *Obstoj pomoči v smislu člena 107(1) PDEU*

(124) 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 trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami.

(125) Da bi se ukrep opredelil kot državna pomoč, morajo torej biti izpolnjeni naslednji kumulativni pogoji:

— 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,

— zadevni ukrep daje upravičencu ali upravičencem gospodarsko prednost,

— zadevni ukrep je selektiven, tako da daje prednost posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, ter

— zadevni ukrep izkrivlja ali bi lahko izkrivljal konkurenco in lahko vpliva na trgovino med državami članicami.

8.1.1.1 Naložbene subvencije

Gospodarska dejavnost

(126) Člen 107(1) Pogodbe se ne uporablja, kadar država „izvaja javna pooblastila“ ([61]) ali kadar javni subjekti delujejo „kot javni organi“ ([62]). Za subjekt se lahko šteje, da izvaja javna pooblastila, kadar je zadevna dejavnost del ključnih funkcij države ali je povezana s temi dejavnostmi po svoji naravi, namenu in pravilih, ki jih mora upoštevati. Poleg tega je v smernicah iz leta 2014 ([63]) navedeno, da vse dejavnosti letališča niso nujno gospodarske narave. Sodišče je razsodilo, da dejavnosti, ki običajno spadajo v pristojnost države pri izvrševanju njenih pooblastil kot javnega organa, niso gospodarske narave in na splošno ne spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči. Dejavnosti na letališču, kot so kontrola zračnega prometa ([64]), policija ([65]), carina, gasilci ([66]), dejavnosti, nujne za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja in naložbe v zvezi z infrastrukturo in opremo, potrebno za izvajanje navedenih dejavnosti, se na splošno štejejo za negospodarske.

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

([61]) Sodba Sodišča z dne 4. maja 1988, Bodson, 30/87, ECLI:EU:C:1988:225, točka 18.
([62]) Glej zlasti Sodbo Sodišča z dne 19. januarja 1994, SAT/Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, točka 30.
([63]) Točke 35 do 37 smernic iz leta 2014.
([64]) Sodba Sodišča z dne 26. marca 2009, Selex Sistemi Integrati/Komisija, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, točka 71.
([65]) Sklep Komisije z dne 7. decembra 2011 o državni pomoči SA.32820 (2011/NN) – Združeno kraljestvo – Pomoč službi forenzične znanosti (UL C 29, 2.2.2012, str. 4), uvodna izjava 8.
([66]) Glej Sklep Komisije (EU) 2015/1227 z dne 23. julija 2014 o državni pomoči SA.22614 (C 53/07), ki jo je Francija odobrila Gospodarski zbornici Pau-Béarn ter družbam Ryanair, Airport Marketing Services in Transavia (UL L 201, 30.7.2015, str. 109), uvodni izjavi 101 in 495, ter Sklep Komisije (EU) 2016/633 z dne 23. julija 2014 o državni pomoči SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN), ki jo je Francija izvedla za gospodarsko zbornico Nîmes-Uzès-Le Vigan ter družbe, Veolia Transport Aéroport Nîmes, Ryanair Limited in Airport Marketing Services Limited (UL L 113, 27.4.2016, str. 32), uvodna izjava 567.

(128) Poleg tega javno financiranje negospodarskih dejavnosti ne sme povzročiti neupravičene diskriminacije med letališči. V skladu z ustaljeno sodno prakso dejansko pomeni prednost, kadar javni organi prevzamejo breme stroškov, ki jih imajo podjetja pri izvajanju gospodarskih dejavnosti ([67]). Civilnim letališčem, ki za razliko od drugih civilnih letališč ne nosijo določenih stroškov, ki nastanejo pri njihovem upravljanju, se lahko dodeli prednost ne glede na to, ali so zadevni stroški povezani z dejavnostjo, ki se na splošno šteje za negospodarsko dejavnost.

(129) Komisija ugotavlja, da so se naložbe iz uvodnih izjav 64 in 65 nanašale na infrastrukturo ali opremo, ki so jo potrebovale gasilska služba ter služba za varovanje in varnost v letalstvu. Toda te dejavnosti glede na smernice iz leta 2014 same po sebi spadajo med ključne funkcije države ([68]), kot je ugotovila Komisija v prejšnjih sklepih ([69]). Ker tržni mehanizmi v zvezi z dejavnostmi iz uvodnih izjav 64 in 65 niso bili uvedeni, se te dejavnosti ob dodelitvi zadevnih naložb torej niso štele za gospodarske dejavnosti. Ker prispevki, ki so jih javni organi izplačali v okviru programov 1, 2 in 3, niso bili uradno pripisani posebnim stroškom, Komisija meni, da del skupnega zneska subvencij, izplačanih v okviru programov 1 in 2, ustreza zneskom naložb iz uvodnih izjav 64 in 65, ki so načeloma povezane z državnimi dejavnostmi. Dodaja, da so lahko stroški v zvezi z nakupom varnostne opreme v okviru programa 3 ([70]) prav tako povezani z državno dejavnostjo varovanja v letalstvu.

(130) Komisija poleg tega meni, da so bile vse naložbe iz prejšnje uvodne izjave upravičene do nacionalne finančne sheme za javne naloge ([71]) in da bi se lahko tudi v celoti financirale iz tega instrumenta, če ne bi bile krite z zadevnimi naložbenimi subvencijami. V prejšnjih sklepih je namreč ugotovila ([72]), da je ta nacionalna shema financiranja, ki ga določa francoska zakonodaja, temeljila na strogih mehanizmih predhodnega in naknadnega nadzora stroškov, s čimer se je zagotovilo, da upravljavca letališč prek te sheme prejmeta le zneske, nujno potrebne za kritje stroškov. Poleg tega se je ta shema ob dodelitvi zadevnega ukrepa uporabljala za vsa francoska civilna letališča, tudi letališče Beauvais, zlasti v smislu obsega nalog, za katere je potrebno nadomestilo. Ta shema je predvidevala vodenje ločenega knjigovodstva za gospodarske in državne dejavnosti letališča z namenom izkaza stroškov za generalno direkcijo za civilno letalstvo. Merilo glede nediskriminacije je zato izpolnjeno.

(131) Zato subvencije v višini 1 110 669 EUR, 567 782 EUR in 10,2 milijona EUR ([73]), dodeljene v okviru programa 1, programa 2 oziroma programa 3, niso pomenile državne pomoči.

(132) Komisija pa nasprotno meni, da naložbe iz uvodne izjave 67 niso povezane z državnimi dejavnostmi.

(133) Prvič, kar zadeva sistem za avtomatski pristanek v vseh vremenskih pogojih (sistem ILS kategorije III), je sodišče odločilo, da „[...] ta instrument, tudi če bi bil obvezen in čeprav ni sporno, da enako kot drugi sistemi prispeva k varnosti pristankov, ne prispeva niti k obvladovanju in nadzoru zračnega prostora, [...] niti k nobeni drugi prerogativi javne oblasti, ki se lahko izvaja na letališču. Prispeva k zagotavljanju storitev, ki jih civilno letališče v konkurenčnem kontekstu ponuja letalskim prevoznikom v okviru svoje splošne dejavnosti, ki je gospodarska“ ([74]).

([67]) Sodba Sodišča z dne 3. marca 2005, C-172/03, Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck, ECLI:EU:C:2005:130, točka 36.

([68]) Naj spomnimo, da so se te naložbe nanašale na gradnjo prostorov za varnostno in gasilsko službo, izvedbo nadzornih sistemov oddane prtljage in kontrole dostopa, postavitev hodnika za ločitev pretoka potnikov, varnostnih ograj, enot za infiltracijo in filtracijo, kabin za carinske organe in namestitev plašilnega laserja za zmanjšanje nevarnosti, ki jih povzročajo prostoživeče živali, ter plačilo za storitve, povezane s temi naložbami.

([69]) Glej Sklep (EU) 2015/1227 (UL L 201, 30.7.2015, str. 109), uvodni izjavi 101 in 495, in Sklep (EU) 2016/633, uvodna izjava 567.

([70]) Glej preglednico 6 (vrstica „nakup varnostne opreme“).

([71]) Ta shema je do leta 2008 temeljila na pristojbini, letališki pristojbini in dodatnem instrumentu (intervencijskem skladu za letališča in zračni promet), od tega leta dalje pa je država dodatni instrument nadomestila z zvišanjem letališke pristojbine.

([72]) Glej na primer Sklep (EU) 2016/633, uvodne izjave 32–42.

([73]) Ta znesek se nanaša na ocenjeni znesek iz naložbenega načrta sporazuma o prenosu pooblastil.

([74]) Sodba Sodišča z dne 25. januarja 2018, T-818/14, BSCA/Komisija, ECLI:EU:T:2018:33, točka 102.

(134) Drugič, Komisija glede naložb, ki omogočajo združitev letalskih klubov in zasebnih lastnikov na coni na severu letališča, imenovani „aéroplaisance“, namenjeni rekreativnemu letenju, meni, da ta ukrep, čeprav prispeva k večji varnosti pretoka zračnega prometa letališča, izhaja predvsem iz upravljanja letališča Beauvais na komercialni podlagi ter prispeva k zagotavljanju storitev, ki jih civilno letališče v konkurenčnem okolju ponuja letalskim prevoznikom v okviru svoje splošne dejavnosti, ki je gospodarska.

(135) Zadnjič, kar zadeva ureditev posebnega prostora za institucionalne organizacije za razvoj turizma na letališču, je treba poudariti, da v skladu s sodno prakso Sodišča ni treba ločiti dejavnosti gradnje ali širitve infrastrukture, od poznejše uporabe te infrastrukture in da gospodarska ali negospodarska narava poznejše uporabe zgrajene infrastrukture nujno določa naravo dejavnosti nakupa ([75]). Komisija v obravnavanem primeru ugotavlja, da bi se zadevni prostor v skladu s členom 6 sporazuma o prenosu pooblastil, če bi ga bilo treba dati na voljo lokalnim javnim turističnim organizacijam za promocijo lokalnega turizma, lahko uporabljal tudi za prodajo storitev, kot so „vodeni izleti, hotelske rezervacije itd.“, in regionalnih turističnih izdelkov. Zadnjenavedeno točko je v pripombah iz aprila 2014 sicer potrdila tudi Francija, ne da bi dokazala, da so te dejavnosti prodaje storitev in izdelkov pomenile le zanemarljiv del dejavnosti lokalnih javnih turističnih organizacij. Komisija v teh okoliščinah meni, da se je prostor, ki meri 50 m^2, na letališču uporabljal za opravljanje gospodarske dejavnosti. Gradnja tega prostora s strani družbe SAGEB je prav tako izhajala iz gospodarske dejavnosti, njeno financiranje pa je spadalo na področje uporabe pravil državni pomoči.

(136) Tudi če bi se morale te naložbe povezati z državnimi dejavnostmi, vsekakor niso bile upravičene do financiranja iz nacionalne sheme financiranja javnih nalog, tako da Francija ni dokazala, da bi lahko bila druga letališča upravičena do subvencij za financiranje teh istih naložb. Letališče Beauvais je bilo posledično razbremenjeno stroškov, ki so jih druga letališča lahko ali morala kriti sama, kar je med letališčem Beauvais in temi drugimi letališči ustvarilo diskriminacijo.

Pripisljivost državi in prenos državnih sredstev

(137) Iz ustaljene sodne prakse izhaja, da ukrepi, ki jih sprejmejo notranje državne enote držav članic, ne glede na njihov pravni položaj in njihove naslovnike tako kot ukrepi, ki jih sprejmejo osrednji organi, spadajo na področje uporabe člena 107(1) PDEU, če so izpolnjeni pogoji iz te določbe ([76]).

(138) Regija Pikardija, departma Oise in skupnost občin območja Beauvais so zadevne naložbene subvencije zaporedno dodelili zbornici in družbi SAGEB, in sicer neposredno (2002–2008) ali posredno prek sindikata SMABT (2008–2023), katerega izključne članice so bile te tri ozemeljske skupnosti ([77]). Komisija glede sindikata SMABT poleg tega ugotavlja, da je ta javni organ le združenje lokalnih in regionalnih skupnosti brez lastnega osebja (sindikatu SMABT so dodeljeni javni uslužbenci departmaja Oise), njegove odločitve (zlasti proračunske) pa sprejema odbor sindikata, sestavljen iz predstavnikov treh ozemeljskih skupnosti članic.

(139) Zato je mogoče ukrepe, ki jih odobrijo ti subjekti, pripisati državi. Poleg tega je treba sredstva ozemeljskih skupnosti in sindikata SMABT (katerega sredstva se financirajo izključno iz proračuna ozemeljskih skupnosti in ki so pod proračunskim nadzorom države – glej uvodno izjavo 18) šteti za sredstva države v smislu člena 107(1) PDEU ([78]).

([75]) Sodba Sodišča z dne 24. marca 2011, T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH, ECLI:EU:T:2011:117, točka 95.

([76]) Sodba Splošnega sodišča z dne 12. maja 2011 v združenih zadevah T-267/08 in T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais, ECLI:EU:T:2011:209, točka 108.

([77]) Sindikat SMABT je subjekt javnega prava, ki združuje izključno ozemeljske skupnosti, ki prispevajo dve tretjini zneska za njegovo financiranje in katerega vodstveno osebje, ki deluje v imenu svoje skupnosti, izhaja iz teh istih skupnosti.

([78]) Sodba Splošnega sodišča z dne 12. maja 2011 v združenih zadevah T-267/08 in T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais, ECLI:EU:T:2011:209, točka 109.

Obstoj prednosti

(140) Pri presoji, ali državni ukrep pomeni pomoč podjetju, je treba ugotoviti, ali ima zadevno podjetje gospodarsko prednost, zaradi katere se izogne stroškom, ki bi običajno morali bremeniti njegova lastna finančna sredstva, oziroma ali ima prednost, ki je v običajnih tržnih razmerah ne bi moglo pridobiti. Taka presoja se načeloma opravi na podlagi merila udeleženca v tržnem gospodarstvu (v nadaljnjem besedilu: zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu).

(141) Kadar ima letališče torej ugodnosti iz javnega financiranja, Komisija oceni, ali takšno financiranje pomeni pomoč, in sicer tako, da preveri, ali bi v podobnih okoliščinah zasebni subjekt ob upoštevanju predvidljivih možnosti donosa in brez upoštevanja vsakršnih preudarkov socialne, regionalne ali sektorske politike dodelil enako financiranje.

(142) Vendar iz sodne prakse ([79]) na splošno izhaja, da se merilo zasebnega vlagatelja uporablja, kadar država članica z dodelitvijo gospodarske prednosti podjetju deluje kot gospodarski subjekt in ne kot javni organ. Prav tako je treba merilo zasebnega vlagatelja uporabiti, če bi tako kot država članica vsaj načeloma ravnal zasebni subjekt z namenom pridobitve dobička ali zmanjšanja izgube ([80]).

(143) Komisija najprej ugotavlja, da upravljanje celotnega letališča Beauvais po mnenju francoskih organov ni storitev splošnega gospodarskega pomena ([81]). Poleg tega opozarja, da se francoski organi v zvezi z naložbenimi subvencijami, dodeljenimi v obravnavanem primeru, prav tako niso sklicevali na uporabo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

(144) Vendar je treba opozoriti, da načelo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu ne pomeni izjeme, ki bi se uporabljala le za povpraševanje ene države članice. To načelo, če se uporabi, je namreč med elementi, ki jih Komisija mora upoštevati pri ugotavljanju obstoja pomoči. Čeprav se država članica ne sklicuje na merilo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, je izhodišče za ugotavljanje, ali se to merilo uporablja, gospodarska narava ravnanja države članice, ne pa kakšen subjektiven odnos je imela ta država do svojega ravnanja ali katere druge možnosti je upoštevala pred sprejetjem zadevnega ukrepa ([82]).

(145) Naj spomnimo, kot je navedeno v uvodni izjavi 17, da je bila do 1. marca 2008 lastnica letališča Beauvais država, zbornica pa je bila zadolžena za njegovo upravljanje in obratovanje na podlagi dovoljenja za začasno uporabo, ki mu je sledila koncesijska pogodba za javno opremo.

Program 1

(146) Komisija glede progama 1 meni, da ozemeljske skupnosti s tem, ko so zbornici dodelile subvencije, predvidene v programu 1, niso ravnale kot gospodarski subjekt.

([79]) Sodba Sodišča z dne 5. junija 2012, C-124/10 P, Komisija / Électricité de France (EDF), ECLI:EU:C:2012:318, točki 80 in 81.

([80]) Sodba Sodišča z dne 7. maja 2020, C-148/19 P, BTB Holding Investments in Duferco Participations Holding / Komisija, ECLI:EU:C:2020:354, točka 46.

([81]) Glej uvodno izjavo 61.

([82]) Sodba Splošnega sodišča z dne 16. januarja 2018, T-747/15, EDF, ECLI:EU:T:2018:6, točke 240–242, in Sodba Sodišča z dne 19. decembra 2019, C-385/18, Arriva Italia Srl, ECLI:EU:C:2019:1121, točka 73.

(147) Komisija meni, da regija Pikardija, departma Oise in skupnost občin območja Beauvais ob dodelitvi naložbenih subvencij ([83]) v okviru programa 1 niso mogli pričakovati, da bodo s sodelovanjem v naložbah, ki jih je zbornica izvedla na letališču Beauvais, pridobili kakršen koli finančni donos.

(148) Tri navedene skupnosti ob datumu dodelitve pomoči namreč niso bile delničarke zbornice in niso imele nobenega lastniškega instrumenta za letališče. Poleg tega sporazumi o financiranju, ki jih je vsaka od teh skupnosti sklenila z zbornico ([84]), niso vsebovali nobene določbe o spodbudi ali udeležbi v dobičku v zameno za dodeljene subvencije.

(149) Poleg tega so bile te subvencije dodeljene le, da bi se podprl razvoj regionalnega gospodarstva ter okrepila varstvo okolja in varnost lokalnih prebivalcev ([85]). Vendar teh preudarkov javnega interesa ni mogoče upoštevati pri uporabi merila udeleženca v tržnem gospodarstvu ([86]).

(150) Ni mogoče sklepati, da bi tako kot navedene skupnosti vsaj načeloma ravnal zasebni subjekt z namenom pridobitve dobička. Merilo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu se v obravnavanem primeru za subvencije, dodeljene v okviru programa 1, torej ne uporablja.

(151) Ker je bila zbornica ob dodelitvi subvencij v skladu z dovoljenjem za začasno uporabo iz leta 1997 pristojna za razvoj infrastrukture in opreme letališča Beauvais ([87]), bi morala posledično sama financirati stroške naložb iz uvodne izjave 37, razen naložb, ki izhajajo iz javnih nalog ([88]). Z naložbenimi subvencijami, do katerih je bila upravičena v okviru programa 1, se je torej lahko izognila stroškom, ki bi običajno morali bremeniti njena lastna finančna sredstva. S temi subvencijami ji je bila potemtakem dodeljena gospodarska prednost.

Program 2

(152) Premisleki, navedeni pri programu 1, veljajo tudi za subvencije, dodeljene v okviru programa 2. Komisija namreč meni, da ozemeljske skupnosti s tem, ko so zbornici dodelile subvencije, predvidene v programu 2, niso ravnale kot gospodarski subjekt.

(153) Komisija vseeno ugotavlja, da tudi če je bil sporazum o financiranju med zbornico in departmajem Oise sklenjen 18. decembra 2006 (tj. pred datumom prenosa lastništva nad letališčem na sindikat SMABT), sta bila sporazuma o financiranju med regijo Pikardijo in skupnostjo občin območja Beauvais sklenjena po 1. marcu 2007, kar pomeni po datumu podpisa sporazuma o dodelitvi lastništva nad letališčem Beauvais sindikatu SMABT z začetkom veljavnosti 1. marca 2008 ([89]). Komisija kljub temu meni, da za subvencije, izplačane v okviru programa 2, ni treba uporabljati merila zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu iz naslednjih razlogov.

(154) Najprej, vsaka od skupnosti je sporazum o financiranju sklenila posamično z zbornico in ne v imenu ali za račun sindikata SMABT. Torej je lahko finančni donos financiranih naložb pričakoval le sindikat SMABT, tj. subjekt, ki združuje vse tri skupnosti, ne pa vsaka od skupnosti posamično. V statutu sindikata SMABT ni predvidena nobena oblika ponovne razdelitve morebitnega dobička, pridobljenega v okviru njegovih dejavnosti do skupnosti članic. Noben od sporazumov o financiranju prav tako ni vseboval določbe o spodbudi ali udeležbi v dobičku v zameno za dodeljene subvencije.

([83]) Ta dodelitev je bila izvedena ob sklenitvi vsakega od treh sporazumov o financiranju, tj. 23. julija 2002 za subvencije departmaja Oise, 12. decembra 2002 za subvencije regije Pikardija in 8. oktobra 2002 za subvencije skupnosti občin območja Beauvais.

([84]) Glej oddelek 3.1.2.1.

([85]) To izhaja iz uvoda sporazumov o financiranju, ki so jih leta 2002 sklenile tri ozemeljske skupnosti in zbornica, ter sporazumov o financiranju, ki so jih leta 2006 sklenile te iste stranke.

([86]) Sodba Sodišča z dne 19. decembra 2019, C-385/18, Arriva Italia Srl, ECLI:EU:C:2019:1121, točka 73.

([87]) Glej uvodno izjavo 27.

([88]) Glej uvodno izjavo 131.

([89]) Glej uvodni izjavi 17 in 39.

(155) Poleg tega so bile te subvencije dodeljene le, da bi se podprl razvoj regionalnega gospodarstva ter okrepila varstvo okolja in varnost lokalnih prebivalcev ([90]). Vendar teh preudarkov javnega interesa ni mogoče upoštevati pri uporabi merila udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(156) Ni mogoče sklepati, da bi tako kot navedene skupnosti vsaj načeloma ravnal zasebni subjekt z namenom pridobitve dobička. Merilo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu se v obravnavanem primeru za subvencije, dodeljene v okviru programa 2, torej ne uporablja.

(157) Glede na to, da je bila zbornica ob dodelitvi subvencij v skladu s koncesijsko pogodbo za javno opremo iz leta 2002 pristojna za razvoj infrastrukture in opreme letališča Beauvais ([91]), bi morala posledično sama financirati stroške naložb iz uvodne izjave 39, razen naložb, ki izhajajo iz javnih nalog ([92]). Z naložbenimi subvencijami, do katerih je bila upravičena v okviru programa 2, se je torej lahko izognila stroškom, ki bi običajno morali bremeniti njena lastna finančna sredstva. S temi subvencijami ji je bila torej dodeljena gospodarska prednost.

Program 3

(158) Komisija glede naložbenih subvencij, ki jih je sindikat SMABT družbi SAGEB izplačal v okviru sporazuma o prenosu pooblastil, meni, da so bile te subvencije v tem sporazumu predvidene za izvajanje naložbenega programa, naloženega družbi SAGEB na njene lastne stroške. Sindikatu SMABT, ki v okviru tega sporazuma o prenosu pooblastil deluje kot organ, ki podeljuje koncesijo, sta bila izplačana nadomestilo za uporabo javnih površin, fiksno določeno v znesku 10 795 243 EUR za celotno obdobje trajanja navedenega sporazuma ([93]), ter dobiček v udeležbi pri naložbah sindikata SMABT ([94]).Pravica do udeležbe v dobičku je nastala pod nekaterimi pogoji ([95]), njen znesek pa je bil določen na 50 % presežka donosnosti ([96]).

(159) Komisija sicer navaja, da so bili ti pogoji določeni po javnem razpisu za koncesijo za upravljanje letališča Beauvais in rute do letališča v Parizu, v skladu s katerim morajo ponudniki v svoj razpis vključiti naložbeni načrt. Javni razpis je sestavljal postopek s pogajanji po predhodni objavi. Po predložitvi petih prijav in štirih ponudb se je sindikat SMABT odločil, da zadrži dve ponudbi ter začne pogajanja po eni strani s skupino zbornica-Veolia in po drugi s skupino „Vinci, Airports-Vinci, SA Keolis, Groupe K Finance“. Potem ko je sindikat SMABT obe skupini povabil k predložitvi končnih ponudb, zlasti na podlagi referenčnega scenarija z nadzorovanim načrtom razvoja zračnega prometa, ki bi bil omejen na 21 000 premikov zrakoplovov do leta 2022, je koncesijsko pogodbo nazadnje podelil skupini zbornica-Veolia.

(160) Komisija najprej meni, da uporaba merila zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu za naložbene subvencije, ki jih je sindikat SMABT izplačal družbi SAGEB v okviru sporazuma o prenosu pooblastil, v obravnavanem primeru vzbuja pomisleke.

(161) Sindikat SMABT se je kot lastnik letališča Beauvais odločil, da bo te subvencije izplačeval v okviru sporazuma o prenosu pooblastil, po katerem bi se moralo upravljanje letališča prenesti na družbo SAGEB, sindikat SMABT pa bi prejemal finančne prispevke. Povedano drugače, javni organ, lastnik infrastrukture, se je odločil, da upravljanje letališča odda tretjemu upravljavcu v zunanje izvajanje v zameno za finančni prispevek. Tak pristop bi lahko vsaj načeloma sprejel zasebni subjekt z namenom pridobitve dobička ali zmanjšanja izgube premoženja, katerega lastnik je, s tem da bi njegovo upravljanje oddal tretji osebi v zunanje izvajanje.

([90]) To izhaja iz uvodov vsakega od navedenih sporazumov o financiranju.
([91]) Glej oddelek 3.1.1.2.
([92]) Glej uvodno izjavo 131.
([93]) Glej prilogo 14 k sporazumu o prenosu pooblastil.
([94]) V prilogi 14 je bilo med drugim dejansko predvideno, da se „imetnik koncesije v zameno za udeležbo sindikata SMABT pri financiranju letališke infrastrukture obveže, da bo sindikatu SMABT vrnil 10-odstotni delež v dobičku, izračunan na podlagi presežka donosnosti glede na ocenjeno interno stopnjo donosnosti“.
([95]) V skladu s prilogo 14 k sporazumu o prenosu pooblastil nastane pravica do deleža v dobičku od leta (n), če je čisti poslovni izid pozitiven, če je izračun čistega poslovnega izida od let (1) do (n) pozitiven in če tako izračunana interna stopnja donosnosti presega 10 %. Delež v dobičku je bil določen na 50 % presežka donosnosti.
([96]) Priloga 14 k sporazumu o prenosu pooblastil.

(162) Poleg tega je bila odločitev o prenosu koncesije za upravljanje letališča Beauvais sprejeta, da se pooblaščencu podelijo naloge vzdrževanja, servisa in upravljanja letališča Beauvais, upravljanja avtobusne linije med Parizom in letališčem Beauvais ter da se izvede naložbeni program, katerega namen je razvoj komercialne infrastrukture na letališču Beauvais (uvodna izjava 19). Te naloge so imele torej na splošno in zlasti gospodarski cilj. Enako velja za cilje, ki jih je želel doseči sindikat SMABT, med katerimi je zlasti razvoj komercialnega prometa do največje zmogljivosti, ki jo dovoljuje zakonodaja (glej uvodno izjavo 167).

(163) Iz tega izhaja, da je treba morebitni obstoj selektivne prednosti, dodeljene v okviru programa 3, analizirati v skladu z načelom zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

(164) Kot je navedeno v uvodni izjavi 159 so subvencije iz programa 3 del pogodbenega okvira, za katerega je sindikat SMABT organiziral postopek javnega razpisa. Da bi se preverilo, ali je bila s temi subvencijami družbi SAGEB dodeljena prednost, ki je ta pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi dobila, mora Komisija analizirati, ali je bil postopek javnega razpisa, v katerem je bilo po potrebi predvideno izplačilo subvencij, izveden v skladu z načelom zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

(165) Kar zadeva nakup storitev s strani javne oblasti, je treba opozoriti, da se mora to načeloma izvajati v skladu s pravili o javnem naročanju, določenimi v sekundarni zakonodaji Unije. V tem primeru se obstoj takega postopka za oddajo javnega naročila, ki se izvede pred nakupom storitev s strani javnega organa države članice, šteje za zadostnega za izključitev, da bi lahko ta država članica izbranemu ponudniku dodelila prednost, ki je ta ne bi pridobil v običajnih tržnih pogojih ([97]). To načeloma velja, če se podelitev koncesije za upravljanje letališča na komercialni podlagi izvede s konkurenčnim, preglednim, nediskriminatornim in brezpogojnim postopkom javnega naročanja v skladu z načeli PDEU o javnih naročilih, če so bila uporabljena ustrezna merila za izbor kupca ali prodajalca ([98]), ki bi jih izbral zasebni subjekt, ki bi bil v enakem položaju kot sindikat SMABT.

(166) *Prvič*, postopek javnega naročanja mora biti konkurenčen, da lahko v postopku sodelujejo vsi zainteresirani ponudniki, ki izpolnjujejo pogoje. *Drugič*, postopek mora biti pregleden, da se vsem zainteresiranim ponudnikom omogoči enaka in ustrezna stopnja obveščenosti v vseh fazah postopka javnega naročanja. *Tretjič*, nediskriminatorno obravnavanje vseh ponudnikov v vseh fazah postopka ter objektivna merila za izbor in dodelitev, določena že pred postopkom, so nujni pogoji, da se zagotovi, da je transakcija, ki je rezultat postopka, skladna s tržnimi pogoji.

(167) Iz informacij, ki jih je predložila Francija, izhaja, da je bil postopek javnega razpisa objavljen v uradnih listih s pravnimi objavami, zlasti v *Uradnem listu Evropske unije*, ter v specializirani reviji. V členu 3.3 pravilnika o posvetovanju ([99]) je bilo določeno, da so bili cilji sindikata SMABT naslednji:

— razvoj prometa v okviru omejitve 21 000 komercialnih premikov zrakoplovov na leto glede na največjo zmogljivost, določeno v načrtu izpostavljenosti hrupu, do leta 2021,

— razvoj gospodarskih učinkov v smislu neposrednega in posrednega ustvarjanja delovnih mest, povezanih z upravljanjem vozlišča ter na področju turizma in območij dejavnosti,

— vključitev upravljanja letališča v okvir okoljskega načrta, ki je bil v pripravi.

([97]) Sodba Splošnega sodišča z dne 13. maja 2020, easyJet Airline Co. Ltd., T-8/18, ECLI:EU:T:2020:182, točka 201.

([98]) Obvestilo Komisije o pojmu državne pomoči po členu 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije, (UL C 262, 19.7.2016, str. 1), točka 89 in navedena sodna praksa.

([99]) Glej pravilnik o posvetovanju, poglavje 7.

(168) V členu 7 pravilnika o posvetovanju je bilo določeno tudi, da se ponudbe ponudnikov, ki sodelujejo v razpisnem postopku za prenos pooblastil za opravljanje javnih storitev za upravljanje letalskega vozlišča Beauvais, ocenijo v skladu z naslednjimi merili:

— narava in kakovost sredstev, ki se uporabljajo za organizacijo in upravljanje letališča (uprava, človeški viri, upravljanje storitve medkrajevnega avtobusa, zahteve trajnostnega razvoja),

— splošni sistema upravljanja letališča in finančna razmerja med sindikatom SMABT in pooblaščencem ter

— kakovost naložbenega programa.

(169) Komisija ugotavlja, da so imeli ponudniki enak dostop do več informacij in dokumentov, ki so vsebovali zlasti osnutek pogodbe in njene podrobne priloge, finančne elemente v zvezi z računovodstvom zbornice na podlagi koncesijske pogodbe, sklenjene leta 2002 z državo ([100]), seznam premoženja, danega na voljo pooblaščencu, obstoječe amortizacijske načrte z navedbo stanja tega premoženja, veljavne pogodbe o letaliških storitvah, ki sta jih sklenila sindikat SMABT in zbornica in ki se nanašajo na upravljanje avtobusne povezave, ter ekonomske in finančne podatke o tem upravljanju, pa tudi seznam osebja, dodeljenega za upravljanje letališča, in različne izpiske iz veljavne zakonodaje o letališčih (načrt izpostavljenosti hrupu, okoljska diagnostika, odredba policije, predpis o upravljanju itd.). Dokumentacija o posvetovanju s podjetji je bila zagotovljena v elektronski obliki (CD-ROM), ponudniki pa so lahko vprašanja v elektronski obliki zastavljali v rokih za oddajo ponudb. Vsak ponudnik je imel za fizični vpogled v spise v prostorih sindikata SMABT prav tako na voljo virtualno podatkovno sobo (*data-room*) in za vsakega od ponudnikov je bil organiziran obisk letaliških objektov na kraju samem.

(170) Komisija ugotavlja, da je te elemente potrdilo nacionalno upravno sodišče, pri katerem sta izločena ponudnika vložila predloga za izdajo začasne odredbe pred sklenitvijo pogodbe in ki je prav tako odločilo, da so se v zadevnem postopku upoštevali razumni roki za oddajo prijav in oddajo ponudb ([101]). To sodišče je splošneje razsodilo, da sta se pri izvedbi postopka upoštevali načeli enakega obravnavanja v okviru javnih naročil in preglednosti. Komisija še poudarja, da je postopek omogočil, da je lahko ponudbo oddalo razmeroma veliko ponudnikov (pet), ker so poznali merila za izbiro ponudb in cilje, ki si jih je zastavil sindikat SMABT.

(171) Zadevni postopek je bil torej izveden na konkurenčni, pregledni in nediskriminatorni podlagi.

(172) Vendar Komisija glede merila v zvezi z brezpogojnosto razpisnega postopka opozarja, da bi morali biti vsi posebni pogoji, določeni v razpisu, kadar osebe javnega prava kupujejo sredstva, blago ali storitve, nediskriminatorni ter natančno in objektivno povezani z vsebino in posebnim ekonomskim ciljem javnega naročila. Morali bi omogočiti, da se ekonomsko najugodnejša ponudba ujema s tržno vrednostjo. Merila bi morala torej biti opredeljena tako, da je mogoč dejansko konkurenčen postopek javnega naročanja, na podlagi katerega bo izbran ponudnik imel običajni donos in nič več. V praksi to pomeni uporabo razpisov, ki precej poudarjajo „cenovno“ komponento ponudbe ali ki bi drugače verjetno dosegli konkurenčni izid ([102]).

([100]) Ti elementi so zajemali zlasti izvršene proračune, prvotni proračun za leto 2007, analizo, ki jo je avgusta 2007 izvedlo neodvisno podjetje za svetovanje in s katero so se zagotovile posodobljene informacije o ekonomskih in finančnih podatkih koncesije, elemente postavk sredstev in obveznosti iz bilance stanja, davčne napovedi, amortizacijski načrt ali neporavnane zneske finančnih obveznosti.

([101]) Glej sodbi z dne 25. februarja 2008 (št. 0800277) in z dne 17. marca 2008 (št. 0800506) upravnega sodišča v Amiensu.

([102]) Obvestilo Komisije o pojmu državne pomoči po členu 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije, točka 96.

(173) Komisija ugotavlja, da merila za izbiro ponudb niso bila niti prednostno razvrščena niti ocenjena. Sindikat SMABT posameznemu merilu namreč ni dodelil ponderja, zato je imel pri izbiri ponudb razmeroma široko polje proste presoje. Če bi bil torej med merila, ki jih je upošteval sindikat SMABT, vključen splošni sistem pogodbe, ni mogoče potrditi, da bi bil temu merilu s pravilnikom o posvetovanju načeloma dodeljen višji ponder kot drugim merilom. Zato mora Komisija preveriti, ali je družba SAGEB s tem postopkom dejansko dobila gospodarsko prednost, ki je pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi pridobila.

(174) Komisija najprej ugotavlja, da je od petih ponudnikov, ki jim je bilo dovoljeno predložiti ponudbo, med postopkom eden odstopil, dva druga pa nista predložila ponudb, v katerih bi se upoštevali finančni pogoji, ki jih je določil sindikat SMABT. Kar zadeva na primer skupino GTS, je komisija za prenos pooblastil javne službe, pristojna za analizo ponudb, ugotovila, da ta skupina ni sporočila elementov v zvezi z ocenjeno donosnostjo, njena zmožnost samofinanciranja ni bila preskušena (ni vključevala predvidevanja zmogljivosti financiranja iz lastnih sredstev), skupina ni predložila simulacije ocenjenih stroškov in deleža v dobičku ter ni pojasnila svojega načina financiranja naložb. Sindikat SMABT je dve ponudbi v fazi njunega ocenjevanja torej izločil iz finančnih razlogov in začel pogajanja v zvezi z obema preostalima ponudbama.

(175) Ponudbi, ki sta ju sindikatu SMABT predložili skupina Vinci Airport po eni strani in skupina zbornica-Veolia po drugi sta temeljili na več različicah glede na število premikov zrakoplovov, dovoljenih v okviru načrta izpostavljenosti hrupu, ki se je uporabljal za letališče Beauvais. Med pogajanji je sindikat SMABT od obeh ponudnikov tako zahteval, naj predložita ponudbi na podlagi referenčnega scenarija, po katerem se je število premikov zrakoplovov v celotnem trajanju pogodbe za uskladitev z načrtom izpostavljenosti hrupu omejilo na 21 000.

(176) S finančnega vidika je skupina Vinci Airport oddala ponudbo, po kateri bi se ocenjeni stroški poslovanja v višini 40 milijonov EUR v celoti financirali iz dobička pred obrestmi in davki, z naložbenim programom v višini 70 milijonov EUR brez subvencije sindikata SMABT. V ponudbi skupine zbornica-Veolia Transport pa je bil predviden fiksni del stroškov poslovanja v višini 10,8 milijona EUR, k čemur bi se lahko prištelo 5 milijonov EUR udeležbe pri dobičku, in naložbeni program v višini 68,2 milijona EUR, ki zajema subvencijo v višini 14,5 milijona EUR.

(177) Čeprav se je ponudba skupine Vinci Airport najprej zdela zanimivejša, pa je po trditvah Francije v primerjavi z ocenami prometa, ki jih je načrtovala skupina zbornica-Veolia, temeljila na optimističnih in nekoliko previdnih predpostavkah, zlasti glede omejitve števila premikov zrakoplovov, določenega v nacionalni zakonodaji (načrt izpostavljenosti hrupu). Vendar so ocenjeni stroški skupine Vinci Airport temeljili izključno na njenih obsežnih ocenah in za razliko od ponudbe skupine zbornica-Veolia niso zajemali fiksnega dela; zato se je ponudba te družbe, čeprav je bila nižja od ponudbe skupine Vinci Airport, s finančnega vidika zdela razumnejša in previdnejša za preudarnega vlagatelja, ki si želi zagotoviti finančno donosnost.

(178) Komisija prav tako poudarja, da je ponudba skupine zbornica-Veolia za sindikat SMABT ostala dobičkonosna. Subvencija, ki jo je načrtoval sindikat SMABT, brez dela, ki se je nanašal na državne naložbe (glej uvodno izjavo 131), je bila ocenjena na 4,3 milijona EUR ([103]), medtem ko je bilo v ponudbi skupine zbornica-Veolia predvideno vsaj izplačilo fiksnega dela v višini 10,8 milijona EUR sindikatu SMABT, kar mu je zagotavljalo stopnjo dobička.

(179) Sindikat SMABT je s sklepom z dne 25. februarja 2008 koncesijsko pogodbo podelil skupini zbornica-Veolia, katere ponudba je bila „najzanimivejša ponudba, ker je najbolje zagotavljala nadzorovani, okolju prijazen razvoj letališča glede na splošni sistem pogodbe“. Sindikat SMABT je torej pri utemeljitvi svoje izbire upošteval pogoje iz pravilnika o posvetovanju, s katerimi so bili vnaprej seznanjeni vsi ponudniki, ki so sodelovali v postopku.

(180) Komisija ob upoštevanju teh elementov sklepa, da je sindikatu SMABT izbrana ponudba skupine zbornica-Veolia, zagotovila finančno donosnost in da tej skupini (ki je nato postala družba SAGEB) ni dodelila gospodarske prednosti v smislu člena 107(1) PDEU.

([103]) Ta znesek je ocenjeni znesek, kot je bil naveden v naložbenem načrtu iz sporazuma o prenosu pooblastil.

(181) Ker je bila subvencija v višini 4,3 milijona EUR vključena v transakcijo, sklenjeno s skupino zbornica-Veolia (ki je nato postala družba SAGEB), Komisija ugotavlja, da subvencija, dodeljena v okviru programa 3, ni pomenila državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

Selektivnost

(182) Ko Komisija ugotovi obstoj prednosti v širokem smislu, ki izhaja posredno ali neposredno iz določenega ukrepa, mora poleg tega dokazati, da se ta prednost nanaša na posamezno podjetje ali podjetja. Natančneje, dokazati mora, da zadevni ukrep uvaja razlikovanje med podjetji, ki so glede na uresničevani cilj v primerljivem položaju. Prednost mora biti torej dodeljena selektivno in biti taka, da postavlja posamezna podjetja v ugodnejši položaj v primerjavi z drugimi ([104]).

(183) Zahteva selektivnosti se razlikuje glede na to, ali je zadevni ukrep predviden kot splošen sistem pomoči ali pa kot individualna pomoč. V zadnjenavedenem primeru ugotovitev gospodarske prednosti načeloma omogoča domnevo, da je ukrep selektiven ([105]).

(184) Subvencije za naložbe v obravnavanem primeru so bile dodeljene v okviru dvostranskih sporazumov, o katerih se je neposredno pogajalo z obema zaporednima upravljavcema letališča, v obliki posamezne pomoči. Te subvencije so bile torej selektivne v njuno korist.

Tveganje vpliva na trgovino med državami članicami in trgovino znotraj Unije

(185) Na splošno velja, da kadar prednost, ki jo dodeli država članica, okrepi položaj podjetja v primerjavi z drugimi podjetji, ki konkurirajo na danem trgu Unije, je treba to prednost obravnavati kot vpliv na trgovino med državami članicami. Komisija tudi opozarja, da letališča medsebojno konkurirajo za upravljanje letališke infrastrukture, vključno na lokalnih in regionalnih letališčih. Javno financiranje letališča lahko torej izkrivlja konkurenco na trgih za upravljanje letališke infrastrukture.

(186) V obravnavanem primeru velja, da je letališče Beauvais konkurenčno drugim nacionalnim letališčem (na primer letališču Paris-Roissy). Zadevne pomoči za naložbe, zaradi katerih se je njegov položaj v primerjavi s položajem teh drugih letališč okrepil, bi lahko izkrivljale konkurenco. Ker je trg letaliških storitev odprt za konkurenco v Uniji, bi lahko prispevki vplivali tudi na trgovino med državami članicami.

8.1.1.2 Subvencije za tekoče poslovanje

Gospodarska dejavnost

(187) Komisija je ob upoštevanju elementov iz uvodnih izjav od 126 do 128 ugotovila, da je bila subvencija v višini 68 000 EUR, ki jo je zbornici leta 2002 dodelila generalna direkcija za civilno letalstvo, povezana z dejavnostjo, ki spada med pristojnosti javnega organa. Ta subvencija je bila, kot je dokazala Francija, dodeljena za kritje financiranja izrednega prehodnega ukrepa v višini od 25 do 50 % pristojbine za preiskavo ročne prtljage potnikov, ki jo je država uvedla po napadih 11. septembra 2001, kar izhaja iz nalog, povezanih z varovanjem, ki spadajo med pristojnosti javnega organa države, in torej ne pomeni gospodarske dejavnosti ([106]).

(188) Ta ukrep je poleg tega spadal med sheme pomoči za vsa pokrajinska letališča razreda 3 in je bil ob dodelitvi torej odprt za vsa letališča v isti kategoriji kot letališče Beauvais ([107]). Zato ta subvencija ni povzročila diskriminacije.

([104]) Sodba Splošnega sodišča z dne 13. decembra 2018, Ryanair DAC, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943, točka 162.
([105]) Sodba Sodišča z dne 4. junija 2015, Komisija/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, točka 60.
([106]) Glej uvodno izjavo 129.
([107]) https://www.senat.fr/rap/l02-068-318/l02-068-31827.html#toc310

(189) Upoštevati je treba trditev Francije, v skladu s katero spada del predplačil, ki jih je letališki službi dodelila splošna služba zbornice, med pristojnosti javnega organa. Pred 12. decembrom 2000, tj. datumom sodbe Sodišča v zadevi Aéroports de Paris, bi lahko upravljanje in gradnja letališke infrastrukture pomenili dejavnosti, ki spadajo med pristojnosti javnega organa, tako da Komisija na podlagi člena 107 PDEU ne more izpodbijati pomoči, ki so bile pred tem datumom dodeljene za financiranje ali upravljanje letališke infrastrukture ([108]). Zato se pomoči, ki jih je splošna služba zbornice pred 12. decembrom 2000 dodelila letališki službi, ne smejo obravnavati kot pomoči v smislu člena 107(1) PDEU. Komisija pa mora vseeno ugotoviti, ali take pomoči ne pomenijo denarnih predplačil v letih 2001, 2002 in 2004.

Obstoj gospodarske prednosti

(190) Pri presoji, ali državni ukrep pomeni pomoč podjetju, je treba ugotoviti, ali ima zadevno podjetje gospodarsko prednost, zaradi katere se izogne stroškom, ki bi običajno morali bremeniti njegova lastna finančna sredstva, oziroma ali ima prednost, ki je v običajnih tržnih razmerah ne bi moglo pridobiti. Taka presoja se načeloma opravi na podlagi merila zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

Subvencije za tekoče poslovanje

(191) Prvič, Komisija ugotavlja, da sta subvenciji v višini 2 005 EUR in 1 600,10 EUR, ki ju je prejela zbornica od nacionalnega centra za razvoj struktur kmetijskih gospodarstev (leta 2005) oziroma združenja za upravljanje sredstev za vključitev invalidov, dejansko ustrezali povračilu dela članarin zbornice, ki sta jih čezmerno prejela oba organa. S temi povračili se tako niso krili stroški, ki bi jih morala običajno kriti zbornica, ki ji zato ni bila dodeljena gospodarska prednost.

(192) Glede subvencij v višini 30 490 EUR (2002–2003) in 5 829,49 EUR (2005), ki sta jih izplačala departma Oise oziroma mesto Tillé, Komisija na podlagi računov in utemeljitev francoskih organov navaja, da ustrezata plačilu za storitve, ki jih je opravila letališka služba zbornice v imenu obeh navedenih javnih subjektov.

(193) Komisija navaja, da je za turistično promocijo departmaja Oise na podlagi nacionalne zakonodaje pristojen departma sam ([109]). Enako velja za gradnjo priključka hal na omrežje za komunalno odpadno vodo, ki spada v pristojnost občin ([110]). Ti stroški zato ne pomenijo običajnih stroškov, povezanih z upravljanjem letališča, in jih zbornici zato ne bi bilo treba kriti.

(194) Drugič, Komisija meni, da so izplačila dejansko ustrezala odhodkom, ki jih je imela zbornica pri gradnji navedenih storitev, tako da s temi subvencijami ni prejela prekomernega nadomestila in posledično pridobila gospodarske prednosti.

(195) Ker obravnavanem primeru merilo gospodarske prednosti ni izpolnjeno, Komisija meni, da subvencije za tekoče poslovanje iz tega pododdelka, dodeljene letališki službi zbornice, ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

([108]) Točki 28 in 29 smernic iz leta 2014.

([109]) Glej zlasti člen L. 1111-4 splošnega zakonika o lokalnih organih (Code général des collectivités territoriales).

([110]) Člen L. 2224-8 splošnega zakonika o lokalnih organih določa, da „občine obvezno krijejo odhodke, povezane s komunalnimi kanalizacijskimi sistemi, zlasti za čistilne naprave odpadne vode in odlaganje blata, ki nastaja v njih, ter odhodke za nadzor nekomunalnih čistilnih naprav“. Zbornica je v obravnavanem primeru izvedla dela na komunalnem omrežju (priključek hal na komunalno omrežje), ki pa jih je morala kriti občina Tillé.

Predplačila, ki jih je splošna služba zbornice dodelila letališki službi

(196) Ocena obstoja prednosti se, kot je navedeno v uvodni izjavi 140, načeloma izvede glede na uporabo načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Komisija predhodno ugotavlja, da se Francija ni sklicevala na to načelo. Zadevni ukrepi se nanašajo na denarna predplačila letališki službi zbornice v letih 2001, 2002 in 2004, zato bo Komisija določila, ali so bila ta predplačila dodeljena pod tržnimi pogoji, če ni dvomov glede posredovanja (splošne službe) zbornice, ki je delovala kot gospodarski subjekt. Letališka služba zbornice je bila dejansko sestavni del služb zbornice, denarna predplačila pa bi lahko bila torej podobna transakciji, opravljeni v okviru istega gospodarskega subjekta, in tako načeloma pomenila transakcijo, ki bi jo gospodarski subjekt, ki je v enakem položaju kot splošna služba zbornice, lahko sprejel za pomoč drugi odvisni družbi ali podružnici istega gospodarskega subjekta. Poleg tega so bili razlog za ta denarna predplačila ekonomski preudarki, saj je splošna služba zbornice letališki službi zbornice s posredovanjem pomagala rešiti njene finančne težave (glej uvodno izjavo 46).

(197) Komisija v obravnavanem primeru najprej poudarja, da so bila denarna predplačila izvršena brezobrestno brez zapadlosti, čeprav je bila letališka služba ob njihovi dodelitvi v težkem gospodarskem obdobju ([111]). Splošna služba tako ni mogla upravičeno pričakovati, da bo upravljanje letališča postalo donosno in bo lahko letališka služba vrnila odobrena predplačila, hkrati pa izkazala lasten dobiček za poplačilo sredstev, ki jih je vložila splošna služba zbornice. Iz informacij, poslanih Komisiji, ne izhaja, da bi letališka služba za splošno službo pripravila ali ponovno izdelala poslovni načrt ali simulacijo proračuna zaradi analize tveganja, nastalega z dodelitvijo teh denarnih predplačil.

(198) Komisija v obravnavanem primeru torej ugotavlja, da se načelo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu ni upoštevalo in da je letališka služba z zadevnimi predplačili dobila prednost, ki je pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi pridobila.

Pomoč za načrt za turistični razvoj

(199) Z načrtom za turistični razvoj, ki ga je pripravil sindikat SMABT, sta se v obravnavanem primeru promovirala lokalni in regionalni turizem s spodbujanjem dela potnikov letališča Beauvais, naj namesto da bi odšli v Pariz, bivajo v Pikardiji ali na območju Beauvaisa. V tem načrtu so bili torej predvideni ukrepi (oglaševalski nosilci na letališču, ankete potnikov, spletna mesta, informacijske točke sindikata SMABT itd.), usmerjeni v turistični razvoj regije Pikardije, departmaja Oise in območja Beauvaisa. Čeprav je načrt za turistični razvoj temeljil na potnikih, ki so bili na letališču Beauvais v tranzitu, ti ukrepi niso bili namenjeni družbi SAGEB, pač pa predvsem potnikom, ki so bili na letališču Beauvais že prisotni, kar pomeni potnikom, ki so v ta kraj že potovali, in to ne glede na obstoj ali neobstoj ukrepov iz načrta za turistični razvoj.

(200) Komisija v tem primeru poudarja, da ker gre za promocijo lokalnega in regionalnega turizma, za kar so v obravnavanem primeru v skladu z zakonodajo pristojni javni organi, stroškov, povezanih z njo, načeloma ne bi smela kriti družba SAGEB, katere edini nalogi sta bili upravljanje in vodenje letališča Beauvais. V zvezi s tem navaja, da sporazum o prenosu pooblastil družbi SAGEB ne nalaga obveznosti promocije lokalnega in regionalnega turizma, razen obveznosti, da se zagotovijo finančni prispevek za odhodke v zvezi s turističnimi ukrepi in potrebna sredstva za njihovo izvajanje (dostop do letališča, oglaševalski nosilci itd.) za institucionalne organe za turizem.

(201) Komisija tako meni, da načrt za turistični razvoj, ki ga je pripravil sindikat SMABT, ni imel učinka znižanja stroškov, ki bi jih običajno morala kriti družba SAGEB.

(202) Komisija glede na to, da v obravnavanem primeru merilo gospodarske prednosti ni izpolnjeno, meni, da delni prevzem stroškov, povezanih s promocijo razvoja lokalnega turizma, s strani sindikata SMABT ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

([111]) Glej preglednico 8.

Pripisljivost državi in prenos državnih sredstev

(203) V skladu z ustaljeno sodno prakso se člen 107(1) PDEU nanaša na vse pomoči, dodeljene iz državnih sredstev, ne da bi bilo treba razlikovati med tem, ali je pomoč dodelila država ali pa so jo dodelile osebe javnega ali zasebnega prava, ki jih je država ustanovila ali določila za upravljanje pomoči. Ukrep, ki ga financira tak subjekt, je torej mogoče pripisati državi, zlasti ker o uvedbi zadevnega ukrepa odloči država in ker država opredeli pogoje uporabe, upravljanja in razdelitve teh sredstev.

(204) Zadevna denarna predplačila je v obravnavanem primeru dodelila splošna služba zbornice. Vendar Komisija opozarja, da je ukrepe, ki so jih sprejele gospodarske zbornice, mogoče pripisati državi in da so v prejšnjih sklepih vključevali državna sredstva ([112]). Zbornica je bila v obravnavanem primeru ob dodelitvi zadevnih predplačil v podobnem položaju kot druge gospodarske zbornice, ki jih je proučevala Komisija. Komisija ob upoštevanju zlasti prava, ki se uporablja, sprejetih odločitev v okviru teh subjektov, nadzora države nad njimi in izvora njihovih sredstev ([113]) ugotavlja, da je denarna predplačila mogoče pripisati državi in da so pomenila uporabo državnih sredstev.

Selektivnost

(205) Denarna predplačila so bila v obravnavanem primeru individualne pomoči ([114]), ki so dajale prednost letališki službi zbornice v škodo drugih letališč. Ker je te pomoči neposredno in dvostransko dodelila splošna služba, so torej selektivne ([115]).

Tveganje vpliva na trgovino med državami članicami in trgovino znotraj Unije

(206) Komisija iz razlogov iz uvodnih izjav 185 in 186 meni, da so denarna predplačila vplivala na trgovino znotraj Unije in med državami članicami.

8.1.1.3 Sklepna ugotovitev glede obstoja pomoči

(207) Komisija ugotavlja, da vse naložbene subvencije, razen tistih iz uvodne izjave 131 in tistih, dodeljenih družbi SAGEB, kot so opisane v uvodnih izjavah 131 in 181, pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

(208) Komisija prav tako ugotavlja, da denarna predplačila, ki jih je splošna služba zbornice v letih 2001, 2002 in 2004 zagotovila letališki službi zbornice, pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

(209) Subvencije za tekoče poslovanje v skupnem znesku 107 924 EUR, denarna predplačila, dodeljena pred 12. decembrom 2000, in delni prevzem stroškov za promocijo turizma s strani sindikata SMABT pa ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

([112]) Glej Sklep (EU) 2016/633, uvodne izjave 255 do 274, ki ga je potrdilo Splošno sodišče v sodbi z dne 13. decembra 2018, Ryanair /Komisija, ECLI:EU:T:2018:943.

([113]) Ko je zbornica dodelila navedena predplačila, so bile namreč gospodarske zbornice javni organi, ustanovljeni z zakonom, ki jih upravljajo izvoljeni direktorji podjetij in nadzoruje država. Poleg tega imajo kot posredniški državni organi in torej kot javni organi države naloge splošnega pomena na podlagi prava. Člen L. 710-1 trgovinskega zakonika, veljavnega ob dodelitvi pomoči, določa posebne pogoje financiranja za gospodarske zbornice, katerih sredstva sestavljajo predvsem davčni prihodki (davek za kritje stroškov gospodarskih zbornic, ki je bil uveden s členom 1600 tedaj veljavnega splošnega davčnega zakonika), subvencije ali celo sredstva, ki izvirajo iz izobraževalnih dejavnosti in dejavnosti upravljanja prometne infrastrukture.

([114]) Glej uvodno izjavo 183.

([115]) Sodba Sodišča z dne 4. junija 2015, MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, točka 60.

8.1.2 *Zakonitost pomoči*

(210) V skladu s členom 108(3) PDEU „mora biti [Komisija] obveščena o vseh načrtih za dodelitev ali spremembo pomoči dovolj zgodaj, da lahko predloži pripombe. Zadevna država članica ne sme izvajati svojih predlaganih ukrepov, dokler v tem postopku ni sprejet dokončen sklep .“

(211) V obravnavanem primeru ni bil priglašen Komisiji nobeden od zadevnih ukrepov. Zato so to nezakonite pomoči.

8.1.3 *Združljivost pomoči z notranjim trgom*

(212) Pomoči za naložbe in za tekoče poslovanje iz uvodnih izjav 207 in 209, izplačane zaporednima upravljavcema letališča Beauvais, pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU. Njihovo združljivost z notranjim trgom je treba oceniti na podlagi izjem iz člena 107(3) PDEU.

(213) Člen 107(3) PDEU določa nekatere izjeme od splošnega pravila, po katerem se državne pomoči načeloma štejejo za nezdružljive s skupnim trgom. Zadevne pomoči za naložbe in za tekoče poslovanje se lahko ocenijo zlasti v skladu s členom 107(3), točka (c), PDEU, ki določa, da „se pomoč za pospeševanje razvoja določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij, kadar takšna pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi“, lahko obravnava kot združljiva z notranjim trgom. Smernice iz leta 2014 o letalskem sektorju načeloma zagotavljajo okvir za oceno, ali se lahko pomoči za naložbe in za tekoče poslovanje štejejo za združljive z notranjim trgom v skladu s členom 107(3), točka (c), PDEU.

(214) Glede pomoči za naložbe je v točki 173 smernic iz leta 2014 določeno: „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 pomoči za naložbe letališčem, dodeljene pred 4. aprilom 2014.“ Komisija bo za pomoči za naložbe, dodeljene pred 4. aprilom 2014, uporabila smernice iz leta 2005, ki so se v skladu s prvim odstavkom točke 85 navedenih smernic uporabljale od 9. decembra 2005. Za pomoči za naložbe, dodeljene pred 9. decembrom 2005, za katere posebna merila o združljivosti ne obstajajo, pa bo njihovo združljivost ocenila neposredno na podlagi člena 107(3), točka (c), PDEU ter pri tem upoštevala tudi svojo prakso odločanja. Ker je bila ta konsolidirana s smernicami iz leta 2005, bi bilo treba pomoči za naložbe, dodeljene pred 9. decembrom 2005, prav tako oceniti glede na merila iz smernic iz leta 2005.

(215) Združljivost pomoči za naložbe, dodeljene leta 2007, pa se bo ocenjevala z uporabo smernic iz leta 2005.

(216) Glede pomoči za tekoče poslovanje je v točki 172 smernic iz leta 2014 določeno, da se bodo načela v teh smernicah namreč uporabila za vse zadeve o pomoči za tekoče poslovanje letališčem, tudi če je bila pomoč dodeljena pred 4. aprilom 2014 in začetkom prehodnega obdobja. Zadevni ukrepi pred dodelitvijo niso bili priglašeni, zato pomenijo nezakonito pomoč. Komisija bo smernice iz leta 2014 uporabila za oceno združljivosti denarnih predplačil.

8.1.3.1 Pomoči za naložbe

Uporabnost smernic iz leta 2005

(217) Iz točke 53 smernic iz leta 2005 izhaja, da pomoči, dodeljene za financiranje letališč, ne izhajajo vse iz oddelka 4 navedenih smernic. Zlasti pomoči, dodeljene za izvajanje komercialnih dejavnosti, ki niso neposredno povezane z osnovnimi dejavnostmi letališč, je treba oceniti glede na primerna sektorska in horizontalna pravila. Poleg tega je v točki 54 smernic iz leta 2005 navedeno, da te veljajo za vse letališke dejavnosti, z izjemo varnostnih nalog, kontrole letenja in vseh drugih dejavnosti, za katere je odgovorna država članica v okviru posebnih pravic javne oblasti.

(218) Merila združljivosti pomoči za naložbe za financiranje letališke infrastrukture so opisana v oddelku 4.1 smernic iz leta 2005. Naložbe, upravičene do pomoči v okviru tega oddelka, so le naložbe za gradnjo letališke infrastrukture in opreme (vzletno-pristajalne steze, terminali, betonske ploščadi, kontrolni stolp) ali zmogljivosti, ki jih neposredno podpirajo (protipožarna oprema, varnostna ali varstvena oprema) ([116]). Pomoči, povezane s preskrbo s pomožnimi letališkimi storitvami, izhajajo iz oddelka 4.3 smernic iz leta 2005 (subvencije za letališke storitve).

(219) Komisija je v okviru programa 1 vse izvedene naložbe razvrstila tako:

Preglednica 11

Narava naložb v okviru programa 1 glede na smernice iz leta 2005 (v EUR)

	Državne naložbe	Naložbe, ki izhajajo iz oddelka 4.1	Druge naložbe
Zahodno krilo (odhodi)		2 608 000	
Vzhodno krilo (prihodi)		164 000	
Posodobitev letališkega terminala		649 000	
Varnostna oprema	922 000		
Različne cestne povezave in omrežja: *od tega parkirišče za vozila*		774 533	463 467
Okoljske študije in raziskave		62 000	
Plačila za storitve ([117])	55 669	688 223	
Posodobitev delovne opreme: enote za infiltracijo in filtracijo	133 000	1 131 000	
Skupaj	**1 110 669**	**6 076 756**	**463 467**

(220) Komisija tako ugotavlja, da znesek državnih naložb v okviru programa 1 znaša 1 110 669 EUR , da je znesek naložb iz oddelka 4.1 smernic iz leta 2005 6 076 756 EUR, znesek drugih naložb (tj. naložb, povezanih s komercialnimi dejavnostmi, ki niso neposredno povezane s temeljnimi dejavnostmi letališča in niso vključene v smernice iz leta 2005) pa 463 467 EUR. Kot je navedeno v uvodni izjavi 37, se s prispevki javnih organov (4,311 milijona EUR) uradno niso krile posebne naložbe v okviru programa 1, temveč so bili ti določeni glede na skupni ocenjeni znesek naložb, ki jih je treba izvesti. Da bi se analizirala združljivost pomoči za naložbe v okviru programa 1 na podlagi smernic iz leta 2005, je treba iz upravičenih stroškov izključiti stroške, povezane z drugimi naložbami (tj. 463 000 EUR). Vendar Komisija ugotavlja, da skupni znesek subvencij javnih organov (tj. 4,311 milijona EUR) po odštetju stroškov za državne naložbe (tj. 1 110 669 EUR) in druge naložbe (463 467 EUR) od skupnega zneska naložb v okviru programa 1 in brez subvencije v višini 1 110 669 EUR, dodeljene zbornici za kritje državnih stroškov (tj. 3,20 milijona EUR) ([118]), ne presega skupnega zneska naložb iz oddelka 4.1 smernic iz leta 2005 (tj. 6,076 milijona EUR). Zato združljivosti pomoči za naložbe v okviru programa 1 ni mogoče proučiti na podlagi drugih pravnih podlag, kot so pravne podlage iz oddelka 4.1 smernic iz leta 2005.

([116]) Glej točko 55 smernic iz leta 2005.

([117]) Zadevna plačila za storitve se hkrati nanašajo na državne naložbe (v znesku 55 669 EUR) in naložbe, povezane z gradnjo infrastrukture.

([118]) Subvencija v višini 1 110 669 EUR za kritje državnih stroškov programa 1 ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU, kot je navedeno v uvodni izjavi 131.

(221) Komisija je v okviru programa 2 naložbe razvrstila tako:

Preglednica 12

Narava naložb v okviru programa 2 glede na smernice iz leta 2005 (v EUR)

	Državne	Naložbe, ki izhajajo iz oddelka 4.1	Druge naložbe
Razširitev letališkega terminala		1 327 749	
Varnostne ograje	165 805		
Uskladitev s standardi za parkirna mesta za letala in vozne steze		1 408 739	
Obnova hangarjev in vzletno-pristajalnih stez		231 542	
Hodnik za ločitev pretoka potnikov	176 590		
Parkirišče za osebje v skladu s pravili zakona o vodah		227 611	
Podporna baza družb za najem vozil			1 735
Nakup zemljišč za instrumentni pristajalni sistem (ILS)		61 540	
Notranje in zunanje označevanje		10 510	
Sprejemna točka potnikov iz porte Maillot (vstopna postaja v Parizu)			213 548
Uskladitev s standardi zakona o vodah		46 141	
Študije sistema ILS		139 803	
Posodobitev javnih cestnih povezav		1 053 861	
Upravni uradi		944 557	
Študije terminala 2		188 188	
Stroški za tveganja, plačila za storitve in nepredvideni stroški ([119])	86 085	659 038	
Posodobitev delovne opreme, od tega: — postavitev kabin za obmejno policijo, — namestitev plašilnega laserja	 52 670 86 085	2 039 000	
Skupaj	**567 782**	**8 338 279**	**215 283**

([119]) Plačila za storitve se hkrati nanašajo na državne naložbe (v znesku 86 085 EUR) in naložbe, povezane z gradnjo infrastrukture.

(222) Komisija tako ugotavlja, da znesek državnih naložb v okviru programa 2 znaša 567 782 EUR , da je znesek naložb iz oddelka 4.1 smernic iz leta 2005 8 338 279 EUR, znesek drugih naložb (tj. naložb, povezanih s komercialnimi dejavnostmi, ki niso neposredno povezane s temeljnimi dejavnostmi letališča in niso vključene v smernice iz leta 2005) pa 215 283 EUR. Kot je navedeno v uvodni izjavi 40, se s prispevki javnih organov (tj. 6,8 milijona EUR) uradno niso krile posebne naložbe v okviru programa 2, temveč so bili ti določeni glede na skupni ocenjeni znesek naložb, ki jih je treba izvesti. Da bi se analizirala združljivost pomoči za naložbe v okviru programa 2 na podlagi smernic iz leta 2005, je treba iz upravičenih stroškov izključiti stroške, povezane z drugimi naložbami (tj. 215 283 EUR). Vendar Komisija ugotavlja, da skupni znesek subvencij javnih organov (tj. 6,8 milijona EUR) po odštetju stroškov za državne naložbe (tj. 567 782 EUR) in druge naložbe (215 283 EUR) od skupnega zneska naložb v okviru programa 2 in brez subvencije v višini 567 782 EUR, dodeljene zbornici za pokritje državnih stroškov (tj. 6,23 milijona EUR) ([120]), ne presega skupnega zneska naložb iz oddelka 4.1 smernic iz leta 2005 (tj. 8,3 milijona EUR). Zato združljivosti pomoči za naložbe v okviru programa 2 ni mogoče proučiti na podlagi drugih pravnih podlag, kot so pravne podlage iz oddelka 4.1 smernic iz leta 2005.

Merila združljivosti pomoči za naložbe

(223) Združljivost zadevnih pomoči za naložbe je treba analizirati glede na merila iz točke 61 smernic iz leta 2005 in glede na sodno prakso ([121]). Državne pomoči za letališča morajo biti kot vse druge vrste državnih pomoči potrebne za pospeševanje razvoja gospodarske dejavnosti in sorazmerne s tem ciljem, da se štejejo za združljive z notranjim trgom na podlagi člena 107(3), točka (c), PDEU. Zato bo Komisija poleg združljivosti z navedenimi merili iz smernic iz leta 2005 ocenila združljivost s tema meriloma potrebnosti in sorazmernosti.

— *Pomoči pospešujejo razvoj gospodarske dejavnosti*

(224) Iz različnih dokumentov, ki jih je predložila Francija, jasno izhaja, da je bila infrastruktura, načrtovana v okviru programov 1 in 2, zgrajena, da bi lahko zaporedna upravljavca letališče Beauvais upravljala v zadovoljivih varnostnih pogojih za uporabnike in osebje letališča ter lokalne prebivalce, ki bi bili prilagojeni velikemu povečanju zračnega prometa, ki ga je letališče zabeležilo med letoma 2000 in 2010, kot je navedeno v uvodni izjavi 37. Ta cilj je bil izrecno oglaševan v sporazumih o financiranju v zvezi s tema dvema naložbenima programoma.

(225) Poleg tega je bil namen finančne podpore skupnosti, da se letalska platforma Beauvais razvije v orodje za regionalni gospodarski razvoj. To izhaja iz samih pogojev sporazumov o financiranju in sporazuma o prenosu pooblastil. Skupnosti in zaporedna upravljavca letališča sta opredelila cilj, tj. da letališče Beauvais ne bi bilo več tranzitno letališče za Pariz, temveč letališče, ki bi prispevalo k regionalnem razvoju Pikardije.

(226) Letališče je navsezadnje izpolnjevalo cilje trajnostnega razvoja in varovanja okolja. V vseh naložbenih programih so bile predvidene študije in dela, ki zmanjšujejo obremenitve okolja zaradi zračnega prometa na letališču Beauvais. Infrastruktura je bila tako načrtovana in prilagojena glede na potrebo, ki so jo določile skupnosti za nadzor razvoja zračnega prometa na letališču Beauvais.

(227) Komisija torej meni, da je bil namen pomoči, dodeljenih zaporednima upravljavcema letališča Beauvais, pospeševanje razvoja letalske platforme Beauvais, tako da ji je bila zagotovljena varna infrastruktura, ki je lahko sprejela več prometa.

([120]) Subvencija v višini 1 110 669 EUR za kritje državnih stroškov programa 2 ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU, kot je navedeno v uvodni izjavi 131.

([121]) Sodba Sodišča (veliki senat) z dne 22. septembra 2020, C-594/18 P, Republika Avstrija/Komisija, ECLI:EU:C:2020:742, točka 20.

— *Infrastruktura je potrebna in sorazmerna z zadanim ciljem*

Program 1

(228) Komisija ocenjuje, da se lahko na podlagi dokumentov in informacij, ki jih je zagotovila Francija, potrdi, da je bila navedena infrastruktura ob dodelitvi pomoči za naložbe potrebna in sorazmerna z zadanim ciljem.

(229) Po eni strani je bilo letališče Beauvais v začetku tega stoletja precej zastarelo, saj država in njegov upravljavec od njegove zgraditve vanj nista vlagala. Zato je imelo letališče Beauvais, ko se je država odločila za njegovo komercialno uporabo, mnogo premalo infrastrukture, zlasti kar zadeva varnostno opremo, stanje cestnih povezav in samo letališko infrastrukturo. Tedanja infrastruktura ni bila primerna za sprejem domačih in mednarodnih potnikov v zadovoljivih varnostnih pogojih. Vse naložbe v okviru naložbenega programa 1 so bile torej potrebne za zagotovitev varnega upravljanja letališča Beauvais.

(230) Po drugi strani se infrastruktura, zgrajena v okviru programa 1, zdi sorazmerna glede na zadani cilj, saj ni presegala tistega, kar je bilo nujno, da bi lahko letališče Beauvais zagotavljalo storitev v skladu z minimalnimi varnostnimi zahtevami. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 236, je bila infrastruktura, predvidena v tem naložbenem programu, načrtovana glede na previdne napovedi povečanja zračnega prometa letališča Beauvais.

Program 2

(231) Komisija ugotavlja, da sta bila z enakimi premisleki, kot so tisti iz uvodnih izjav 229 in 230 v zvezi s programom 1, utemeljeni nujnost in potrebnost programa 2, ki je bil načrtovan za nadaljevanje in dokončanje varnostnih in posodobitvenih del, potrebnih za sprejem čedalje večjega zračnega prometa.

(232) To velja zlasti za razširitev terminala: iz poročila iz leta 2002, ki so ga pripravili arhitekturni biro, gradbeni nadzornik in biro za energetsko varčno gradnjo, že izhaja, da je bilo na letališču Beauvais glede na ocene prometa v višini 800 000 potnikov za leto 2010, bistveno premalo prostora, kar pa bi lahko bilo vzdržno, če to število ne bi bilo preseženo in bi bilo upravljanje potnikov na letališču učinkovito. Letališče je leta 2006, kot je navedeno v preglednici 1, sprejemalo že skoraj dva milijona potnikov, zato je bila nujno potrebna razširitev zgradbe upravičena ([122]).

(233) To velja tudi za dela, ki se nanašajo na parkirna mesta za zrakoplove, saj naj bi se z njimi povečala prostornost postajališča za zrakoplove, gradnjo bankin med voznimi stezami ter postavitev talnih oznak za boljšo ureditev in varnost zračnega prometa na letališču Beauvais, ne da bi se zaradi teh del povečalo število razpoložljivih parkirišč letališča.

(234) Vsa druga infrastruktura se je splošneje izkazala za potrebno, da je bilo mogoče na letališču shajati s pomanjkanjem ustrezne infrastrukture, da bi to sprejemalo vedno več zračnega prometa in tako prispevalo h gospodarskemu razvoju regije.

— *Infrastruktura ponuja zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe*

(235) Infrastruktura je bila zgrajena v odziv na razumne in srednjeročno zadovoljive napovedi rasti zračnega prometa.

([122]) V praksi pa ta razširitev ni zadostovala, saj so na letališču Beauvais za obvladovanje povečanja števila potnikov postavili začasne zgradbe (hale, module itd.).

(236) Tako je leta 2001 zbornica predlagala program 1, po katerem bi se dosegel cilj 660 000 potnikov do leta 2006, medtem ko je indeks naraščanja prometa na letališču (leta 2000 + 18 % na leto) nakazoval večjo prisotnost zrakoplovov na ta datum ([123]). To naraščanje je bilo pojasnjeno v okviru velikega povečanja evropskega zračnega prometa, zlasti prometa nizkocenovnih letalskih prevoznikov, ki so od leta 1996 doživljali hitro rast ([124]).

(237) Poleg tega je program 2 temeljil na predpostavki glede prometa, ki bi srednjeročno zajemala 18 000 premikov zrakoplovov, na podlagi poročila generalnega direktorata za civilno letalstvo, odobrenega 29. junija 2006.

(238) Študija v preglednici 1 kaže, da so bile vse predpostavke glede prometa, na katere se opirajo te odločitve o naložbah, v veliki meri dosežene in presežene pred določenim rokom.

— *Dostop do infrastruktur je za vse morebitne uporabnike odprt enako in brez razlikovanja*

(239) S formalnim postopkom preiskave je bilo mogoče potrditi opažanja iz sklepa o začetku postopka, v skladu s katerimi je bila infrastruktura za vse morebitne uporabnike odprta enako in brez razlikovanja.

— *Vpliv na razvoj trgovine ni v nasprotju s skupnim interesom*

(240) Francija je v svojih pripombah pojasnila, da sta letališči Amiens-Glisy in Rouen poslovni in rekreativni letališči, ki ne opravljata komercialnega prometa. Razvoj letališča Beauvais torej ni vplival na obe letališči, ki ju ni mogoče šteti za sprejemljivo nadomestno možnost letališču Beauvais. Konkurenca med tema letališčema in letališčem Beauvais je bila torej zelo omejena, trgovina pa ni bila prizadeta v nasprotju s skupnim interesom.

(241) Kljub temu, da se je potniški promet na letališču Beauvais v letih 2000–2013 močno povečal, in sicer s 380 000 na skoraj 4 milijone potnikov na odhodnih letih, je njegov tržni delež na območju Pariza ostal zelo omejen v primerjavi z letališčema Roissy in Orly (4 % leta 2011). Kar zadeva nizkocenovni promet, je bilo z letališča Beauvais leta 2011 opravljenih 31 % odhodnih letov/letov na ruti iz Pariza, v primerjavi z 69 % na letališčih Roissy in Orly. Glede na študijo podjetja Microeconomix, ki so jo predložili zbornica, sindikat SMABT in družba SAGEB (glej uvodno izjavo 106 in naslednje), pa se je delež nizkocenovnega prometa v skupnem prometu letališč Roissy in Orly hkrati povečal za 5,7 % v letih 2009–2010 in nato za 11,3 % v letih 2010–2011. Ta študija na podlagi natančne analize kaže, da razvoj letališča Beauvais, ki je bilo pretežno namenjeno nizkocenovnemu prometu, zaradi njegovih značilnosti, njegovega trga (ki je bil za razliko od pariških letališč izključno nizkocenoven) in prometa, ki se z letališča Beauvais ni masovno preselil na enega od drugih dveh pariških letališč, ni vplival na razvoj nizkocenovne dejavnosti obeh pariških letališč.

(242) Kar zadeva potniški promet, je imelo letališče Roissy 62 052 917 potnikov, letališče Orly pa istega leta 28 274 154 potnikov. Komisija je pripomnila, da se bo moralo letališče Roissy od leta 2025 spopasti s povpraševanjem, ki bo preseglo njegove zmogljivosti. Poleg tega se lahko do zdaj šteje, da so zmogljivosti prometa na letališču Orly, ki so bile z upravno odločbo omejene z zgornjim pragom ([125]), zapolnjene. Letališče Beauvais se zaradi bližine Pariza odslej zdi kot učinkovito sredstvo za boj proti preobremenjenosti obeh pariških letališč.

(243) Komisija nadalje ugotavlja, da je bil namen pomoči za naložbe, ki jih je prejemalo letališče Beauvais, predvsem zagotoviti varnost infrastrukture, preobremenjene zaradi obsežnega povečanja prometa, že izvedenega v letih 2000–2010, ne pa spodbujati razvoj tega prometa. Z drugimi besedami, letališče Beauvais se je dokaj uspešno razvijalo že brez teh pomoči za naložbe (glej uvodno izjavo 224), ker so se nekatere nizkocenovne družbe odločile, da bodo uvedle letalske povezave na to letališče in z njega ter na njem po možnosti vzpostavile stalni sedež.

([123]) Med 800 000 in 1 000 000 potnikov.

([124]) Zbornica je v dokumentaciji potrebe po naložbah tako navedla, da evropski trg nizkocenovnih letov doživlja silovit porast, saj se je s 400 milijonov USD leta 1996 povečal na 1,5 milijarde USD leta 2000.

([125]) Leta 2013 je bilo letaliških slotov, ki jih je mogoče pripisati na leto, 250 000, premikov zrakoplovov pa 229 654.

(244) S formalnim postopkom preiskave prav tako ni bilo mogoče ugotoviti, da vpliv na razvoj alternativnih načinov prevoza ni v nasprotju s skupnim interesom, kot so v skupnih pripombah prikazali sindikat SMABT, zbornica in družba SAGEB (glej uvodno izjavo 108).

— *Nujnost in sorazmernost pomoči*

(245) Kar zadeva program 1, je Komisija ugotovila, da iz predloženih informacij jasno izhaja, da zbornica ne bi mogla sama financirati načrtovanih naložb. Letališka služba zbornice je namreč predložila izkaze za proračunski leti 2000 in 2001, ki kažejo izgubo pri poslovanju (glej preglednico 2). Zbornica je najela posojilo, da si je zagotovila finančna sredstva za sodelovanje pri financiranju naložbenega programa ([126]). Pomoči, dodeljene temu naložbenemu programu, so se torej izkazale za nujne.

(246) Komisija prav tako ugotavlja, da je intenzivnost pomoči lokalnih skupnosti znašala 53 % skupnega zneska upravičenih stroškov, tj. nesorazmeren del, pri čemer se upoštevajo takojšnje potrebe naložb ob dodelitvi pomoči. Poleg tega je bil v sporazumih o financiranju, sklenjenih med letom 2002, predviden mehanizem povračila pomoči v primeru neporabljenih odhodkov ali odhodkov, nižjih od skupnega ocenjenega zneska naložb. Te pomoči so bile ravno tako omejene tudi v primeru prekoračitve skupnega ocenjenega zneska. S sporazumi o financiranju se je prav tako vzpostavljal nadzor skupnosti nad nastalimi izdatki, saj so bile subvencije dodeljene po obrokih glede na utemeljitve, ki jih je predložila zbornica. Pomoči, dodeljene temu naložbenemu programu, so se torej izkazale za nujne in sorazmerne.

(247) Kar zadeva pomoči za naložbe, dodeljene zbornici v okviru programa 2, se je Komisija seznanila, da je treba te naložbe nujno izvesti in da imajo zelo omejeno amortizacijsko dobo za zbornico ([127]). Ob upoštevanju posebnih okoliščin ob dodelitvi teh pomoči meni, da so bile pomoči nujne in sorazmerne.

(248) Komisija tako ugotavlja, da so bile vse pomoči za naložbe, dodeljene v obravnavanem primeru, nujne in sorazmerne.

Sklepna ugotovitev glede združljivosti pomoči za naložbe

(249) Komisija ugotavlja, da so pomoči za naložbe iz tega oddelka skladne s členom 107(3), točka (c), PDEU, kot se razlaga s smernicami iz leta 2005.

8.1.3.2 Pomoči za tekoče poslovanje

(250) V točki 137 smernic iz leta 2014 je določeno, da se lahko pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena pred začetkom prehodnega obdobja (vključno s pomočjo, izplačano pred 4. aprilom 2014), razglasi za združljivo v celotnem znesku nepokritih stroškov poslovanja, če so izpolnjeni pogoji iz oddelka 5.1.2., z izjemo točk 115, 119, 121, 122, 123, 126 do 130, 132, 133 in 134 smernic iz leta 2014.

([126]) Glej sklepe generalne skupščine zbornice z dne 25. junija 2001 o načrtu posodobitve letališča Beauvais in financiranju tega načrta.

([127]) Koncesijska pogodba, sklenjena z zbornico, bi se morala izteči leta 2007. Država in lokalne skupnosti, ki so financirale naložbeni program, so si torej prizadevale organizirati razpisni postopek za podaljšanje koncesije.

(251) Pogoji iz oddelka 5.1.2 smernic iz leta 2014 so analizirani v nadaljevanju.

— *Pomoči pospešujejo razvoj gospodarske dejavnosti*

(252) Denarna predplačila, brezobrestno dodeljena v letih 2001, 2002 in 2004, so letališki službi zbornice omogočila, da je ohranila svojo dejavnost upravljanja letališča Beauvais, zato da bi postalo orodje za gospodarski razvoj regije Pikardije. Pomoči so tako pospeševale regionalni razvoj letališke dejavnosti Beauvaisa. Poleg tega Komisija poudarja, da je bilo letališče Beauvais za pariško regijo zanimivo, da bi se okrog francoske prestolnice spodbujala razbremenitev zračnega prometa.

— *Potreba po posredovanju države*

(253) Komisija v skladu s točko 118 smernic iz leta 2014 opaža, da bi se lahko letališče Beauvais na podlagi dejanskega povprečnega letnega potniškega prometa v dveh finančnih letih pred letom, v katerem so bila dodeljena denarna predplačila (tj. leta 2001, 2002 in 2004), ob dodelitvi vsake od pomoči za tekoče poslovanje obravnavalo kot letališče, ki ne more kriti večjega ali manjšega dela teh stroškov ([128]).

(254) Smernice iz leta 2014 prav tako vsebujejo zahtevo, da pomoč zagotovi pomembne izboljšave, ki jih trg sam ne more doseči. Komisija meni, da je v obravnavanem primeru tako. Zaradi težavnega ekonomskega položaja letališča Beauvais ob dodelitvi vsakega od denarnih predplačil (za katerega so bili značilni še vedno majhen promet, nujno potrebna varna infrastruktura in poslovna izguba v bilanci stanja) ([129]) bi lahko bil letališki službi otežen dostop do trga po razumnih posojilnih obrestnih merah ([130]). Ker je bila regija Pikardija zaradi takih težav prikrajšana za varno in uporabno letališko infrastrukturo za svoj gospodarski razvoj, so se denarna predplačila torej izkazala za nujna, da bi bilo letališče Beauvais kos tveganju neplačila.

— *Ustreznost državne pomoči kot instrumenta politike*

(255) Ker je iz finančnih rezultatov letališke službe zbornice ob dodelitvi pomoči razvidna izguba pri poslovanju ([131]) in ker se je spoprijemala s primanjkljajem denarnih sredstev, so ji denarna predplačila omogočila, da je še naprej upravljala letališče Beauvais, da bi postalo orodje za regionalni gospodarski razvoj in bi se zagotovila varnost infrastrukture. Komisija ugotavlja, da so bila ta predplačila poleg tega časovno omejena in da so bila instrument, ki najmanj izkrivlja trg, saj so zadostila začasni potrebi po likvidnih sredstvih. Zato je bila pomoč primeren instrument za doseganje cilja v skupnem interesu.

— *Obstoj spodbujevalnega učinka*

(256) Komisija ugotavlja, da bi se dejavnosti zbornice kot upravljavke letališča, če teh denarnih predplačil ne bi bilo, precej zmanjšale (če ne kar ustavile zaradi tveganja neplačila), čeprav je letališka infrastruktura Beauvaisa v prvih letih tega tisočletja beležila močno rast. V takih razmerah pa bi bilo doseganje cilja splošnega pomena iz uvodne izjave 252 precej vprašljivo. Pomoči so torej nedvomno imele spodbujevalni učinek.

([128]) Glej preglednico 1. Dejanski letni potniški promet letališča Beauvais v letih 1999–2002 je znašal med 200 000 in 700 000 potniki letno. Leta 2003 je presegel zgornjo mejo 700 000 potnikov.

([129]) Glej preglednico 2 ter uvodni izjavi 217 in 220.

([130]) Opozoriti je treba, da je letališče Beauvais prav tako zaprosilo za pomoč skupnosti, da bi zadostilo nujni potrebi po zagotovitvi varnosti infrastrukture (uvodni izjavi 37 in 40).

([131]) Glej preglednico 2.

— *Sorazmernost zneska pomoči (pomoč, omejena na najmanjšo potrebno)*

(257) V skladu s točko 125 smernic iz leta 2014 mora biti pomoč za tekoče poslovanje, da bi bila sorazmerna, omejena na najmanjšo potrebno, da se dejavnost z dodeljeno pomočjo izvede. Komisija v obravnavanem primeru meni, da so bila denarna predplačila sorazmerna, saj so letališču Beauvais omogočila, da je krilo takojšnje zamude plačil. Poleg tega ugotavlja, da so bila ta predplačila nizki zneski, tako da so bile te pomoči omejene na to, kar je bilo potrebno za kritje enkratnih potreb po likvidnih sredstvih. Ugotavlja tudi, da jih je letališka služba zbornice od leta 2005 hitro povrnila. Zato so bila denarna predplačila omejena na najmanjši potreben obseg.

— *Izogibanje neupravičenim negativnim učinkom na konkurenco in trgovino*

(258) Kot je navedeno v uvodni izjavi 240 in naslednjih, ne glede na to, da so bila v ciljnem območju letališča Beauvais tudi druga letališča, nekatera od njih niso opravljala komercialnih letov. Majhen znesek pomoči za tekoče poslovanje, dodeljen v obravnavanem primeru, prav tako ni mogel negativno vplivati na razvoj dveh drugih pariških letališč (Roissy in Orly), katerih velikost in obseg prometa nista bila primerljiva z velikostjo in obsegom prometa letališča Beauvais. Poleg tega je bila letališka infrastruktura pod nediskriminatornimi pogoji dana na voljo vsem letalskim prevoznikom.

— *Sklepna ugotovitev*

(259) Komisija na tej podlagi ugotavlja, da so bili pogoji združljivosti iz smernic za leto 2014 izpolnjeni in da so denarna posojila, ki jih je splošna služba zbornice brezobrestno dodelila letališki službi tega istega subjekta, pomenila državne pomoči, združljive z notranjim trgom v skladu s členom 107(3), točka (c), PDEU, kot jih razlagajo smernice iz leta 2014.

8.2 **Ukrepi v korist letalskih prevoznikov**

(260) Kot je navedeno v uvodni izjavi 125, mora ukrep v korist letalskega prevoznika, da bi se opredelil kot državna pomoč, izpolnjevati več kumulativnih pogojev. Zlasti mora letalskemu prevozniku zagotoviti gospodarsko prednost. Komisija je ugotovila, da zadevni ukrepi v korist letalskih prevoznikov slednjim niso zagotovili gospodarske prednosti iz razlogov, pojasnjenih v oddelku 8.2.1. Ta oddelek je tudi omejen na dokaz neobstoja gospodarske prednosti, ne da bi bilo treba proučiti druga merila za obstoj državne pomoči.

8.2.1 *Neobstoj gospodarske prednosti*

(261) Za ugotovitev, ali sporazumi, ki sta jih zbornica in družba SAGEB sklenili z letalskimi prevozniki, tem zagotavljajo prednost, mora Komisija oceniti, ali bi zasebni subjekt v podobnih okoliščinah ob upoštevanju predvidljivih možnosti donosa in brez upoštevanja vsakršnih preudarkov socialne, regionalne ali sektorske politike, ki bi svoje dejavnosti izvajal v običajnih pogojih tržnega gospodarstva, sklenil poslovne sporazume, ki so podobni ali enaki sporazumom, ki jih je sklenil upravljavec letališča Beauvais (zbornica, nato družba SAGEB). Javno financiranje, dodeljeno v okoliščinah, ki ustrezajo običajnim tržnim pogojem, se ne obravnava kot državna pomoč.

(262) Kar zadeva javno financiranje letališč, morata zato analiza načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, katerega uporaba v obravnavanem primeru vzbuja malo pomislekov, ker gre za komercialne pogodbe, ki jih mora letališče pogosto sklepati v okviru svoje komercialne dejavnosti, in skladnost z njim temeljiti na predhodni pričakovani donosnosti, ki je za subjekt, ki financiranje dodeli, zadovoljiva. Vse napovedi prometa, ki se uporabijo za ta namen, morajo biti realne in je zanje treba izvesti smiselne analize občutljivosti. Če poslovnega načrta ni, to kaže, da načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu ni mogoče upoštevati ([132]). Države članice lahko ob odsotnosti poslovnega načrta zagotovijo analizo ali notranje dokumente javnih organov ali zadevnega letališča, iz katerih je jasno razvidno, da analiza, izvedena pred dodelitvijo javnega financiranja, dokazuje upoštevanje preskusa zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

([132]) Sodba Sodišča (veliki senat) z dne 5. junija 2012, C-124/10 P, Komisija / Électricité de France (EDF), ECLI:EU:C:2012:318, točke 84, 85 in 105.

8.2.1.1 Ponovno izdelani poslovni načrti – zbornica in družba SAGEB

(263) Komisija meni, da so transakcije iz prejšnje uvodne izjave skladne s tržnimi pogoji na podlagi ponovno izdelanih poslovnih načrtov, ki bi jih pripravil udeleženec v tržnem gospodarstvu pri odločanju, ali naj podpiše pogodbe z letalskimi prevozniki ([133]).

(264) Francija je, kot je navedeno v oddelku 5.2, za pogodbe, ki jih je podpisala zbornica, navedene v preglednici 9, (razen pogodb RYAN1 in RYAN2), predložila naknadne analize, v katerih pa so bila umetno ustvarjena razumna spoznanja in predpostavke, ki bi jih imel na voljo upravljavec letališča pred podpisom pogodb. Za pogodbe, ki jih je podpisala družba SAGEB, je predložila poslovne načrte, izdelane pred podpisom pogodb, in je te iste načrte ponovno izdelala, da je izračunala dodaten prispevek k dobičku upravljavca letališča.

(265) Komisija ugotavlja, da Francija ni dovolj utemeljila več predpostavk iz predhodnih in naknadnih analiz. Zlasti predpostavke o dodatnih stroških upravljavca letališča niso podprte s podrobno analizo. Druge predpostavke, kot je koeficient zasedenosti letal ali prihodki iz letalskih ali neletalskih dejavnosti, pa so v nekaterih analizah malo utemeljene.

(266) Ker navedene predpostavke pomenijo temeljne parametre finančnih obetov, se je Komisija odločila opredeliti predpostavke, ki bi jih izbral upravljavec letališča, ki opravlja svoje dejavnosti v običajnih pogojih tržnega gospodarstva. Odločila se je tudi ponovno izdelati poslovne načrte, kot jih je na podlagi predpostavk izdelal upravljavec letališča, ki opravlja svoje dejavnosti v običajnih pogojih tržnega gospodarstva, pred odločitvijo, ali naj podpiše pogodbe z letalskimi prevozniki (ali ne). Če je iz ponovno izdelanega poslovnega načrta razvidno, da bi lahko upravljavec letališča s podpisom pogodbe ustvarjal dodaten dobiček, ta s podpisom pogodbe ravna kot zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu.

8.2.1.2 Ponovno izdelani poslovni načrti s strani Komisije – sprejete predpostavke

(267) Vsaka od pogodb iz preglednice 9 ima zelo posebne značilnosti (glej preglednico 10). Komisija je za vsako od pogodb ponovno izdelala poslovni načrt ter pri tem upoštevala predpostavke o številu potnikov, zasedenosti letal, prihodkih in stroških. Na podlagi teh ponovno izdelanih načrtov je bilo mogoče določiti dodatni dobiček (ali dodatno izgubo), ki ga (jo) je lahko pričakoval upravljavec letališča s podpisom pogodbe. Sprejete so bile naslednje predpostavke:

Število potnikov (promet)

(268) Nekatere pogodbe temeljijo na zavezah glede prometa v številu potnikov (na primer pogodba RYAN4 temelji na zavezi najmanj desetih povratnih letov na teden na rutah, na katerih se leti že opravljajo). Druge pogodbe vsebujejo sklic na promet, ki ga načrtuje letalski prevoznik, ne da bi to pomenilo trdno zavezo. Nekatere pogodbe pa se ne nanašajo na noben cilj glede prometa.

(269) Če pogodbe vsebujejo zavezo glede prometa, je Komisija upoštevala ta obseg prometa. Če je naveden obseg prometa, ne da bi se vključila zaveza letalskega prevoznika, je Komisija upoštevala navedeni obseg in izvedla analize občutljivosti, da bi preverila, ali bi višji ali nižji obseg vodil do enakega sklepa, in sicer, ali upravljavec letališča s proučevano pogodbo ustvarja dobiček ali izgubo. Če obseg ni naveden, je Komisija izvedla več analiz prometa za zagotovitev, da sklepne ugotovitve o dobičkonosnosti pogodbe niso bile spremenjene glede na upoštevano število letov. Ta analiza je zlasti pomembna, če se prihodki upravljavca letališča spreminjajo glede na število letov. Na primer v pogodbi WIZZ1 so se pristajalne pristojbine v primeru več kot štirih povratnih letov na dan znižale za 20 % na povratni let. Prav tako se je treba prepričati, da pogodba ostane donosna, če so povratni leti na dan več kot štirje.

([133]) Obvestilo Komisije o pojmu državne pomoči po členu 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL C 262, 19.7.2016, str. 1), točke 101 do 105 in navedena sodna praksa.

Zmogljivost letal in koeficient zasedenosti

(270) V pogodbi je včasih naveden tip letala, ki ga uporablja letalski prevoznik (in njegova zmogljivost). V tem primeru se uporabi zmogljivost tega tipa letala. Če v pogodbi tip letala ni naveden, se je Komisija oprla na informacije, ki jih je zagotovila Francija. Zmogljivost letal se giblje med 132 in 198 sedeži.

(271) Koeficient zasedenosti, ki ga je uporabila Komisija, je koeficient v letih pred podpisom pogodbe. Za družbi Ryanair in Wizz Air so bili uporabljeni posebni koeficienti zasedenosti letov, ki sta ju opravljali v letih pred podpisom pogodbe. Za druge prevoznike, za katere upravljavec letališča nima preteklih podatkov, so se uporabili povprečni pretekli podatki letališča (vseh prevoznikov). Koeficient zasedenosti se giblje med 70 % in 80 %.

Prihodki iz letalskih dejavnosti

(272) Prihodki iz letalskih dejavnosti temeljijo na pogojih pogodb. Vključujejo prihodke iz pristajalnih pristojbin in pristojbin na odhajajočega potnika. V številnih pogodbah so pristajalne pristojbine vse manjše (njihova tarifa se zmanjšuje glede na število tedenskih ali dnevnih povratnih letov) in ne vključujejo potniške pristojbine. Komisija je menila, da so v večletnih pogodbah pristajalne pristojbine in potniške pristojbine ostale v celotnem obdobju trajanja pogodbe nespremenjene, če v njih ni določena klavzula o povečanju cen.

Prihodki iz neletalskih dejavnosti

(273) Prihodki iz neletalskih dejavnosti pomenijo za letališče Beauvais večino prihodkov, v njihovem okviru pa glavno kategorijo prihodkov pomenijo prihodki iz avtobusne povezave med Parizom in letališčem. Tako so leta 2009 prihodke letališča sestavljali 49-odstotni delež prihodkov iz upravljanja avtobusne povezave, 16-odstotni delež drugih prihodkov iz neletalskih dejavnosti (12-odstotni delež prihodkov iz letalskih dejavnosti in 23-odstotni delež varnostne takse).

(274) Komisija je oceno stroškov iz upravljanja avtobusne povezave utemeljila na (i) cenah, ki so veljale ob podpisu pogodb ([134]), in (ii) deležu potnikov, ki so avtobus uporabljali leto pred podpisom pogodbe (ki je v letih 1997–2005 znašal [55–60] %, v letih 2006–2011 pa se je ustalil pri 50 %). Po mnenju Komisije so se cene avtobusa za večletne pogodbe zaradi inflacije povečevale za 2 % na leto. Komisija je pri ponovni izdelavi poslovnega načrta pogodbe RYAN3 za obdobje desetih let uporabila tudi letno znižanje deleža potnikov, ki uporabljajo avtobus, za eno odstotno točko (ki se je v desetih letih tako znižal s 57 % na 48 %), da bi se upoštevala povečanje dejavnosti parkiranja na letališču in pričakovano povečanje števila lokalnih potnikov ali potnikov, ki prihajajo s severa regije.

(275) Ocena drugih prihodkov iz neletalskih dejavnosti (parkirišča, prodajalne itd.) temelji na analizi izkazov uspeha upravljavca letališča. V letih 2000–2001 so znašali približno 1,50 EUR na potnika, v letih 2008–2009 pa približno 2,20 EUR na potnika. Po mnenju Komisije so se drugi prihodki iz neletalskih dejavnosti za večletne pogodbe zaradi inflacije povečevali za 2 % na leto.

(276) Prihodki iz neletalskih dejavnosti iz uvodnih izjav 274 in 275 se upoštevajo v vseh ponovno izdelanih poslovnih načrtih. Natančno so se upoštevali tudi drugi prihodki iz neletalskih dejavnosti za prikaz nekaterih posebnih pogodb. Vendar je njihov vpliv zanemarljiv:

(a) Komisija je za pogodbe RYAN1, RYAN2 in RYAN3 upoštevala pogodbo, sklenjeno z družbo Ryanair, po kateri upravljavec letališča prejme provizijo v višini 5 % vrednosti letalskih vozovnic družbe Ryanair, ki jih neposredno proda. Francija je ta prihodek na podlagi prihodka, ki je leta 2002 znašal 100 000 EUR, ocenila na 0,15 EUR na potnika;

(b) kar zadeva pogodbe, v katerih so bile določene tudi neobvezne storitve, ki so se nanašale na čiščenje letal in druge storitve, je Komisija upoštevala, da so jih letalski prevozniki uporabljali v 5 % primerov.

([134]) Cene so se povišale s 5,78 EUR na vožnjo leta 1997 na 14,22 EUR leta 2011.

Dodatni stroški poslovanja letališča

(277) Dodatni stroški poslovanja letališča so glavna kategorija stroškov v poslovnem načrtu. Vključujejo vse stroške poslovanja letališča (osebje, nakup opreme itd.), ne pa naložb, izvedenih na letališču, niti stroškov, povezanih s pristojnostjo javnega organa, ki jih prevzame država.

(278) V zvezi z dodatnimi naložbenimi stroški je treba opozoriti, da Francija trdi, da nobene naložbe na letališču Beauvais ni bilo treba izvesti zaradi posebne pogodbe, zajete v to proučitev. Zato in glede na to, da nič ne kaže, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval, da bo moral zaradi ene ali več pogodb, zajetih v formalnem postopku preiskave, izvesti določene naložbe, se v tej analizi dodatni naložbeni stroški niso upoštevali.

(279) Dodatni stroški poslovanja zajemajo stroške poslovanja v zvezi z letalskimi in neletalskimi dejavnostmi (avtobus in druge neletalske dejavnosti).

(280) Dodatni stroški poslovanja ne zajemajo stroškov v zvezi z obveznostmi, povezanimi s pristojnostjo javnega organa (varnost in varovanje), ki jih krije država (in ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU).

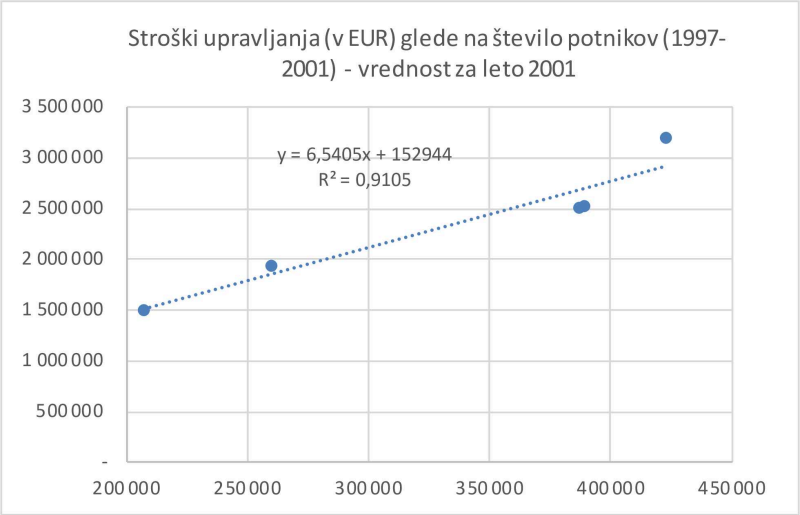
(281) Komisija je pri ponovni izdelavi stroškov poslovanja povzela informacije iz izkaza uspehov zbornice in družbe SAGEB. Letne stroške poslovanja sestavljajo skupni stroški poslovanja, od katerih se odštejejo (i) stroški poslovanja, povezani s pristojnostjo javnega organa (varnost in varovanje – ti stroški se financirajo z varnostno takso), in (ii) amortizacije naložb (ki jih sestavljajo stroški amortizacije in pristojbine za obnovo in obsežna popravila).

(282) Iz analize spremembe stroškov poslovanja glede na število potnikov je mogoče izračunati dodatne stroške poslovanja na potnika, tj. dodatne stroške poslovanja, ki nastanejo ob prihodu še enega potnika. Diagram 1 in diagram 2 prikazujeta, da so sprememba števila potnikov in stroški poslovanja tesno medsebojno povezani.

(283) Komisija je ločila dve obdobji, v katerih je imela rast stroškov poslovanja različne značilnosti. Po eni strani so dodatni stroški poslovanja v letih 1997–2001 znašali 6,54 EUR na potnika glede na vrednost za leto 2001. Komisija je ta znesek uporabila kot podlago za dodatne stroške poslovanja za pogodbe, podpisane pred 31. decembrom 2001. Vrednost, uporabljena pri ponovni izdelavi poslovnega načrta, je prilagojena inflaciji. Tako je Komisija pri poslovnem načrtu za pogodbo RYAN1, podpisano leta 1999, upoštevala dodatni strošek poslovanja v višini 6,35 EUR, ki ustreza vrednosti 6,54 EUR, prilagojeni inflaciji v letih 1999–2001. Rezultat analize Komisije je predstavljen v diagramu 1.

Diagram 1

Stroški upravljanja glede na število potnikov (1997–2001)



Vir: Podatki letališča Beauvais. Analiza Komisije

(284) Diagram 1 je bil izdelan po naslednji metodologiji:

(1) vsaka točka diagrama ustreza enemu letu med letoma 1997 in 2001;

(2) za vsako točko je na abscisni osi navedeno število prepeljanih potnikov v letu, na ordinatni osi pa so navedeni skupni stroški upravljanja letališča v letu;

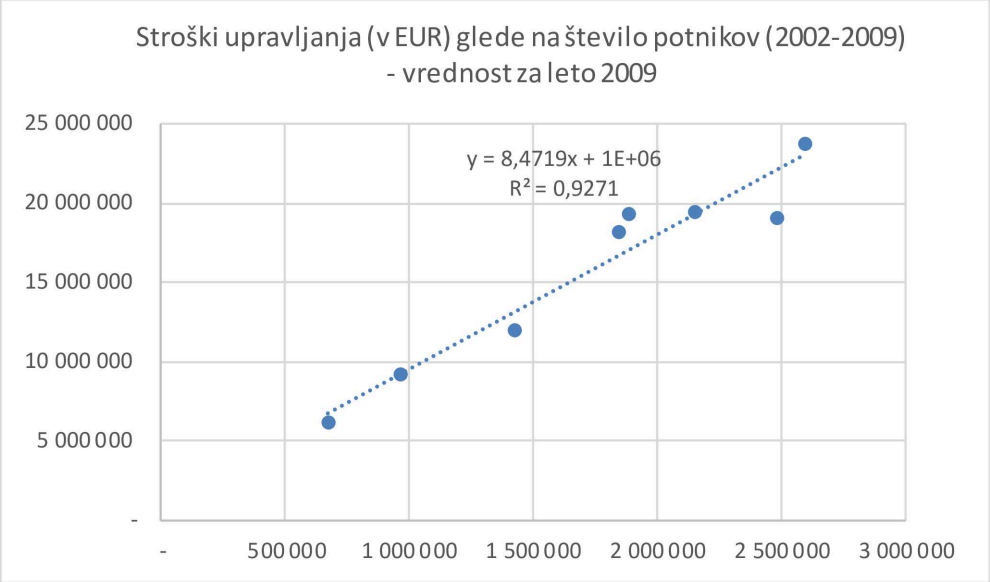
(3) enačba premice y = 6,5405 x + 152944 je ekstrapolirana iz vseh točk. Korelacija med ekstrapolirano premico in točkami je zelo visoka, pri čemer je R^2 enak 0,9105, kar pomeni, da je ekstrapolirana premica odličen približek za modeliranje poravnave točk in omogoča določitev linearnega razmerja med stroški poslovanja letališča in številom prepeljanih potnikov. Z ekstrapolirano enačbo premice je tako mogoče določiti znesek stroškov poslovanja (y) pri številu prepeljanih potnikov (x);

(4) za dodatnega prepeljanega potnika so dodatni stroški poslovanja tako znašali 6,5405 EUR.

(285) Po drugi strani znaša dodatni strošek poslovanja v letih 2002–2009 8,47 EUR na potnika glede na vrednost za leto 2009. Komisija je ta znesek uporabila kot podlago za dodatne stroške poslovanja za pogodbe, podpisane v letih 2002–2010, glede na predpostavko, da je leta 2010 preudarni upravljavec kot podlago uporabil stroške poslovanja, znane do leta 2009. Vrednost, uporabljena pri ponovni izdelavi poslovnega načrta, je prilagojena inflaciji. Tako je Komisija pri poslovnem načrtu za pogodbo FLYM1, podpisano leta 2006, upoštevala dodatni strošek poslovanja v višini 8,05 EUR, ki ustreza vrednosti 8,47 EUR, prilagojeni inflaciji v letih 2006–2009. Rezultat analize Komisije je predstavljen v diagramu 2.

Diagram 2

Stroški upravljanja glede na število potnikov (2002–2009)



Vir: Podatki letališča Beauvais. Analiza Komisije

(286) Diagram 2 je bil izdelan po naslednji metodologiji:

(1) vsaka točka diagrama ustreza enemu letu med letoma 2002 in 2009;

(2) za vsako točko je na abscisni osi navedeno število prepeljanih potnikov v letu, na ordinatni osi pa so navedeni skupni stroški upravljanja letališča v letu;

(3) enačba premice y = 8,4719x + 1^{E} + 06 je ekstrapolirana iz vseh točk. Korelacija med ekstrapolirano premico in točkami je zelo visoka, pri čemer je R^2 enak 0,9271, kar pomeni, da je ekstrapolirana premica odličen približek za modeliranje poravnave točk in omogoča določitev linearnega razmerja med stroški poslovanja letališča in številom prepeljanih potnikov. Z ekstrapolirano enačbo premice je tako mogoče določiti znesek stroškov poslovanja (y) pri številu prepeljanih potnikov (x);

(4) Za dodatnega prepeljanega potnika so dodatni stroški poslovanja tako znašali 8,4719 EUR.

(287) Po mnenju Komisije so dodatni stroški poslovanja za večletne pogodbe za prvo leto pogodbe določeni po metodi iz uvodnih izjav 285 in 286, nato pa se stroški zaradi inflacije povečujejo za 2 % na leto.

Stroški trženja – sheme spodbud

(288) V pogodbe RYAN4, RYAN5, WIZZ1, WIZZ2, WIZZ3, VOLA1, AIRH1 in CENT1 so vključene klavzule, v skladu s katerimi se upravljavec letališča zavezuje, da bo letalskemu prevozniku izplačal finančne prispevke kot povračilo za njegov promet. Ti prispevki so za upravljavca letališča stroški in so vključeni v poslovne načrte, ki jih je ponovno izdelala Komisija. Druge pogodbe pa takih klavzul ne vsebujejo.

8.2.1.3 Ponovno izdelani poslovni načrti s strani Komisije – rezultati

(289) Za vse pogodbe, ki sta jih podpisali zbornica in družba SAGEB in so predmet tega sklepa, je iz poslovnih načrtov, ki jih je ponovno izdelala Komisija, razvidno, da za upravljavca letališča ustvarjajo dodatne dobičke, kar potrjujejo ugotovitve Francije, v skladu s katerimi je pogodbe, ki sta jih podpisali zbornica in družba SAGEB, podpisal upravljavec letališča, ki svoje dejavnosti izvaja v običajnih pogojih tržnega gospodarstva.

(290) Zato pogodbe, ki sta jih zbornica in družba SAGEB podpisali z letalskimi prevozniki, tem niso zagotovile prednosti v smislu člena 107(1) PDEU in torej ne pomenijo državnih pomoči.

8.2.1.4 Delničarski sporazum družbe SAGEB – vpliv zasebnih delničarjev

(291) Komisija v dopolnitev analize iz oddelka 8.2.1.3 podredno meni, da so odločitve o podpisu pogodb o letaliških storitvah med družbo SAGEB in letalskimi prevozniki skladne s tržnimi razmerami, ker sta jih skupno potrdila oba delničarja družbe SAGEB (zbornica kot državni subjekt in družba Véolia Transport kot zasebni subjekt), ki sta podobno izpostavljena dobičkom in tveganjem, ki izhajajo iz teh transakcij. Družba SAGEB je podpisala pogodbe RYAN4, RYAN5 in WIZZ3 (glej uvodno izjavo 51).

(292) V Obvestilu Komisije o pojmu državne pomoči po členu 107(1) PDEU je navedeno, da je skladnost transakcije s tržnimi pogoji mogoče ugotoviti neposredno, kadar je bila transakcija opravljena enakovredno s strani javnih in zasebnih subjektov ([135]).

(293) V obravnavanem primeru mora Komisija analizirati ravnanje družbe SAGEB, upravljavke letališča, ne pa skupno ravnanje družbe SAGEB in drugih državnih ali zasebnih subjektov. Prav tako je analizirala postopek odločanja v okviru družbe SAGEB v zvezi s podpisom pogodb z letalskimi prevozniki in ustrezne vloge delničarjev družbe SAGEB (zbornica z 51-odstotnim in družba Véolia Transport z 49-odstotnim deležem).

([135]) Obvestilo Komisije o pojmu državne pomoči po členu 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL C 262, 19.7.2016, str. 1), točka 84.

(294) Vlogo in pooblastila zbornice in družbe Véolia Transport v okviru družbe SAGEB ureja statut te družbe in delničarski sporazum, ki sta ga podpisali zbornica in družba Véolia Transport.

(295) Skupščino družbenikov v okviru družbe SAGEB sestavlja deset predstavnikov delničarjev. Vsak delničar sorazmerno s svojo udeležbo določi število predstavnikov (zaokroženo na najbližje celo število) ([136]). Tako zbornica in družba Véolia Transport imenujeta vsaka po pet predstavnikov.

(296) Predsednika (ki izvaja funkcijo direktorja letališča) in podpredsednika (ki predsednika v primeru zadržanosti nadomešča) družbe SAGEB s kvalificirano večino imenuje skupščina družbenikov (75 % glasov delničarjev), pri čemer predsednika predlaga večinska delničarka, podpredsednika pa družba Véolia Transport ([137]). Zbornica in družba Véolia Transport imata manjšino, ki lahko prepreči sprejetje obeh imenovanih članov, ki ju morata nato soglasno sprejeti oba delničarja. Predsednik in podpredsednik sta člana skupščine družbenikov. Upravnega direktorja (na predlog družbe Véolia Transport), direktorja tehnične službe ter računovodskega in finančnega direktorja s kvalificirano večino imenuje skupščina družbenikov ([138]). Zbornica in družba Véolia Transport imata za vse ključne funkcije v upravljanju letališča na voljo manjšino, ki lahko prepreči sprejetje imenovanih članov, odločitve pa morata obe delničarki sprejeti soglasno.

(297) Odločitve v zvezi s podpisom pogodb z letalskimi prevozniki s kvalificirano večino odobri skupščina družbenikov ([139]). To se nanaša zlasti na naslednje odločitve:

(a) sprejetje in odobritev letnega proračuna;

(b) odobritev posodobitev poslovnega načrta;

(c) vsak akt, pogodbo ali sporazum, ki ima več kot enoletno obdobje veljavnosti ali v skladu s katerim mora družba SAGEB prevzeti odgovornost, ki presega 100 000 EUR in ni predvidena v letnem proračunu;

(d) vsako odločitev, ki lahko vpliva na promet družbe SAGEB v znesku, ki presega 100 000 EUR (kar ne velja za pogodbe RYAN4, RYAN5 in WIZZ3);

(e) vsak akt, obveznost ali odločitev, ki lahko vpliva na več kot 4 % skupnega števila premikov zrakoplovov na letališču (kar ne velja za pogodbi RYAN5 in WIZZ3, ki se nanašata na 5,3 % oziroma 113 % prometa).

(298) Odločitve v zvezi s podpisom pogodb z letalskimi prevozniki sta oba delničarja, ki sta bila v primerljivem položaju, sprejela pod enakimi pogoji. Komisija je to ugotovila zlasti ob upoštevanju, da:

(a) sta odločitve v zvezi s podpisom pogodb z letalskimi prevozniki, zlasti glede pogodb RYAN4, RYAN5 in WIZZ3, sprejela oba delničarja skupaj in jih mora potrditi vsak od delničarjev;

(b) sta tveganjem in dobičkom pri upravljanju letališča pod enakimi pogoji in sorazmerno s svojim lastniškim deležem v družbi SAGEB, tj. 51 % za zbornico in 49 % za družbo Véolia Transport, izpostavljena oba delničarja;

(c) ima sodelovanje družbe Véolia Transport tako resnični gospodarski pomen ([140]), njene odločitve pa so ob upoštevanju delničarskega sporazuma enako pomembne kot odločitve zbornice;

([136]) Člen 3.3(a) delničarskega sporazuma družbe SAGEB.
([137]) Člen 3.1 delničarskega sporazuma družbe SAGEB.
([138]) Člen 3.2 delničarskega sporazuma družbe SAGEB.
([139]) Člen 3.3(f) delničarskega sporazuma družbe SAGEB.
([140]) Pogodba WIZZ3 zajema celoten promet družbe Wizzair, pogodba RYAN5 pa se nanaša na uvedbo dodatnih rut. Pogodba RYAN4 zajema uvedbo dodatnih rut in vpliva na 2,5 % prometa letališča.

(d) sta položaja zbornice in družbe Véolia Transport v zvezi s poslovanjem primerljiva. Čeprav je zbornica upravljala letališče Beauvais pred družbo SAGEB, je izpostavljenost zbornice do rezultatov letališča omejena na njeno vlogo v družbi SAGEB, in nikakor ne izhaja iz tega, da je letališče upravljala pred družbo SAGEB. V pogodbi o prenosu pooblastil, ki sta jo podpisala sindikat SMABT in družba SAGEB, niso navedene obveznosti zbornice, ki bi bile povezane z njenim upravljanjem letališča pred 1. junijem 2008 (tj. datumom, ko je letališče začela upravljati družba SAGEB).

(299) Komisija ugotavlja, (i) da sta zbornica in družba Véolia Transport pogodbe z letalskimi prevozniki podpisali po načelu enakovrednosti (*pari passu*); (ii) da se lahko družba Véolia Transport zaradi obstoja delničarskega sporazuma z zbornico prepriča, da so pogodbe, ki jih družba SAGEB podpiše z letalskimi prevozniki, skladne z njenimi interesi; ter (iii) da te transakcije tako vključujejo zasebnega udeleženca v tržnem gospodarstvu in so torej skladne s tržnimi pogoji.

(300) Komisija v utemeljitev tega sklepa nadalje ugotavlja, da je družba SAGEB gospodarske analize izvedla pred podpisom pogodb RYAN4, RYAN5 in WIZZ3, da je preverila njihovo dobičkonosnost, ter da je te analize potrdila skupščina družbenikov. V utemeljitev svojega sklepa tudi ugotavlja, da je družba SAGEB pri upravljanju letališča v letih 2008–2011 ustvarjala dobiček, kar dokazuje njeno dobro upravljanje.

(301) Skratka, z analizo statuta in delničarskega sporazuma družbe SAGEB je bilo mogoče potrditi ugotovitev iz uvodne izjave 290, in sicer da pogodbe, ki jih je družba SAGEB podpisala z letalskimi prevozniki, tem ne zagotavljajo prednosti v smislu člena 107(1) PDEU in torej ne pomenijo državnih pomoči.

8.2.2 *Sklepna ugotovitev glede obstoja državne pomoči*

(302) Komisija sklepa, da pogodbe o letaliških storitvah, ki sta jih sklenili zbornica in družba SAGEB, navedene v preglednici 9, letalskim prevoznikom niso dajale gospodarske prednosti, saj so bile sklenjene v skladu z načelom zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

(303) Zato pogodbe o letaliških storitvah ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

1. Naložbene subvencije v višini 1 110 669 EUR in 567 782 EUR, ki so jih departma Oise, skupnost občin območja Beauvais in regija Pikardija leta 2001 oziroma leta 2006 dodelili gospodarski zbornici departmaja Oise za kritje stroškov, povezanih z javnimi nalogami letališča Beauvais, ter naložbene subvencije v višini 14,5 milijona EUR, ki jih je mešani sindikat letališča Beauvais-Tillé leta 2008 dodelil družbi Société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais, ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

2. Naložbeni subvenciji v višini 3,20 milijona EUR in 6,23 milijona EUR, ki so jih departma Oise, skupnost občin območja Beauvais in regija Pikardija leta 2001 oziroma leta 2006 dodelili gospodarski zbornici departmaja Oise, pomenita državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije. Francija je te državne pomoči dodelila nezakonito, pri čemer je kršila člen 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

3. Subvencije za tekoče poslovanje, dodeljene gospodarski zbornici departmaja Oise, ter denarna predplačila, ki jih je splošna služba gospodarske zbornice departmaja Oise pred 12. decembrom 2000 dodelila svoji letališki službi, ne pomenijo državnih pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

4. Denarna predplačila, ki jih je splošna služba gospodarske zbornice departmaja Oise v letih 2001–2004 dodelila svoji letališki službi, pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije. Francija je te državne pomoči dodelila nezakonito, pri čemer je kršila člen 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

5. Delni prevzem stroškov, povezanih s pripravo načrta za turistični razvoj, s strani mešanega sindikata letališča Beauvais-Tillé ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

6. Državne pomoči iz odstavkov od 2 do 4 tega člena so združljive z notranjim trgom na podlagi člena 107(3), točka (c), Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 2

1. Pogodbe o letaliških storitvah, ki sta jih gospodarska zbornica departmaja Oise in družba Ryanair sklenili 8. septembra 1998, 16. marca 2001 oziroma 12. februarja 2002, ter pogodbi o letaliških storitvah, ki sta jih družba Société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais in družba Ryanair sklenili 4. februarja 2010 in 27. julija 2010, ne pomenijo državnih pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

2. Pogodbi o letaliških storitvah, ki sta jih gospodarska zbornica departmaja Oise in družba Wizz Air sklenili 11. junija 2004 oziroma 1. julija 2005, ter pogodba o letaliških storitvah, ki sta jo družba Société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais in družba Wizz Air sklenili 1. junija 2009, ne pomenijo državnih pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

3. Pogodbe o letaliških storitvah, ki jih je gospodarska zbornica departmaja Oise sklenila 14. decembra 2001 z družbo Goodjet, 24. aprila 2002 z družbo Ciaofly, 30. januarja 2003 z družbo Berlin Jet, 13. februarja 2003 z družbo Volare, 15. julija 2004 z družbo Sterling, 7. aprila 2005 z družbo Norwegian Air Shuttle, 12. julija 2004 z družbo Air Horizon, 20. oktobra 2004 z družbo Air Polonia, 11. oktobra 2005 in 28. avgusta 2007 z družbo Blue Air, 30. marca 2006 z družbo Flyme ter 18. februarja 2007 z družbo Centralwings, ne pomenijo državnih pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 3

Ta sklep je naslovljen na Francosko republiko.

V Bruslju, 26. julija 2022

Za Komisijo
Margrethe VESTAGER
članica Komisije

IZVEDBENI SKLEP KOMISIJE (EU) 2023/106

z dne 11. januarja 2023

o določitvi okvirnih dodelitev pomoči Unije državam članicam za šolsko sadje in zelenjavo ter za šolsko mleko za obdobje od 1. avgusta 2023 do 31. julija 2029

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe Sveta (EU) št. 1370/2013 z dne 16. decembra 2013 o opredelitvi ukrepov za določitev nekaterih pomoči in nadomestil v zvezi s skupno ureditvijo trgov za kmetijske proizvode ([1]) ter zlasti člena 5(4), tretji pododstavek, Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) V členu 23a Uredbe (EU) št. 1308/2013 Evropskega parlamenta in Sveta ([2]) je določen skupni znesek pomoči Unije na šolsko leto, dodeljene v okviru šolske sheme za Unijo kot celoto, in objektivna merila za razdelitev tega skupnega zneska med države članice.

(2) V Prilogi I k Uredbi (EU) št. 1370/2013 so določene letne okvirne dodelitve pomoči Unije na državo članico za šolsko sadje in zelenjavo ter šolsko mleko za obdobje od 1. avgusta 2017 do 31. julija 2023. Po navedenem šestletnem prehodnem obdobju Komisija od 1. avgusta 2023 določi okvirne dodelitve pomoči Unije za vsako državo članico na podlagi meril iz člena 23a(2), prvi pododstavek, Uredbe (EU) št. 1308/2013. Pri določanju okvirnih dodelitev se upošteva najmanjši znesek pomoči Unije, do katerega so upravičene države članice, tako da lahko države članice z manj prebivalci shemo izvajajo stroškovno učinkovito.

(3) Države članice v skladu s členom 23(8) Uredbe (EU) št. 1308/2013 in členom 2(3) Delegirane uredbe Komisije (EU) 2017/40 ([3]) izdelajo svoje strategije za šestletno obdobje od 1. avgusta 2023 do 31. julija 2029 in Komisijo o njih obvestijo do 30. aprila 2023. Da bi države članice lahko učinkovito načrtovale izvajanje sheme v obdobju, zajetem v njihovih strategijah, bi morale okvirne dodelitve pomoči Unije zajemati isto obdobje. Te okvirne dodelitve ne posegajo v prihodnje odločitve o večletnem finančnem okviru Unije za obdobje po letu 2027.

(4) Ukrepi iz tega sklepa so v skladu z mnenjem Odbora za skupno ureditev kmetijskih trgov –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Okvirne dodelitve pomoči Unije za šolsko sadje in zelenjavo ter šolsko mleko za vsako državo članico na šolsko leto v obdobju od 1. avgusta 2023 in 31. julija 2029 so določene v Prilogi.

([1]) UL L 346, 20.12.2013, str. 12.

([2]) Uredba (EU) št. 1308/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. decembra 2013 o vzpostavitvi skupne ureditve trgov kmetijskih proizvodov in razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 922/72, (EGS) št. 234/79, (ES) št. 1037/2001 in (ES) št. 1234/2007 (UL L 347, 20.12.2013, str. 671).

([3]) Delegirana uredba Komisije (EU) 2017/40 z dne 3. novembra 2016 o dopolnitvi Uredbe (EU) št. 1308/2013 Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi s pomočjo Unije pri oskrbi izobraževalnih ustanov s sadjem in zelenjavo, bananami in mlekom ter o spremembi Delegirane uredbe Komisije (EU) št. 907/2014 (UL L 5, 10.1.2017, str. 11).

Člen 2

Ta sklep je naslovljen na države članice.

V Bruslju, 11. januarja 2023

Za Komisijo
Janusz WOJCIECHOWSKI
član Komisije

PRILOGA

OKVIRNE DODELITVE POMOČI UNIJE NA ŠOLSKO LETO V OBDOBJU OD 1. AVGUSTA 2023 DO 31. JULIJA 2029 IZ ČLENA 1

Država članica	Okvirna dodelitev za šolsko sadje in zelenjavo v EUR	Okvirna dodelitev za šolsko mleko v EUR
Belgija	3 648 727	1 600 475
Bolgarija	2 110 411	1 800 090
Češka	3 349 886	3 048 057
Danska	1 671 583	1 632 431
Nemčija	20 373 277	8 910 720
Estonija	396 340	754 955
Irska	1 889 775	826 537
Grčija	3 149 503	1 464 086
Španija	13 407 407	6 023 462
Francija	22 720 501	9 979 209
Hrvaška	1 278 964	610 533
Italija	15 293 816	6 910 347
Ciper	290 000	252 652
Latvija	649 309	868 581
Litva	891 870	1 236 781
Luksemburg	290 000	193 000
Madžarska	2 894 429	2 970 122
Malta	290 000	193 000
Nizozemska	4 977 290	2 176 932
Avstrija	2 320 736	1 015 027
Poljska	12 138 186	12 791 591
Portugalska	2 804 412	1 301 261
Romunija	6 178 236	11 303 390
Slovenija	665 306	305 638
Slovaška	1 851 325	1 659 402
Finska	1 672 943	2 731 455
Švedska	3 404 234	7 635 935
Skupaj	**130 608 466**	**90 195 669**

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

Urad za publikacije
Evropske unije
L-2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

SL