ODLUKA KOMISIJE (EU) 2015/1226

od 23. srpnja 2014.

o državnoj potpori SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) koju je provela Francuska u korist Trgovačke i industrijske komore Angoulêmea te društava SNC-Lavalin, Ryanair i Airport Marketing Services

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2014)5080)

(Vjerodostojan je samo tekst na francuskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. podstavak 1. ([1]),

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon poziva zainteresiranim stranama da dostave primjedbe u skladu s navedenim člancima ([2]) i uzimajući u obzir njihove primjedbe,

budući da:

1. POSTUPAK

(1) Dopisom od 26. siječnja 2010. zračni prijevoznik Air France podnio je pritužbu u pogledu prednosti koje su zračnom prijevozniku Ryanair bile dodijeljene u određenim francuskim regionalnim i lokalnim zračnim lukama. U pogledu Zračne luke Angoulême Brie Champniers (dalje u tekstu: „Zračna luka Angoulême"), ta se pritužba odnosi i na financijsku potporu čiji je korisnik bila Trgovačka i industrijska komora Angoulêmea (*Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême*, dalje u tekstu: „CCI Angoulême").

(2) Dopisom od 16. ožujka 2010. Komisija je francuskim nadležnim tijelima poslala inačicu pritužbe koja nije povjerljiva te ih je pozvala da joj dostave pojašnjenja u odnosu na mjere koje su predmet pritužbe. Francuska nadležna tijela dostavila su svoje odgovore u dopisima od 31. svibnja i 7. lipnja 2010.

(3) Dopisom od 2. studenoga 2011. prijevoznik Air France priložio je dodatne informacije u prilog svojoj pritužbi. Komisija je dopisom od 5. prosinca 2011. te elemente dostavila Francuskoj te je zatražila dodatne informacije. Francuska su tijela 22. prosinca 2011. zatražila produljenje roka za odgovor na pritužbu, koje je Komisija odobrila dopisom od 4. siječnja 2012. Francuska su tijela svoje opaske i odgovore iznijela u dopisu od 20. siječnja 2012.

(4) Dopisom od 21. ožujka 2012. Komisija je obavijestila Francusku o svojoj odluci o pokretanju formalnog istražnog postupka na temelju članka 108. stavka 2. UFEU-a o potencijalnim potporama u korist Zračne luke Angoulême i zračnog prijevoznika Ryanair. Odluka Komisije (dalje u tekstu: „odluka o pokretanju postupka") objavljena je 25. svibnja 2012. u *Službenom listu Europske unije* ([3]).

(5) Francuska su tijela dopisom od 22. svibnja 2012. odnosno 21. rujna 2012. iznijela opaske i odgovore na pitanja sadržana u odluci o pokretanju postupka i na naknadna pitanja Komisije.

(6) Društva Air France, Ryanair i Airport Marketing Services (dalje u tekstu: „AMS") svoje su primjedbe iznijela u razdoblju predviđenom u odluci o pokretanju postupka. Dopisima od 20. kolovoza 2012. i 3. svibnja 2013. Komisija je te primjedbe proslijedila francuskim tijelima. Francuska je u svojim dopisima od 12. rujna 2012. i 7. lipnja 2013. obavijestila Komisiju da u tom pogledu neće iznositi dodatne primjedbe.

([1]) S učinkom od 1. prosinca 2009., članak 87. i članak 88. Ugovora o EZ-u postali su članak 107. i članak 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije („UFEU"). U oba slučaja odredbe su u bîti identične. Za potrebe ove Odluke, upućivanja na članak 107. i članak 108. UFEU-a treba tumačiti, ako je potrebno, kao upućivanja na članke 87. i 88. Ugovora o EZ-u. U UFEU-u su uvedene i određene terminološke izmjene, primjerice izraz „Zajednica" zamijenjen je izrazom „Unija", izraz „zajedničko tržište" izrazom „unutarnje tržište", a izraz „Prvostupanjski sud" izrazom „Opći sud". U ovoj se Odluci rabi terminologija iz UFEU-a.

([2]) SL C 301, 5.10.2012., str. 1.

([3]) SL C 149, 25.5.2012., str. 29.

(7) Komisija je od društva Ryanair zaprimila dodatne primjedbe od 13. travnja 2012., 10. travnja 2013., 20. prosinca 2013., 17. siječnja 2014. i 31. siječnja 2014. Te su dodatne primjedbe proslijeđene Francuskoj dopisima od 13. srpnja 2012., 3. svibnja 2013., 9. siječnja 2014., 23. siječnja 2014. odnosno 4. veljače 2014. Francuska je u svojim dopisima od 17. srpnja 2012., 4. lipnja 2013., 29. siječnja 2014. 3. veljače 2014. i 21. svibnja 2014. obavijestila Komisiju da u tom pogledu neće iznositi dodatne primjedbe.

(8) Nakon što je Unija donijela smjernice o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima (dalje u tekstu: „nove smjernice") ([4]) Komisija je 24. veljače, 13. ožujka i 19. ožujka 2014. pozvala Francusku i zainteresirane strane da iznesu svoje primjedbe na primjenu novih smjernica, posebno na dotični predmet. Francuska su tijela 19. ožujka 2014. iznijela primjedbe u tom pogledu.

(9) Osim toga, u *Službenom* je *listu Europske unije* ([5]) 15. travnja 2014. objavljena obavijest kojom se države članice i zainteresirane strane poziva da dostave svoje opaske, pa tako i u ovom predmetu, u pogledu stupanja na snagu novih smjernica. Društva Air France i Transport and Environnement svoje su primjedbe iznijela u za to predviđenom razdoblju. Dopisom od 28. svibnja 2014. Komisija je te primjedbe proslijedila francuskim tijelima. Francuska je dopisom od 21. svibnja 2014. obavijestila Komisiju da u tom pogledu neće iznositi dodatne primjedbe.

2. ČINJENIČNI OKVIR

2.1. Upravitelji i vlasnici infrastrukture Zračne luke

(10) Upravljanje Zračnom lukom Angoulême do 2011. osiguravao je CCI Angoulême. Ministarskom odlukom od 20. rujna 2002. država, tadašnji vlasnik Zračne luke, Zračnu luku Angoulême dala je na pet godina u koncesiju komori CCI Angoulême. U Ugovoru ([6]) koji je CCI Angoulême sklopio s državom predviđeno je da je CCI Angoulême zadužen za izgradnju i održavanje zračne luke te njezino upravljanje. Za te je potrebe CCI Angoulême, u svojstvu upravitelja i voditelja Zračne luke Angoulême (dalje u tekstu: „CCI-zračna luka"), odvojeno vodio račune od općeg odjela komore CCI Angoulême ([7]). Odlukom prefekta (*arrêté préfectoral*) od 22. prosinca 2006. vlasništvo nad Zračnom lukom Angoulême preneseno je na Mješoviti sindikat zračnih luka Charente (*Syndicat mixte des aéroports de Charente*, dalje u tekstu: „SMAC"). SMAC je tako 1. siječnja 2007. zamijenio državu u svojstvu koncedenta. Od tog su dana sva ulaganja i financiranja Zračne luke postala odgovornost sindikata SMAC.

(11) Nadležan za uređenje, opremanje, održavanje i vođenje zračne luke Angoulême te upravljanje njome, SMAC obuhvaća departman Charente (dalje u tekstu: „CG16"), zajednicu naselja šireg područja Angoulêmea (*Communauté d'agglomération du grand Angoulême*, dalje u tekstu: „COMAGA"), zajednicu općina Braconne Charente (*Communauté des communes de Braconne Charente*, dalje u tekstu: „CCBC"), komoru CCI Angoulême, zajednicu općina Cognac (*Communauté des communes de Cognac*, dalje u tekstu: „CCC") te Trgovačku i industrijsku komoru Cognaca (*Chambre de Commerce et d'Industrie de Cognac*). Kao što je navedeno u odluci o pokretanju postupka ([8]), statutom sindikata SMAC predviđeno je da se troškovi nastali u okviru Zračne luke Angoulême raspodjele među njegovim članovima.

(12) Nakon što je komori CCI Angoulême produljena koncesija do 31. prosinca 2008., SMAC je 22. siječnja 2009. s tom komorom sklopio Podugovor o upravljanju (dalje u tekstu: „Podugovor iz 2009."). Ulaganja koja su se od 1. siječnja 2009. provodila tri godine u okviru upravljanja Zračnom lukom bila su u nadležnosti sindikata SMAC, a ne odjela CCI-zračna luka.

(13) Naposljetku, nakon natječajnog postupka Zračnom je lukom od 1. siječnja 2012. upravljalo te ju je vodilo privatno trgovačko društvo SNC-Lavalin ([9]).

2.2. Obilježja zračne luke i posjećenost

(14) Kako je istaknuto u odluci o pokretanju postupka, Zračna luka Angoulême nalazi se u departmanu Charente te je otvorena za unutarnji i međunarodni komercijalni promet. Udaljena je 75 km od Zračnih luka Périgueux i Limoges, 80 km od Zračne luke Niort te oko 120 km od Zračnih luka La Rochelle i Bordeaux.

([4]) SL C 99, 4.4.2014., str. 3.
([5]) SL C 113, 15.4.2014., str. 30.
([6]) Ugovor o koncesiji od 22. travnja 2002., dalje u tekstu: „Ugovor o koncesiji".
([7]) Članak 37. specifikacije Ugovora o koncesiji.
([8]) Vidjeti uvodnu izjavu 13. prethodno navedene odluke o pokretanju postupka, tablicu 2.
([9]) Kao što je navedeno u uvodnoj izjavi 23. odluke o pokretanju postupka, SMAC je odlučio provesti postupak javne nabave.

Tablica 1.

Zračne luke u okolici Zračne luke Angoulême ([1])

	Niort	Périgueux	Limoges	La Rochelle	Bordeaux
Trajanje u minutama	93	106	79	119	102
Udaljenost u km	108	110	97	156	127

([1]) Trajanja putovanja i udaljenosti navedeni u tablici proizlaze iz Michelinova kalkulatora i polaze od pretpostavke najkraćeg mogućeg trajanja putovanja.

(15) Redovna linija s obvezom pružanja javnih usluga između Angoulêmea i Lyona, kojom je upravljao Twin Jet, ukinuta je u travnju 2007. Ryanair je 2008. i 2009. poslovao od travnja do listopada na liniji s tri povratna leta tjedno čije je odredište bilo London Stansted. Ostali su komercijalni letovi u Zračnoj luci Angoulême od 2004. do 2011. uglavnom podrazumijevali letove aeroklubova ili heliklubova i letove poslovnog zrakoplovstva.

(16) Putnički promet Zračne luke Angoulême, koji je sažet u tablici 2. u nastavku, svrstava se u kategoriju D na temelju točke 15. smjernica Zajednice za financiranje zračnih luka i potpora za započinjanje poslovanja zračnih prijevoznika koji lete iz regionalnih zračnih luka iz 2005. ([10]) (dalje u tekstu: „smjernice iz 2005.").

Tablica 2.

Promet i letovi Zračne luke Angoulême ([1])

	Putnici	od kojih Ryanair	% redovna linija	Letovi
2004.	5 496	0	85,53 %	26 731
2005.	6 789	0	89,45 %	28 328
2006.	6 553	0	94,26 %	24 381
2007.	2 362	0	66,30 %	22 868
2008.	25 596	24 494	95,69 %	22 650
2009.	28 216	27 490	97,43 %	31 358
2010.	345	0	0,00 %	24 632
2011. ([2])	394	0	0,00 %	26 060

([1]) Promet i letovi iz dopisa francuskih tijela od 20. siječnja 2012.
([2]) Rezultati za razdoblje od siječnja do studenoga 2011

(17) Analiza financijske situacije Zračne luke Angoulême pokazala je da je upravljanje glavnim čvorištem u promatranim razdobljima bilo slabo. Ukupno, doprinosi koji su upravitelju Zračne luke plaćeni za upravljanje Zračnom rukom povećali su se od 2004. do 2011. na 10 232 310 EUR ([11]). Nedržavna ulaganja koja je upravitelj Zračne luke ostvario od 2004. do 2011. povećala su se na 1 277 000 EUR. Njihovo su financiranje osigurale zainteresirane regionalne vlasti, a zatim i SMAC te CCI-zračna luka ([12]).

([10]) SL C 312, 9.12.2005., str. 1.
([11]) Vidjeti uvodnu izjavu 28. ove Odluke.
([12]) Vidjeti uvodnu izjavu 21. ove Odluke.

3. DETALJAN OPIS MJERA

3.1. Financijske potpore Zračnoj luci

3.1.1. *Ugovorni okvir subvencija Zračnoj luci*

(18) CG16, COMAGA i CCBC nadoknadili su dio ulaganja i operativni manjak Zračne luke Angoulême nakon što su s komorom CCI Angoulême sklopili Sporazum o partnerstvu ([13]) (dalje u tekstu: „Sporazum iz 2002."). Taj je Sporazum uslijedio nakon što je država dodijelila lokalnu javnu koncesiju za opremu. Na temelju toga su CG16, COMAGA i CCBC do 31. prosinca 2006. komori CCI Angoulême pribavili financijske potpore u svrhu upravljanja Zračnom lukom ([14]). SMAC je od 1. siječnja 2007. preuzeo obveze navedene u Sporazumu iz 2002.

(19) U skladu s Podugovorom iz 2009. SMAC je pokrio operativni manjak odjela CCI-zračna luka za razdoblje od 2009. do 2011. Način raspodjele doprinosa među osnivačkim članovima sindikata SMAC, s obzirom na rashod Zračne luke Angoulême, za to razdoblje ostaje jednak načinu raspodjele predviđenom Sporazumom iz 2002.

(20) Naposljetku, kao što je prethodno utvrđeno, poduzetnik SNC-Lavalin upravljao je od 1. siječnja 2012. Zračnom lukom Angoulême u okviru šestogodišnjeg ugovora o upravljanju koji mu je SMAC dodijelio na temelju postupka javne nabave ([15]). Svaki kandidat javnog natječaja ([16]) morao je predložiti strateški orijentacijski plan s „osnovnim scenarijem" ([17]) i „proaktivnim scenarijem" ([18]). Tijelo koje dodjeljuje ovlast svoj je odabir temeljilo na drugom scenariju.

3.1.2. *Infrastrukturna ulaganja*

(21) Pojedinosti o doprinosima koje su različita javna tijela stvarno platila odjelu CCI-zračna luka za financiranje ulaganja u infrastrukturu Zračne luke navedene su u odluci o pokretanju postupka ([19]). Komisija podsjeća da su se nedržavna ulaganja koja je CCI-zračna luka primio od 2004. do 2011. povećala na 1 277 000 EUR. Njihovo su financiranje osigurala zainteresirana regionalna tijela (CG16, COMAGA, CCBC), a zatim i SMAC te CCI-zračna luka.

(22) Ta su ulaganja bila namijenjena produljenju uzletno-sletne staze za 50 metara kako bi Zračna luka Angoulême imala potrebna tehnička obilježja za prihvat zračnih prijevoznika koji bi mogli pridonijeti razvoju zračnog prometa. Francuska tijela tvrde i da je cilj radova preuređenja zračnog terminala i montažne izgradnje bio ispuniti propisane norme primjenjive na javne ustanove.

(23) Osim državnih ovlasti, SMAC je 1. siječnja 2012. preuzeo odgovornost za provođenje projekata ulaganja u preuređenje i opremanje Zračne luke. Bez ijednog utvrđenog konačnog programa, ta su ulaganja u razdoblju od 2012. do 2017. ([20]) procijenjena na 1 200 000 EUR.

([13]) Sporazum od 23. svibnja 2002. o uvjetima financiranja upravljanja Zračnom lukom Angoulême Brie Champniers i njezina razvoja.
([14]) Način raspodjele tih doprinosa utvrđen je u tablici 2. odluke o pokretanju postupka.
([15]) Izjavu o preuzimanju obveza društva SNC-Lavalin od 19. srpnja 2011. SMAC je prihvatio 8. kolovoza 2011. nakon što je 23. lipnja 2011. donio odluku.
([16]) Poziv na nadmetanje objavljen je 9. ožujka 2011. u listu *Bulletin officiel des annonces des marchés publics* br. 48-B, oglas br. 222.
([17]) Osnovnim su scenarijem obuhvaćeni ciljevi i rezultati za koje upravitelj smatra da ih je moguće provjeriti i provesti u trajanju i uvjetima predviđenima ugovorom koji mu je povjeren, uzimajući u obzir gospodarski kontekst, posebnosti ugovora i situaciju u području zračnog prijevoza kao i situaciju te posebno okruženje tog glavnog čvorišta.
([18]) Proaktivan scenarij namijenjen je razvoju redovnih komercijalnih linija. Njime se procjenjuje utjecaj na novčano stanje Zračne luke i, ovisno o slučaju, na naknadu upravitelja te financijski izazov dodatnih financijskih doprinosa koje će sindikat provoditi izvan ugovora.
([19]) Vidjeti uvodnu izjavu 30. (prethodno navedene) odluke o pokretanju postupka, tablicu 3.
([20]) Odluka sindikata SMAC od 23. lipnja 2011.

3.1.3. *Financiranje troškova povezanih s državnim zadatcima*

(24) Iz područja primjene Sporazuma iz 2002. izričito su isključena ulaganja izravno povezana s državnim zadatcima. Prema mišljenju francuskih tijela, tim su troškovima ([21]) pokriveni operativni troškovi te troškovi zaštitne ([22]) i sigurnosne opreme ([23]). Ti su troškovi utvrđeni na sljedeći način:

Tablica 3.

Troškovi sigurnosti i zaštite

(u EUR)

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

(25) Ti su troškovi bili pokrivani kako su pristizala sredstva za amortizaciju iz pristojbi zračne luke i dodatnih subvencija Interventnog fonda za zračne luke i zračni prijevoz (*Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien*, FIATA), koje su od 2008. zamijenjene uvećanom pristojbom zračne luke. Kao što je predviđeno člankom 1609.w Općeg poreznog zakonika, pristojbu zračne luke ubiru upravitelji zračnih luka koje su u odlaznom ili dolaznom prometu tijekom posljednje kalendarske godine imale više od 5 000 putnika. Ministarskom je odlukom utvrđen popis dotičnih zračnih luka i cijene pristojbe koja se primjenjuje na svaku zračnu luku ([24]).

(26) Prema mišljenju francuskih tijela, sredstva koja se tako ubiru utvrđena su na sljedeći način:

Tablica 4.

Prihod od sredstava dobivenih financiranjem državnih djelatnosti

(u EUR)

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

3.1.4. *Subvencije za upravljanje*

(27) CG 16, COMAGA i CCBC pokrili su do 2008. operativni manjak i anuitete zajma u skladu sa Sporazumom iz 2002., dok je CCI Angoulême eventualni preostali iznos manjka pokrio doprinosom iz svojeg općeg odjela ([25]). Gornja granica godišnjeg manjka koji mogu pokriti stranke Sporazuma iz 2002., prvotno utvrđena na 350 000 EUR, ukinuta je 2004. Naposljetku, SMAC je nadoknadio sav operativni manjak odjela CCI-zračna luka od 2008. te nakon 1. siječnja 2009. kad se SMAC na to obvezao Podugovorom iz 2009.

([21]) Osim financijskih tokova povezanih s državnim ulaganjima navedenima u uvodnoj izjavi 24. ove Odluke, financijski tokovi povezani s upravljanjem navedeni su u uvodnoj izjavi 43. tablici 4. odluke o pokretanju postupka.
([22]) Vatrogasna vozila, vozila za suzbijanje opasnosti od naleta životinja i ptica, ograde.
([23]) Oprema namijenjena nadzoru putnika i njihove predane prtljage.
([24]) Vidjeti odjeljak 8.1.1.2. ove Odluke.
([25]) Vidjeti uvodnu izjavu 36. odluke o pokretanju postupka.

(28) Ukupno, doprinosi plaćeni odjelu CCI-zračna luka za upravljanje Zračnom lukom Angoulême u razdoblju od 2004. do 2011. utvrđeni su kako slijedi:

Tablica 5.

Iznos subvencija za upravljanje koje je primio CCI-zračna luka

(u tisućama EUR)

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

(29) SNC-Lavalin zadužen je od 2012. za upravljanje na temelju ugovora o javnoj nabavi. U prethodno opisanim osnovnim i proaktivnim scenarijima (vidjeti bilješke 17. i 18.) izneseni su, na temelju predviđenog poslovnog rezultata, najveći iznos doprinosa za uravnoteženje koji financira SMAC i razina paušalne naknade za osobu kojoj su delegirani poslovi. SNC-Lavalin iznio je slijedeće ponude:

Tablica 6.

Gornja granica subvencija za upravljanje i naknade koje se dodjeljuju društvu SNC-Lavalin (s PDV-om) – Osnovni scenarij

(u EUR)

Godina	2012.	2013.	2014.	2015	2016.	2017.
Doprinos za uravnoteženje	401 000	364 000	374 000	357 000	350 000	342 000
Naknada	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Ukupno	580 400	543 400	553 400	536 400	529 400	521 400

Tablica 7.

Gornja granica subvencija za upravljanje i naknade koje se dodjeljuju društvu SNC-Lavalin (s PDV-om) – Proaktivni scenarij

(u EUR)

Godina	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Doprinos za uravnoteženje	464 722	425 471	448 416	384 230	341 228	296 389
Naknada	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Ukupno	644 122	604 871	627 816	563 630	520 628	475 789

3.2. **Cjenik Zračne luke Angoulême**

(30) Uslijedile su četiri odluke o cijenama koje je sastavio CCI Angoulême, od kojih je SMAC odobrio zadnje dvije:

Tablica 8.

Zrakoplovne naknade Zračne luke Angoulême

(u EUR)

	Cjenik od 15.6.2003.	Cjenik od 1.12.2005.	Cjenik od 1.1.2009.	Cjenik od 1.6.2010.
Slijetanje	U više rata	U više rata	U više rata	U više rata

(u EUR)

	Cjenik od 15.6.2003.	Cjenik od 1.12.2005.	Cjenik od 1.1.2009.	Cjenik od 1.6.2010.
Slijetanje B737-800	284,56	296,77	296,81	305,94
Rasvjeta	26,25	27,35	27,35	35
Parkiranje (po satu i po toni nakon dva sata)	0,25	0,26	0,26	0,27
Putnici Unije	3,61	3,76	2,76	2,85
Naknada PHMER ([1])	—	—	—	0,42

([1]) Naknada za putnike s invaliditetom i putnike smanjene pokretljivosti.

(31) Prijevoznici koji su nudili redovne letove mogli su sklopiti poseban sporazum ovisno o traženim uslugama. U tom su slučaju mogli ostvariti popust ([26]).

3.3. **Odnosi s društvom Ryanair**

3.3.1. *Ugovori sklopljeni s društvima Ryanair i Airport Maketing Service*

(32) Nakon što je objavljen natječaj za europski projekt ([27]), SMAC je 8. veljače 2008. sklopio dva Ugovora: jedan s društvom Ryanair, a drugi s društvom Airport Marketing Services, društvom kćeri u stopostotnom vlasništvu društva Ryanair (dalje u tekstu: „AMS"). Cilj je tih dvaju Ugovora (dalje u tekstu: „Ugovori iz 2008.") bio uspostaviti redovnu zračnu liniju između Zračnih luka Angoulême i London Stansted.

(33) Ugovor sklopljen s društvom Ryanair odnosio se na usluge zračne luke (dalje u tekstu: „Ugovor o uslugama zračne luke"). Ugovor sklopljen s društvom AMS (dalje u tekstu: „Ugovor o marketinškim uslugama") odnosio se na promidžbene i marketinške usluge linije.

(34) Ugovori iz 2008. sklopljeni su na pet godina od uvođenja linije ([28]). U slučaju da se ne sklopi nijedan usporediv ugovor s drugim zračnim prijevoznikom, odlukom o cijenama od 1. ožujka 2009. preuzimaju se iste cjenovne mjere. U toj odluci spominje se „doprinos trošku razvoja linije" od 15 EUR, 12 EUR odnosno 9 EUR po putniku za svaku od prve tri godine otvaranja linije, s najvišim iznosom od 400 000 EUR, 300 000 EUR odnosno 225 000 EUR. Ta posljednja mjera nije navedena u odluci o cijenama iz 2010.

3.3.2. *Ugovor o uslugama zračne luke*

(35) Ryanair se Ugovorom o uslugama zračne luke obvezuje da će u ljetnom razdoblju osigurati tri linije tjedno ([29]). Nadalje, kao što je navedeno u odluci o pokretanju postupka ([30]), SMAC je društvu Ryanair dao suglasnost za određena sniženja u odnosu na opće utvrđene cijene na snazi:

Tablica 9.

Naknade zračne luke primjenjive na društvo Ryanair

(u EUR)

Godina	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Naknada po putniku	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76

([26]) Vidjeti uvodnu izjavu 35., tablicu 9. ove Odluke koja se odnosi na Ryanair.
([27]) SL S 144-179348, 28.7.2007.
([28]) Članak 2.1. obaju Ugovora.
([29]) Članak 4.1. Ugovora o uslugama zračne luke
([30]) Vidjeti uvodnu izjavu 55. i sljedeće odluke o pokretanju postupka.

(u EUR)

Godina	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Naknade za slijetanje po povratnom letu	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Naknada za zemaljske usluge po povratnom letu	195	245	245	245	245

(36) SMAC se obvezao da neće mijenjati razinu tih naknada dok je Ugovor na snazi te da neće, izravno ili neizravno, nametati druge naknade ([31]). Naposljetku, Ugovorom o uslugama zračne luke predviđena je kazna za društvo Ryanair ako raskine Ugovor ([32]). Naime, ako Ryanair raskine Ugovor prije nego što završi treća godina primjene Ugovora, tom je klauzulom predviđeno da Ryanair za četvrtu godinu plati iznos od 17 000 EUR, a za petu godinu iznos od 8 500 EUR.

3.3.3. *Ugovor o marketinškim uslugama*

(37) Ugovor o marketinškim uslugama izričito se temelji na obvezi društva Ryanair da posluje na liniji Angoulême – London Stansted opisanoj u Ugovoru o uslugama zračne luke ([33]). Tim se Ugovorom AMS obvezuje da će tijekom prva tri mjeseca trajanja Ugovora pružati marketinške usluge na *web*-mjestu društva Ryanair, s za to će ga plaćati SMAC ([34]).

(38) Nadalje, iako je Ugovor o marketinškim uslugama potpisao AMS, njime ([35]) je predviđeno da će Ryanair, ako raskine Ugovor prije nego što završi treća godina primjene Ugovora, sindikatu SMAC platiti kaznu od 50 000 EUR za četvrtu godinu i 25 000 EUR za petu godinu.

3.3.4. *Izvršavanje Ugovora od strane sindikata SMAC, komore CCI Angoulême i društva Ryanair/AMS*

(39) Komercijalna djelatnost društva Ryanair činila je 2008. i 2009. od 95 % do 97 % prometa Zračne luke Angoulême. Ta je djelatnost predstavljala od 25 % do 28 % ukupnog teoretskog kapaciteta Zračne luke koji su francuska tijela procijenila na 100 000 putnika godišnje.

(40) Financijski su tokovi među upraviteljem Zračne luke, sindikatom SMAC te društvima Ryanair i AMS od 2008. do 2010. podijeljeni kako slijedi:

Tablica 10.

Financijski tok od 2008. do 2010.

(u EUR)

	2008.	2009.	2010.	Ukupno
Naknade	54 086	70 294	0	124 380
Marketinška potpora ([1])	400 000	300 000	0	700 000
Neto prijenos ([2])	454 086	370 294	0	824 380

([1]) SMAC je te iznose u okviru Ugovora o marketinškim uslugama plaćao izravno društvu AMS.
([2]) Ovim neto prijenosom nisu uzeti u obzir ostali prihodi ili troškovi povezani s djelatnošću društva Ryanair.

(41) Ugovori iz 2008. nisu se primjenjivali nakon 2009. Nakon što je Ryanair uvjetovao nastavak pružanja usluga u 2010. ukidanjem plaćanja predviđenih Ugovorom o marketinškim uslugama od 225 000 EUR za treću godinu i 400 000 EUR za četvrtu godinu te zadržavanjem istih usluga predviđenih Ugovorom o marketinškim uslugama, ali uz njihovo ograničenje na dva mjeseca ljeti umjesto osam mjeseci kao što je predviđeno Ugovorom, Ryanair je dostavio obavijest o ukidanju zračne linije.

([31]) Članak 6. Ugovora o uslugama zračne luke.
([32]) Članak 10.3. Ugovora o uslugama zračne luke.
([33]) Članak 1. Ugovora o marketinškim uslugama
([34]) Vidjeti uvodnu izjavu 60. odluke o pokretanju postupka.
([35]) Članak 7. Ugovora o marketinškim uslugama.

(42) SMAC je 28. lipnja 2010. Upravnom sudu u Poitiersu podnio zahtjev za naknadu štete pretrpljene zbog prestanka poslovanja. Ryanair se obratio Međunarodnom arbitražnom sudu u Londonu čiju je nadležnost SMAC otada osporavao pred Državnim vijećem (*Conseil d'État*). Potonji je postupak još uvijek u tijeku.

4. RAZLOZI ZA POKRETANJE FORMALNOG ISTRAŽNOG POSTUPKA

(43) U pogledu odluke o pokretanju formalnog istražnog postupka, Komisija je, s jedne strane, izrazila sumnje u pogledu financijskih doprinosa upraviteljima Zračne luke ([36]).

(44) Komisija je, kao prvo, izrazila sumnje u pogledu opsega djelatnosti koje nemaju gospodarski karakter, a koje bi moglo pokriti tijelo javne vlasti. Naime, Komisija je istaknula da bi uključivanje svih djelatnosti Zračne luke Angoulême u opseg usluga od općeg gospodarskog interesa („UOGI") moglo biti očita pogreška u ocjeni u pogledu prvog uvjeta utvrđenog presudom *Altmark* ([37]).

(45) Kao drugo, Komisija je iznijela sumnje u odnosu na ispunjenje drugog uvjeta presude *Altmark*, u skladu s kojim opseg utvrđivanja iznosa naknade za obavljanje djelatnosti mora biti prethodno utvrđen.

(46) Kao treće, Komisija je izrazila sumnju u pogledu razine naknade troškova društvu SNC-Lavalin nastalih zbog obveza pružanja javnih usluga (treći uvjet utvrđen presudom *Altmark*). Naposljetku, kao četvrto, Komisija je izrazila ozbiljne sumnje u pogledu postupka odabira pružatelja usluga (četvrti uvjet presude *Altmark*), uključujući razdoblje upravljanja društva SNC-Lavalin u nedostatku informacija o konkurentskoj ponudi.

(47) Komisija je, s druge strane, iznijela sumnje u pogledu mjera dodijeljenih društvu Ryanair. Naime, nakon što je utvrdila postojanje moguće poveznice između Ugovora o uslugama zračne luke i Ugovora o marketinškim uslugama, Komisija je smatrala da Ryanair nije platio tržišnu cijenu za uporabu usluga zračne luke ([38]).

5. PRIMJEDBE FRANCUSKE

5.1. Financijske potpore dodijeljene Zračnoj luci

5.1.1. *Kvalifikacija potpore*

5.1.1.1. Pojam gospodarske djelatnosti

(a) Subjekti koji obavljaju djelatnost upravljanja Zračnom lukom

(48) Francuska su tijela istaknula da je SMAC zadržao odgovornosti u pogledu ulaganja i komercijalne politike. On je jedini potpisnik Ugovora s društvom Ryanair. Francuska tijela smatraju da je to uplitanje u rad Zračne luke opravdano zadatcima od općeg interesa za koje su odgovorna tijela javne ovlasti.

(b) Pravna osnova ocjene javnog financiranja infrastrukture

(49) Francuska tijela smatraju da je ocjenu financiranja infrastrukture Zračne luke trebalo provesti na temelju smjernica iz 1994. ([39]). Stoga francuska tijela tvrde da je iz njihove točke 12. isključen sav nadzor tog financiranja u pogledu prava o državnim potporama. Dodaju da je kvalifikacija djelatnosti i infrastrukture zračnih luka bila pod utjecajem pravne nesigurnosti prije stupanja na snagu smjernica iz 2005. Stajalište Općeg suda Europske unije nije bilo dovoljno za jasno utvrđivanje gospodarskog karaktera djelatnosti upravljanja zračnom lukom i njezina poslovanja.

([36]) Vidjeti uvodnu izjavu 175. (prethodno navedene) odluke o pokretanju postupka.
([37]) Presuda Suda od 24. srpnja 2003. Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, Zb., str. 7747.
([38]) Vidjeti uvodnu izjavu 240. (prethodno navedene) odluke o pokretanju postupka.
([39]) Smjernice Komisije o primjeni članaka 92. i 93. Ugovora o EZ-u i članka 61. Sporazuma o EGP-u na državne potpore u sektoru zrakoplovstva (SL C 350, 10.12.1994., str. 5.).

(c) Službene ovlasti javnog tijela

(50) Francuska tijela ističu da je Komisija u svojoj Odluci o Zračnoj luci Leipzig ([40]) smatrala da se određene infrastrukture Zračne luke, namijenjene izvršavanju ovlasti povezanih s javnom sigurnosti, protupožarnom zaštitom i sigurnosti na radu, ne mogu smatrati gospodarskom djelatnošću. Prema mišljenju francuskih tijela, ti se zadatci sigurnosti i zaštite ([41]) financiraju dohotkom od pristojbi zračne luke ([42]). Ta se pristojba svake godine utvrđuje ovisno o troškovima koje treba pokriti te se naplaćuje u korist javnih ili privatnih osoba koje upravljaju zračnim lukama kad je ostvareno više od 5 000 jedinica prijevoza ([43]). Ta bi mjera bila opravdana posebnim obvezama sigurnosti i zaštite koje nadmašuju jednostavne potrebe upravljanja.

(51) Francuska tijela navode da određeni troškovi koji bi na taj način trebali biti pokriveni nisu pokriveni u potpunosti ([44]). Nadalje, podatci tekuće godine i dviju prethodnih godina, koje su prijavili upravitelji zračnih luka mogli bi podlijegati provjeri.

(52) Francuska tijela tvrde da iz te mjere ne proizlazi nikakva prekomjerna nadoknada. S jedne strane, nadoknada troškova iz pristojbe zračne luke može se ostvariti tek nakon provjere prijavljenih podataka. S druge se strane ulaganja nadoknađuju kako pristižu ulaganja. Zatim se pozitivan preostali iznos prenosi na sljedeće godine i dodjeljuje financijskim troškovima koje snosi upravitelj. U tom pogledu, francuska tijela ukazuju na česti manjak financiranja iz pristojbe zračne luke zbog povećanja troškova sigurnosti i zaštite ([45]).

(53) Osim toga, francuska tijela tvrde da, u skladu s Ugovorom o koncesiji i specifikacijom te koncesije, CCI Angoulême snosi i druge troškove povezane sa službenim ovlastima koje ima kao javno tijelo. Stoga bi upravitelj, ako država nije pružila uslugu kontrole, trebao osigurati uslugu letnih informacija ([46]). Usto, ako je država pružila tu uslugu, upravitelj je državi trebao platiti doprinos troškovima te usluge ([47]). Primjenom Podugovora koji su potpisali CCI i SMAC, CCI Angoulême pratio je provedbu usluge AFIS izvan vremena u kojem država nije provodila kontrolu. Francuska tijela smatraju da su troškovi nastali na temelju tih zadataka, koje je snosio CCI Angoulême, raspodijeljeni kako slijedi:

(u tisućama EUR)

Godina	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.
AFIS	113	114	115	117	125	122	82	63	44	37
Kontrola zračne luke	0	0	0	0	0	0	240	0	0	0
Ukupno	113	114	115	117	125	122	322	63	44	37

(54) Naposljetku, francuska tijela ukazuju na to da su CCI Angoulême, lokalne vlasti i SMAC 2004. i 2005. financirali radove obnavljanja kontrolnog tornja u iznosu od 84 800 EUR, a 2008. radove rasvjete te neprekinutog dovoda električne struje do područja u iznosu od 89 300 EUR.

5.1.1.2. Postojanje selektivne prednosti

(55) Kada je riječ o financiranju infrastruktura i upravljanju izvan opsega državnih djelatnosti, francuska tijela prvenstveno naglašavaju da se javna tijela koja su sudjelovala u financiranju Zračne luke Angoulême nisu vodila isključivo profitabilnošću. Uzimala su u obzir i gospodarske te socijalne učinke na regiju. Prema tome, test privatnog subjekta u tržišnom gospodarstvu nije dovoljan da opravda ova financiranja. Međutim, francuska tijela napominju i

([40]) Odluka Komisije 2008/948/EZ od 23. srpnja 2008. o potporama koje je Njemačka dodijelila društvu DHL i Zračnoj luci Leipzig-Halle C48/06 (ex N 227/06) (SL L 346, 23.12.2008., str. 1)
([41]) Francuska tijela smatraju da te djelatnosti uključuju i radnju za suzbijanje opasnosti od naleta životinja.
([42]) Pristojba zračne luke predviđena je člankom 1609.w Općeg poreznog zakonika te ministarskom odlukom od 30. prosinca 2009. o posebnim pravilima za prijavu upravitelja zračnih luka radi utvrđivanja putničke cijene pristojbi zračne luke.
([43]) Jedinica prijevoza odgovara jednom putniku ili 100 kg pošte ili tereta.
([44]) Tako je uzeto u obzir 50 % troškova iz zaključenih izvještaja.
([45]) Troškovi sigurnosti i zaštite od 1999. do 2010. porasli su 6,4 puta.
([46]) Usluga *Air Flight Information Service* (AFIS).
([47]) Francuska tijela tvrde da je taj doprinos plaćen u poslovnoj godini 2008.

želju sindikata SMAC da poboljša upravljanje Zračnom lukom kako bi ograničio doprinos koji plaća. Francuska tijela u prilog svojem stajalištu iznose i zajamčenu ugovornu gornju granicu manjka uvedenu nakon javnog natječaja te racionalizaciju predviđenih rokova za ulaganja tijekom trajanja Ugovora.

5.1.1.3. Utjecaj na tržišno natjecanje i trgovinu

(56) Francuska tijela tvrde da javna financijska potpora dodijeljena Zračnoj luci Angoulême ne utječe na tržišno natjecanje. Uzevši u obzir da su Zračne luke Périgueux, Limoges, Niort, La Rochelle i Bordeaux od Zračne luke Angoulême udaljene više od jednosatnog putovanja automobilom ([48]), francuska tijela smatraju da te Zračne luke ne bi trebale pripadati prihvatnom području potonje.

(57) Osim toga, Zračna luka Niort nije pogodna za prihvat komercijalnih letova. Njezin je promet gotovo jednak nuli. Zračna luka Périgueux može prihvatiti samo zrakoplove s dva turbopropelerna motora kapaciteta do 60 mjesta, što ne odgovara obilježjima europskih zrakoplova srednjeg doleta kojima raspolaže većina niskotarifnih prijevoznika. Analizom prometa putnika od Bordeauxa, Limogesa i La Rochellea do Londona nije moguće utvrditi značajna odstupanja u prometu povezana s otvaranjem i zatvaranjem linije Angoulême – London Stansted:

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

([1]) To je osjetno povećanje prometa povezano sa stavljanjem u pogon zračnog terminala Billi namijenjenog niskotarifnim letovima u lipnju 2010.

(58) Nadalje, francuska tijela smatraju da željezničke linije koje povezuju Angoulême ne konkuriraju zračnim linijama u smjeru Londona. Ta su tržišta različita zbog razlike u cijeni i vremenu putovanja vlakovima TGV i Eurostar. Osim toga, intermodalnost između željeznice TGV i Zračne luke Bordeaux gotovo je jednaka nuli jer na liniji Tours – Angoulême – Bordeaux ne prometuju vlakovi velikih brzina.

(59) Općenito gledajući, francuska se tijela pozivaju na smjernice iz 2005. u skladu s kojima je „za financiranje odobreno malim regionalnim zračnim lukama (kategorija D) malo vjerojatno da će iskriviti konkurenciju ili utjecati na trgovinu u mjeri protivnoj zajedničkom interesu". Neovisno o prethodno iznesenim primjedbama, francuska tijela smatraju da samo Zračne luke Bordeaux, Limoges i La Rochelles mogu, s obzirom na njihov promet i obilježja, pripadati prihvatnom području Zračne luke Angoulême.

(60) Međutim, činjenica da je Ryanair otvorio liniju prema Zračnoj luci London Stansted s polascima iz Zračnih luka La Rochelle i Limoges značila bi da ih zračni prijevoznici smatraju različitim tržištima. Usto, za stanovnike Angoulêmea odvraćajući je element što je vrijeme putovanja automobilom od Angoulêmea do Zračnih luka Bordeaux, Limoges i La Rochelle gotovo jednako vremenu leta od Zračne luke Angoulême do Zračne luke London Stansted.

(61) Prema tome, francuska tijela smatraju da kriterij utjecaja na tržišno natjecanje nije ispunjen i da prigovori Komisije na javna financiranja Zračne luke Angoulême ne mogu biti utemeljeni ako jedan od ključnih uvjeta za primjenu članka 107. stavka 1. UFEU-a u ovom slučaju nije ispunjen.

([48]) Francuska tijela taj prag temelje na Odluci Komisije od 16. svibnja 2006., NN21/06, Ujedinjena Kraljevina – City of Derry Airport (SL C 272, 9.11.2006., str. 13). Nadalje, francuska su tijela procijenila vremena putovanja kalkulatorom Michelin uzimajući za referencu najbrži put.

5.1.2. *Spojivost s unutarnjim tržištem*

5.1.2.1. Spojivost na temelju članka 106. stavka 2. UFEU-a

(62) Francuska tijela smatraju da financiranja dodijeljena upraviteljima Zračne luke Angoulême mogu biti proglašena spojivima s unutarnjim tržištem i izuzeta od prijave čak i ako nisu ispunjeni svi uvjeti utvrđeni presudom *Altmark*. Potonja tvrde da bi se ta Zračna luka trebala globalno smatrati uslugom od općeg gospodarskog interesa, čija je namjena sudjelovanje u regionalnom gospodarskom razvoju. Prema mišljenju francuskih tijela, ta se spojivost za razdoblje do 30. siječnja 2012. temelji izravno na članku 106. stavku 2. UFEU-a i na Odluci Komisije 2005/842/EZ (dalje u tekstu: „Odluka o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005.") ([49]). Osim toga, temelji se na Odluci Komisije 2012/21/EU ([50]) (dalje u tekstu: „Odluka o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011.").

(a) Razdoblje pod upravljanjem komore CCI Angoulême ili komore CCI Angoulême zajedno sa sindikatom SMAC

i. Postojanje ovlaštenja

(63) Francuska tijela smatraju da je ovlaštenje, na kojem se temelji zadatak pružanja javne usluge komore CCI Angoulême, proizašlo iz članka 170-1 Trgovačkog zakonika. U skladu s tom odredbom, ta ustanova pridonosi „gospodarskom razvoju, atraktivnosti i prostornom planiranju te potpori poduzetnicima i njihovim udruženjima ispunjavajući […] sve zadatke pružanja javne usluge i zadatke od općeg interesa potrebne za ispunjavanje tih zadataka". U tom pogledu, „svaka ustanova […] može osigurati […] zadatak nabave opreme i upravljanje njome, posebno […] kada je riječ o opremi zračnih luka".

(64) Francuska tijela dodaju da je taj pravni okvir dodatak aktima koji komori CCI Angoulême daju odgovornost za upravljanje Zračnom lukom i za njezino poslovanje. Iz toga proizlazi ovlaštenje dodijeljeno komori CCI Angoulême u pogledu izgradnje infrastruktura zračne luke i njihova upravljanja. Isto vrijedi i za odluke kojima su CCI Angoulême i uključene jedinice regionalne vlasti odlučili da će sudjelovati u financiranju Zračne luke.

ii. Razina naknade

(65) Francuska tijela tvrde da je priroda proračunskog i računovodstvenog okvira primjenjivog na komoru CCI Angoulême ([51]) bila takva da se izbjegne bilo kakva prekomjerna naknada.

(66) Općenito, posebna stavka u proračunu bit će dodijeljena djelatnostima Zračne luke. Nadalje, ta je kontrola proizašla iz glasanja izabranih članova CCI Angoulême o proračunu Zračne luke nakon što ga je potvrdio odbor ([52]) komore CCI Angoulême. U tom pogledu, francuska tijela tvrde da su pri izradi proračuna priloženi dokumenti o stanju poslovnih transakcija, sposobnosti samofinanciranja, transakcija dionicama, tablica usluga i doprinosa među službama te tablica osoblja i mase plaća.

(67) Jednako tako, francuska tijela ističu da je u statutu sindikata SMAC utvrđeno da je njegov zadatak isključivo pružanje javne usluge u zračnim lukama. Djelatnosti Zračne luke obuhvaćene su zasebnim proračunom. Francuska tijela dodaju da je proračun izglasao sindikalni odbor. Nadalje, sve nove mjere te prekoračenje prethodnog proračuna za 5 % treba odobriti kvalificirana većina.

(68) Naposljetku, francuska tijela smatraju da se izvješćivanjem u redovnim razmacima može provjeriti je li izglasani proračun dobro izvršen, čime se isključuju prekomjerne naknade. Glavna skupština ponovno glasuje godine n + 1 kako bi prihvatila izvršene proračune. Posljednja razina kontrole osigurava se podnošenjem financijskih izvještaja komore CCI Angoulême prefekturi koja provodi kontrolu zakonitosti. Služba civilnog zrakoplovstva je do 31. prosinca 2006. prefekturi podnijela svoje mišljenje. SMAC, u svojstvu koncedenta, odobrava prvotne, izmijenjene i izvršene proračune.

([49]) Odluka Komisije 2005/842/EZ od 28. studenoga 2005. o primjeni odredaba iz članka 86. stavka 2. Ugovora o EZ-u na državne potpore u obliku naknada za pružanje javnih usluga koje se dodjeljuju određenim poduzetnicima kojima je povjereno pružanje usluga od općeg interesa (SL L 312, 29.11.2005., str. 67.).

([50]) Odluka Komisije 2012/21/EU od 20. prosinca 2011. o primjeni članka 106. stavka 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije na državne potpore u obliku naknade za pružanje javnih usluga koje se dodjeljuju određenim poduzetnicima kojima je povjereno pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa (SL L 7, 11.1.2012., str. 3.).

([51]) Okružnica br. 111 od 30. ožujka 1992. o utvrđivanju proračunskih i računovodstvenih pravila primjenjivih na komoru CCI Angoulême.

([52]) Odbor komore CCI Angoulême sastoji se od izabranih članova koji se, nakon eventualnih izmjena, očituju o nacrtu proračuna.

(b) Razdoblje pod upravljanjem društva SNC-Lavalin i sindikata SMAC

i. Postojanje ovlaštenja

(69) Francuska tijela smatraju da je definicija zadataka pružanja usluga od općeg gospodarskog interesa povjerenih društvu SNC-Lavalin navedena u specifikaciji i tehničkim odredbama ([53]). Tvrde i da je razvoj glavnog zračnog čvorišta njihov sastavni dio.

ii. Razina naknade

(70) Francuska tijela ističu da se na temelju računa dobiti i gubitaka odjela CCI-zračna luka može utvrditi nepostojanje prekomjernih naknada.

(71) Osim računovodstvenog odvajanja osiguranog osnivanjem društva kćeri društva SNC-Lavalin ([54]), nepostojanje prekomjerne naknade osigurano je kontrolom koju provodi SMAC ([55]), a čija je svrha izbjeći prekomjerne naknade njegova doprinosa trošku zadataka od općeg gospodarskog interesa.

(72) Nadalje, francuska tijela smatraju da naknada društvu SNC-Lavalin nije nerazumna. S jedne strane, ponuditelj je trebao utvrditi najveće jamstvo koje se od sindikata SMAC traži za uravnoteženje njegova poslovanja, kako za osnovni scenarij (poslovanje bez komercijalnog prometa) tako i za proaktivni scenarij (poslovanje s komercijalnim prometom). Kada je riječ o proaktivnom scenariju, francuska tijela ističu da je ponuda društva SNC-Lavalin bila financijski najniža. S druge strane, naglašavaju da su troškovi koje je SMAC snosio tijekom poslovne godine 2012., bez komercijalnog prometa, iznosili 644 000 EUR u odnosu na 810 000 EUR u 2010.

(73) Naposljetku, francuska tijela tvrde da je porez na nekretnine snosio SMAC koji je, kao vlasnik, odlučio da upravitelj taj porez neće snositi.

(74) Prema tome, francuska tijela smatraju da se financiranja dodijeljena upraviteljima Zračne luke Angoulême mogu proglasiti spojivima s unutarnjim tržištem na temelju članka 106. stavka 2. UFEU-a i na temelju Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. za razdoblje do 30. siječnja 2012. te na temelju Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011.

5.1.2.2. Spojivost na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a

(a) Infrastrukturna ulaganja

(75) Francuska tijela tvrde da su se te subvencije, ako je Komisija smatrala da su javne subvencije za infrastrukturna ulaganja predstavljale državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, trebale smatrati spojivima s unutarnjim tržištem u skladu s odredbama smjernica iz 2005.

i. Jasno utvrđen cilj od općeg interesa (prvi uvjet)

(76) Francuska tijela smatraju da je gospodarski i turistički razvoj departmana Charente bio jasno utvrđen cilj od općeg interesa. Tvrde i da javna uprava u skladu s praksom Komisije ([56]) razvoj regionalne zračne luke može smatrati takvim ciljem.

ii. Potreba za ulaganjima u određeni cilj i razmjernost tih ulaganja (drugi uvjet)

(77) Ta su ulaganja ispunila uvjete potrebe i razmjernosti. U tom pogledu, francuska tijela navode studiju ([57]) kojom je opravdano osnivanje strukture kojom će se povezati sva javna tijela, javne i stručne turističke ustanove, iskazujući interes za razvoj Zračne luke Angoulême više nego bilo koje druge infrastrukture te procjenjujući najmanja ulaganja u te svrhe.

([53]) U skladu s člankom 8. specifikacije i tehničkih odredaba, društvo SNC-Lavalin mora osigurati izvršavanje državnih zadataka, pružanje usluga AFIS, izvršavanje zadataka kojima se jamči sigurna uporaba zračne luke, održavanje zemljišta i komunalnih mreža zračne luke te održavanje sposobnosti prihvata za redovni komercijalni promet.

([54]) Riječ je o društvu Société d'exploitation de l'aéroport d'Angoulême Cognac.

([55]) Francuska tijela smatraju da je ta kontrola predviđena specifikacijom dokumentacije za nadmetanje.

([56]) Odluka Komisije od 27. siječnja 2007. N 491/06, Italija – Tortoli-Arbatax – (SL C 133, 15.6.2007., str. 3.).

([57]) Ovu je studiju izradio Savez vijeća za lokalno gospodarenje uslugama zračnih luka (*Alliance de conseils pour l'économie locale des services aéroportuaires*). Studija je objavljena 14. lipnja 2006.

iii. Zadovoljavajući srednjoročni izgledi za korištenje (treći uvjet)

(78) Francuska tijela smatraju da je istom studijom srednjoročna prometna prognoza utvrđena na više od 100 000 putnika godišnje, što odgovara zadovoljavajućim srednjoročnim izgledima za korištenje. Prema mišljenju francuskih tijela, ta se prognoza temeljila na pretpostavci da će se učestalost letova prve linije prema Londonu povećavati te da će se otvoriti druga linija.

iv. Jednak i nediskriminirajući pristup infrastrukturama (četvrti uvjet)

(79) Francuska tijela ističu da je pristup infrastrukturama bio nediskriminirajući. Jedino je ograničenje uporabe infrastrukture Zračne luke Angoulême bilo povezano s nametnutim ograničenjem sposobnosti prihvata zračnog prometa i zračnih terminala. Poticajne mjere bile su dostupne svim prijevoznicima koji pokreću novu liniju, koje je, u stvari, iskoristio samo prijevoznik Ryanair.

v. Nepostojanje utjecaja na trgovinu u mjeri u kojoj je to suprotno zajedničkom interesu (peti uvjet)

(80) Francuska tijela tvrde da je sama činjenica da Zračna luka Angoulême, u skladu s kvalifikacijom iz smjernica iz 2005., pripada kategoriji D dovoljna da se opravda izostanak utjecaja na tržišno natjecanje u mjeri u kojoj je to suprotno zajedničkom interesu.

vi. Potreba za potporom i razmjernost te potpore (šesti uvjet)

(81) Francuska tijela smatraju da je stopostotno javno financiranje ulaganja bilo nužno za očuvanje potencijala Zračne luke i za njezin razvoj. Prema mišljenju francuskih tijela, tim je zahtjevom opravdana podjela financiranja ulaganja, uvedena Podugovorom od 22. siječnja 2009., između sindikata SMAC i upravitelja. Tu bi situaciju trebalo razlikovati od one koja je 2012. navela SMAC da za pružanje usluga nakon provedenog javnog natječaja plati godišnju naknadu u iznosu od 179 400 EUR. Francuska tijela ističu da pravnim okvirom nije bilo predviđeno da SMAC provede ulaganja, nego da osigura upravljanje ulaganjima koja je predložio pružatelj usluga ili o kojima je odlučio SMAC.

(b) Financiranja upravljanja

(82) Francuska tijela ponajprije tvrde da je CCI Angoulême od 1984. do 2001. Zračnoj luci dodjeljivao predujmove. Smatraju da to razdoblje nije trebalo biti obuhvaćeno istragom Komisije. Potpore koje su plaćene nakon tog razdoblja smatraju se operativnim potporama.

(83) Nadalje, osim financiranja ulaganja, francuska tijela tvrde da je manjak, koji su pokrile regionalne vlasti, bio ograničen na 350 000 EUR tijekom poslovne godine 2002. i 2003. ([58]). Dodaju da se odluke vijeća Zračne luke povezane s poslovnim godinama od 2004. do 2006. nisu bilježile u zapisnicima. Opći odjel komore CCI Angoulême dao je iznos potreban za uravnoteženje izvršenog proračuna.

(84) Francuska tijela, naposljetku, smatraju da ta financiranja upravljanja ne utječu na tržišno natjecanje iz razloga navedenih u uvodnim izjavama od 56. do 61. ove Odluke. Prema tome, francuska tijela smatraju da uvjet utjecaja na tržišno natjecanje nije ispunjen i da javna financiranja upravljanja Zračnom lukom Angoulême ne mogu predstavljati državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(85) Francuska tijela, nadalje, tvrde da čak i da dotična financiranja jesu državne potpore, morala bi biti proglašena spojivima s unutarnjim tržištem i izuzeta od prijave. Francuska se tijela u tom pogledu pozivaju na smjernice iz 2005. i na Odluku o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005.

5.2. **Odnosi s društvom Ryanair**

5.2.1. *Kvalifikacija potpore*

(86) Francuska tijela prije svega smatraju da se Ugovor o uslugama zračne luke i Ugovor o marketinškim uslugama trebaju ocjenjivati zajedno. Zatim, smatraju da SMAC nije djelovao kao razuman ulagač u tržišnom gospodarstvu iz razloga iznesenih u uvodnoj izjavi 55. ove Odluke. Prema mišljenju francuskih tijela, izostanak odgovora na natječaj za projekt otvoren radi otvaranja međunarodnih zračnih linija naveo je CCI Angoulême, nakon što ga je SMAC ovlastio, da s društvom Ryanair pregovara o otvaranju linije London Stansted – Angoulême.

([58]) Taj je prag utvrđen Sporazumom o partnerstvu od 23. svibnja 2002.

(87) Naglašavaju i da cilj radova preuređenja ([59]) pokrenutih 2006. nije bio udovoljiti određenom prijevozniku, nego omogućiti prihvat zračnih prijevoznika. Međutim, francuska tijela naglašavaju da je izostanak drugih zračnih prijevoznika koji bi redovno poslovali u Zračnoj luci doveo do toga da su se ulaganja gotovo u potpunosti dodijelila društvu Ryanair.

(88) Kada je riječ o troškovima poslovnog odnosa s društvom Ryanair, francuska tijela ističu da je upravitelj Zračne luke morao snositi dodatne troškove osoblja. Francuska tijela ukazuju na razliku između predviđenih i ostvarenih troškova:

Sigurnost	Referentna godina 2007.	Razlika između 2008. i 2007.		Razlika između 2009. i 2007.		Razlika između 2010. i 2007.
		Predviđeno	Ostvareno	Predviđeno	Ostvareno	Predviđeno
Broj zaposlenika	5	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6
Ekvivalent punom radnom vremenu	4,6	+ 1,46	+ 1,35	+ 3	+ 1,35	+ 3
Trošak osoblja (u tisućama EUR)	219,1	+ 137,4	+ 116,8	+ 109,3	+ 52,17	+ 133,1

Sigurnost	Referentna godina 2007.	Razlika između 2008. i 2007.		Razlika između 2009. i 2007.		Razlika između 2010. i 2007.
		Predviđeno	Ostvareno	Predviđeno	Ostvareno	Predviđeno
Broj zaposlenika	10	—	—	—	—	—
Ekvivalent punom radnom vremenu	0,7	+ 1,4	+ 1,6	+ 2	+ 1,6	+ 2
Trošak osoblja (u tisućama EUR)	42,5	+ 102,2	+ 86,2	+ 119,7	+ 115,6	+ 122,8

Zemaljske usluge i prihvat	Referentna godina 2007.	Razlika između 2008. i 2007.		Razlika između 2009. i 2007.		Razlika između 2010. i 2007.
		Predviđeno	Ostvareno	Predviđeno	Ostvareno	Predviđeno
Broj zaposlenika	1	—		—		—
Ekvivalent punom radnom vremenu	0,3	+ 0,3	+ 0,3	+ 0,5	+ 0,5	+ 0,5
Trošak osoblja (u tisućama EUR)	11	+ 20	+ 14	+ 30	+ 20	+ 30

(89) Isto vrijedi i za ostale dodatne troškove povezane s komercijalnom djelatnošću društva Ryanair te za troškove osoblja:

Sigurnost	Referentna godina 2007.	Razlika između 2008. i 2007.		Razlika između 2009. i 2007.		Razlika između 2010. i 2007.
		Predviđeno	Ostvareno	Predviđeno	Ostvareno	Predviđeno
Usluge (u tisućama EUR)	0	—	—	—	—	—

([59]) Produljenje uzletno-sletne staze za 50 metara i proširenje, preuređenje i opremanje zračnog terminala radi prihvata zrakoplova za prijevoz 200 putnika. Iznos tih ulaganja procijenjen je na 977 000 EUR.

Sigurnost	Referentna godina 2007.	Razlika između 2008. i 2007.		Razlika između 2009. i 2007.		Razlika između 2010. i 2007.
		Predviđeno	Ostvareno	Predviđeno	Ostvareno	Predviđeno
Ostalo	36,5	+ 269,1	+ 163,2	+ 316,9	+ 248,5	+ 326
***od čega zakup vozila* (u tisućama EUR)**	0	+ 157,9	+ 138,4	+ 210,5	+ 223,5	+ 210,5

Sigurnost	Referentna godina 2007.	Razlika između 2008. i 2007.		Razlika između 2009. i 2007.		Razlika između 2010. i 2007.
		Predviđeno	Ostvareno	Predviđeno	Ostvareno	Predviđeno
Usluge (u tisućama EUR)	0	+ 118,6	+ 112,6	+ 253,2	+ 113,5	+ 263,2
Ostalo (u tisućama EUR)	12,5	+ 16,8	+ 14	+ 14,8	- 4,5	+ 15,2

Zemaljske usluge i prihvat	Referentna godina 2007.	Razlika između 2008. i 2007.		Razlika između 2009. i 2007.		Razlika između 2010. i 2007.
		Predviđeno	Ostvareno	Predviđeno	Ostvareno	Predviđeno
Usluge (u tisućama EUR)	5	+ 140	+ 96	+ 180	+ 90	+ 180
stalo (u tisućama EUR)	5	+ 20	+ 10	+ 25	+ 12	+ 25

5.2.2. *Spojivost s unutarnjim tržištem*

(90) Francuska tijela smatraju da određeni uvjeti iz smjernica iz 2005. nisu ispunjeni.

(91) Ponajprije, francuska tijela tvrde da Ryanair nije dostavio svoj poslovni plan. Smatraju da je cilj degresivnih potpora koje su dovele do potpisivanja ugovorâ iz 2008. bio da se zračnom prijevozniku omogući ostvarivanje zadovoljavajuće trgovačke marže.

92) Francuska tijela naglašavaju da je zbog nedostatka poslovnog plana nemoguće (provjeriti je li ispunjen uvjet intenziteta. Naprotiv, CCI Angoulême i SMAC zaključili su na temelju dostupnih informacija o otvaranju linije s obvezom pružanja javnih usluga da je taj uvjet ispunjen.

(93) Francuska tijela, osim toga, smatraju da se tendencija godišnjeg povećanja broja putnika od […] (*) % bez povećanja povratnih letova zamijećena u 2008. i 2009. mogla nastaviti i u 2010.

(94) Naposljetku, kao što je navedeno u uvodnim izjavama od 56. do 60. ove Odluke, francuska tijela smatraju da poduzete mjere ne utječu na trgovinu u mjeri u kojoj je to suprotno zajedničkom interesu.

5.3. **Nove smjernice**

(95) Francuska je iznijela opaske na tumačenje novih smjernica, na njihov oblik i bît te je izrazila slaganje s njihovom primjenom na predmete o mjerama koje su se primjenjivale prije njihove objave.

(*) Poslovna tajna

(96) Napominje da su nove smjernice fleksibilnije od prethodnih smjernica kada je riječ o operativnim potporama. Njihova retroaktivna primjena na sve potpore omogućit će, prema mišljenju Francuske, blaže rješavaju situacije u kojima su se našle određene zračne luke.

6. PRIMJEDBE TREĆIH ZAINTERESIRANIH OSOBA

6.1. Primjedbe društva Air France

(97) Air France smatra da mjere donesene u korist prijevoznika Ryanair i njegova društva kćeri AMS dobro predstavljaju komercijalnu praksu društva Ryanair.

(98) Air France je Komisiji iznio primjedbe na primjenu novih smjernica na ovaj predmet. Air France osporava primjenu novih smjernica na predmete o operativnim potporama zračnim lukama, čak i kad su te potpore plaćene prije njihove objave.

(99) S jedne strane, Air France smatra da je riječ o retroaktivnoj primjeni novih smjernica koje pogoduju nemoralnim dionicima, opravdavajući postupke koji nisu u skladu s pravilima koja su bila na snazi kad su se te potpore provele. U suprotnom slučaju, tim bi se pristupom kažnjavali dionici koji su se uskladili s prethodnim smjernicama tako što nisu primili javna sredstva.

(100) S druge strane, Air France ističe da je retroaktivna primjena novih smjernica na operativne potpore dodijeljene zračnim lukama suprotna općim pravnim načelima i europskoj sudskoj praksi.

6.2. Primjedbe društva Ryanair

(101) Prijevoznik Ryanair (dalje u tekstu: „Ryanair”) osporava da Ugovor o uslugama zračne luke koji je sklopio sa Zračnom lukom Angoulême može predstavljati državnu potporu.

(102) Tvrdi da je odluka o otvaranju linije London Stansted – Angoulême bio odgovor na želju da se osigura niskotarifna zračna baza čije će okruženje odgovarati obilježjima Zračne luke Angoulême. Nadalje, prijevoznik ističe da su ga posebnosti Zračne luke Angoulême navele da ponudi kompetitivnu razinu naknade zračne luke. Unatoč nesigurnostima povezanima s otvaranjem linije ([60]) te nakon preuzetog rizika, Ryanair smatra da je Zračna luka mogla razumno očekivati da će imati korist od sklopljenog Ugovora zbog njegova uspjeha na drugim linijama.

(103) Nadalje, Ryanair ističe da je odluka kojom je ukinuta linija London Stansted – Angoulême bila povezana s poslovnim razlozima. Prema mišljenju društva Ryanair, smanjenje prihoda je 2009. iznosilo […] % u odnosu na smanjenja zabilježena u 2008. ([61]). Ryanair naglašava da je pregovarao u dobroj vjeri, u skladu s člankom 9. Ugovora o uslugama zračne luke, u svrhu ostvarivanja održivog gospodarskog ugovora sa Zračnom lukom Angoulême. Tvrdi da je u rujnu 2009. tražio smanjenje naknada zračne luke. Nakon što je SMAC to odbio i o tome 3. veljače 2010. obavijestio Ryanair, potonji tvrdi da je predložio da linija posluje samo u srpnju i kolovozu, nakon čega je uslijedio raskid Ugovora zbog razloga nedopuštenosti koji je SMAC osporavao.

6.2.1. *Državna sredstva i pripisivost državi*

6.2.1.1. Postojanje državnih sredstava

(104) Ryanair ističe da pristojbe nisu sav izvor sredstava trgovačkih i industrijskih komora. Smatra da se člankom R. 224-6 Zakonika o civilnom zrakoplovstvu obvezuju zračne luke čije upravljanje osigurava neka trgovačka i industrijska komora da svoje troškove financiraju prihodima ostvarenima poslovanjem zračne luke. Ryanair smatra da je većinom CCI Angoulême financirao Zračnu luku. Naprotiv, SMAC nije imao nikakva iskustva u upravljanju zračnim lukama ([62]).

([60]) Ryanair navodi da nije bila uvedena nijedna redovna komercijalna usluga u smjeru Angoulêmea koja bi se služila zrakoplovima kakve rabi Ryanair te da nije postojala nijedna referenca na temelju koje bi se mogla procijeniti profitabilnost te linije.

([61]) Ryanair taj pad prihoda pripisuje povećanju naknada po putniku u Ujedinjenoj Kraljevini, povećanju cijene barela nafte i cjelokupnoj gospodarskoj krizi.

([62]) Ryanair naglašava da je pregovore vodio CCI Angoulême.

6.2.1.2. Pripisivost mjera državi

(105) Ryanair smatra da sama činjenica što je CCI Angoulême bio pod kontrolom države te što su se njegova sredstva sastojala od pristojbi nije dovoljna da bi se ispunio uvjet pripisivosti državi.

(106) Tvrdi i da na temelju organizacijskog uvjeta, odnosno javnog karaktera nekog subjekta, nije moguće utvrditi pripisivost mjere državi ([63]). Stoga treba razlikovati trgovačke i industrijske komore od drugih javnih ustanova ([64]). U tom pogledu, Ryanair naglašava da se trgovačka i industrijska komora na temelju članka L. 711-1 Trgovačkog zakonika na snazi u lipnju 2005. smatrala javnom gospodarskom ustanovom te da je u parlamentarnom izvješću istaknuta „institucionalna dvojnost" tih ustanova i nesigurnost pri njihovu kvalificiranju ([65]). Ryanair, osim toga, ističe da država nije sudjelovala u njihovu postupku odlučivanja jer je uloga države bila ograničena na službeni nadzor ([66]).

6.2.2. *Selektivna prednost*

6.2.2.1. Zajednička ocjena gospodarske prednosti dodijeljene društvima Ryanair i AMS

(107) Ryanair smatra da se društva Ryanair i AMS ne bi trebala smatrati jedinim korisnikom predmetnih mjera.

(108) S jedne strane, Zračna je luka bila korisnik Ugovora o marketinškim uslugama čiji cilj nije bio povećati stopu popunjenosti ili prinos od linije na kojoj posluje Ryanair. S druge strane, strukturom dioničara društva AMS ni njezinim predmetom poslovanja ne može se osporiti da su dotični Ugovori imali različite predmete. Ryanair, osim toga, naglašava da su ta dva Ugovora potpisale različite osobe ([67]) unatoč upraviteljskom identitetu koji je istaknula Komisija.

(109) Ryanair ističe da sklapanje ugovora o marketinškim uslugama nije uvjet za otvaranje nove linije. Ipak, ta je praksa češća kada je riječ o regionalnim zračnim lukama ([68]).

6.2.2.2. Zajednička ocjena Ugovora o uslugama zračne luke i Ugovora o marketinškim uslugama

(110) Ryanair osporava zajedničku ocjenu Ugovora o uslugama zračne luke i Ugovora o marketinškim uslugama. Naglašava da se Ugovori o marketinškim uslugama odnose na AMS, društvo kćer društva Ryanair. O tim se Ugovorima pregovaralo zasebno i oni su sklopljeni odvojeno od ugovorâ između društva Ryanair i zračnih luka.

(111) Naime, Ryanair tvrdi da on sam provodi promidžbene djelatnosti za odredišta na kojima posluje. Naglašava i da na svojem *web*-mjestu obavlja promidžbene djelatnosti u korist trećih osoba u koje društvo AMS nije uključeno. Naposljetku, Ryanair smatra da je Komisija, u Odluci Komisije o Zračnoj luci Bratislava ([69]), utvrdila da promidžbene djelatnosti koje se provode na *web*-mjestu društva Ryanair imaju određenu vrijednost.

6.2.2.3. Načelo razumnog ulagača u tržišnom gospodarstvu

(a) Poslovni plan

(112) Ryanair tvrdi da odlukama o ulaganjima ne mora sustavno prethoditi poslovni plan. Činjenica da sam Ryanair, ostali poduzetnici te određena tijela tržišnog natjecanja ([70]) ne smatraju poslovne planove sustavno korisnima dovoljna je da se utvrdi da nije realistično smatrati ga elementom koji obilježuje ponašanje ulagača u tržišnom gospodarstvu.

([63]) Ryanair se poziva na presudu Suda od 16. svibnja 2002., Francuska/Komisija, C-482/99, Zb., str. I-4397.
([64]) Ryanair upućuje na mišljenje Državnog vijeća br. 351 654 od 16. lipnja 1992.
([65]) Izvješće Catherine Vautrin u ime Odbora za gospodarska pitanja o Nacrtu Zakona o konzularnim mrežama, br. 2388.
([66]) Ryanair tvrdi da provođenje tog službenog nadzora nije uključivalo i izjašnjavanje države o Ugovorima o kojima je riječ.
([67]) Ugovor o uslugama zračne luke potpisao je Michel Cawley, potpredsjednik društva Ryanair, a Ugovor o marketinškim uslugama Eddie Wilson, direktor društva AMS.
([68]) Ryanair je podsjetio na potrebu Zračne luke da izgradi imidž marke i poveća omjer putnika u dolasku u odnosu na sve putnike koji prođu Zračnom lukom.
([69]) Odluka Komisije 2011/60/EU od 27. siječnja 2010. o državnoj potpori C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovačka – Ugovor između Zračne luke Bratislava i društva Ryanair (SL L 27, 1.2.2011., str. 24.).
([70]) Ryanair se poziva na stajalište britanskog Competition appeal tribunal (Žalbeni sud za tržišno natjecanje) od 21. svibnja 2010. u predmetu 1145/4/8/09, Stagecoach group PLC/Competition comission, točku 75.

(b) Napomene o uvjetima primjene načela razumnog ulagača u tržišnom gospodarstvu

(113) Ryanair smatra da Komisija ne može selektivno primijeniti načelo privatnog subjekta u tržišnom gospodarstvu. Pozivajući se na stav Općeg suda ([71]), Ryanair naglašava da Komisija mora sagledati poslovnu transakciju u cjelini i uzeti u obzir sve relevantne elemente te njihov kontekst ([72]).

(114) Nadalje, Ryanair smatra da Komisija treba usporediti ugovore sklopljene između društva Ryanair i javnih zračnih luka s onima sklopljenima sa zračnim lukama koje su djelomično ili u cijelosti u vlasništvu privatnih ulagača. Ryanair se poziva na studiju ([73]) provedenu za potrebe ove analize. Pozivajući se na sudsku praksu Suda ([74]), Ryanair tvrdi da bi Komisija trebala primijeniti pristup koji se temelji na troškovima samo ako nije dostupno nijedno upućivanje na privatnog ulagača.

(115) Ryanair smatra da je pogrešna metoda Komisije na temelju koje je u obzir uzimala samo referentne zračne luke iz prihvatnog područja Zračne luke koja je predmet istrage ([75]).

(116) Ryanair ističe da državne potpore dodijeljene okolnim zračnim lukama nisu utjecale na referentne tržišne cijene dobivene od referentnih zračnih luka. Stoga je testovima ulagača u tržišnom gospodarstvu moguće pouzdano procijeniti referentnu tržišnu vrijednost.

(117) Naime,

— referentne analize učestalo su se rabile pri testovima ulagača u tržišnom gospodarstvu koji su se provodili i izvan područja državnih potpora,

— poduzetnici su jedni drugima utjecali na odluke jedino ako su njihovi proizvodi bili međusobno zamjenjivi ili ako su se međusobno dopunjavali,

— zračne luke koje su se nalazile u istom prihvatnom području nisu bile nužno međusobno konkurentne, a referentne zračne luke iz podnesenih izvješća bile su suočene s ograničenom konkurencijom javnih zračnih luka u njihovom prihvatnom području. Tako je manje od trećine komercijalnih zračnih luka u prihvatnom području referentnih zračnih luka bilo u potpunosti u državnom vlasništvu te nijedna zračna luka iz prihvatnog područja referentne zračne luke nije bila predmet postupka u pogledu državnih potpora (u travnju 2013.),

— čak i kad su zračne luke bile suočene s konkurencijom javnih zračnih luka u istom prihvatnom području, bilo je razloga vjerovati da je njihovo ponašanje bilo u skladu s načelom ulagača u tržišnom gospodarstvu (na primjer, ako je privatni sektor imao veliki tržišni udjel ili ako se zračnom lukom upravljalo na privatnoj razini),

— zračne luke koje su poštovale načelo ulagača u tržišnom gospodarstvu nisu utvrdile cijene niže od graničnog troška.

(118) Ryanair tvrdi da se u primjeni načela privatnog subjekta u tržišnom gospodarstvu mora uzeti u obzir mala gospodarska vrijednost regionalnih zračnih luka prije brzog razvoja njihove djelatnosti. U pogledu troškova povezanih s njihovim zatvaranjem ili održavanjem u istom stanju, Ryanair tvrdi, pozivajući se na sudsku praksu Općeg suda ([76]), da za sve druge povoljnije ponude treba smatrati da su u skladu s načelom razumnog ulagača u tržišnom gospodarstvu.

(119) Prema tome, Ryanair smatra da Komisija nije trebala u obzir uzeti prosječne troškove nego granične troškove. Naime, Zračna luka Angoulême imala je razuman gospodarski interes da utvrdi cijene u visini graničnog troška, odnosno ispod graničnog troška.

([71]) Predmet Općeg suda od 17. prosinca 2008., Ryanair/Komisija, T-196/04, Zb., II-3643.
([72]) U tom pogledu, Ryanair upućuje na nezrakoplovne prihode i vanjske mrežne učinke.
([73]) Studija od 25. lipnja 2012. koju je proveo ured Oxera.
([74]) Ryanair se poziva na presudu Suda od 3. srpnja 2003., Chronopost SA, C-83/01P, C-93/01P i C-94/01P, Zb., I-6993. Ryanair se poziva i na Okvir Europske unije za državne potpore u obliku naknade za pružanje javnih usluga (2011.).
([75]) Definicija referentne tržišne vrijednosti u usporednoj analizi u svrhu testova ulagača u tržišnom gospodarstvu. Predmeti državnih potpora povezani s društvom Ryanair, dokument za Ryanair sastavilo društvo Oxera 9. travnja 2013.
([76]) Presuda Općeg suda od 17. listopada 2002., Linde/Komisija, T-98/00, Zb., str. II-3961., t. od 43. do 54.

(120) Prvenstveno, što je jača konkurencija zračne luke, to će ona biti spremnija smanjiti cijene na razinu graničnog troška.

(121) Usto, Komisija je trebala, prema mišljenju društva Ryanair, uzeti u obzir posebnosti svake zračne luke ([77]). U tom pogledu, Ryanair smatra da je izrazito konkurentni kontekst između regionalnih zračnih luka doveo do toga da se nadmeću za sklapanje ugovora s njim. Tako su zračne luke djelovale jednako kao i privatni ulagači.

(122) Zatim, želja Zračne luke da poboljša svoj imidž navela ju je na promidžbene djelatnosti. Taj je učinak tim jači što je tržišna moć regionalnih zračnih luka ograničena te im je u interesu da privuku zračne prijevoznike koji bi mogli razviti njihov promet.

(123) Osim toga, Ryanair tvrdi da je poslovni plan primjenjiv na te zračne luke trebao podrazumijevati da se dio fiksnih i infrastrukturnih troškova smatraju nepovratnim troškovima. Poslovni plan trebao je, osim toga, obuhvaćati najmanje 15 godina, a ne standardno trajanje od pet godina.

(124) U tom kontekstu, Ryanair smatra da se trebao usvojiti pristup „jedne blagajne". Na temelju stajališta Komisije iz Odluke o Zračnoj luci Bratislava ([78]), Ryanair smatra da su nezrakoplovni prihodi, koji predstavljaju oko 50 % prihoda svake zračne luke, posebno važni za nedovoljno iskorištene regionalne zračne luke. Željom za razvojem prihoda radi što većeg pokrivanja fiksnih troškova objašnjene su kazne predviđene u ugovorima sklopljenima s društvom Ryanair u slučaju da ono ne ispuni svoje obveze. Poslovanjem društva Ryanair povećala se gospodarska vrijednost Zračne luke koja je mogla privući druge zračne prijevoznike i povećati dobit.

(125) Prema mišljenju društva Ryanair, interes regionalnih zračnih luka da sklope ugovor sa zračnim prijevoznikom poput njega bio je, naime, povećan mrežnim učincima povezanima s otvaranjem nove linije ([79]). Prema mišljenju društva Ryanair, interes Zračne luke Angoulême da s njim sklopi ugovor bio je tim izraženiji što je jedino drugo rješenje bilo otvaranje linija s obvezom pružanja javnih usluga na kojima bi poslovali zračni prijevoznici koji se služe manjim zrakoplovima, poput prijevoznika Twin Jet. Međutim, Ryanair ističe da je ta druga mogućnost za Zračnu luku podrazumijevala oportunitetne troškove jer veliki zračni prijevoznici stvaraju manje troškova po putniku.

(126) Ryanair smatra i da bi Komisija trebala uzeti u obzir vanjske mrežne učinke koje je njegovo poslovanje proizvelo. Ugovor sklopljen s društvom Ryanair djeluje kao magnet za druge zračne prijevoznike koji žele iskoristiti veću vidljivost i kvalitetnije infrastrukture. Ti mrežni učinci pozitivno utječu na zrakoplovne i nezrakoplovne prihode ([80]). Ryanair smatra da je Komisija ovaj pristup primijenila u Odluci o Zračnoj luci Bratislava ([81]). Zračnim je lukama stoga u interesu sklopiti ugovor s prijevoznikom koji će preuzeti obveze u pogledu prometa.

(127) Ryanair ističe da on ne sklapa ekskluzivne ugovore. Svaki drugi prijevoznik koji nudi jednake usluge kao Ryanair mogao je ostvariti iste poslovne uvjete.

(128) U pogledu analize profitabilnosti, Ryanair ističe da bi razuman ulagač iz privatnog sektora primijenio sljedeća načela ([82]):

— ocjena se provodi u etapama,

— poslovni plan *ex ante* nije nužan,

— kada je riječ o zračnoj luci čiji potencijal nije u potpunosti iskorišten, pristup se temelji na „jednoj blagajni" odnosno na prilagođenom utvrđivanju cijene,

— trebaju se uzeti u obzir samo prihodi povezani s gospodarskom djelatnošću aktivne zračne luke,

---

([77]) Ryanair upućuje na stajalište Komisije u Odluci 2011/60/EU prethodno navedenoj u bilješci 69., uvodnoj izjavi 111.

([78]) Vidjeti Odluku prethodno navedenu u bilješci 69.

([79]) Ryanair u te vanjske učinke ubraja: 1. činjenicu da regionalna zračna luka koja otvara novu liniju šalje pozitivnu poruku drugim zračnim prijevoznicima o izgledima za profitabilnost; u ovom slučaju, Ryanair tvrdi da je prijevoznik Cityline, nekoliko tjedana prije nego što je Ryanair ukinuo svoju liniju, gotovo sklopio ugovor sa Zračnom lukom Angoulême u svrhu uspostavljanja redovne usluge; 2. prisutnost velikog zračnog prijevoznika omogućila je pružanje nezrakoplovnih usluga koje su, zauzvrat, pridonijele povećanju prometa.

([80]) Nezrakoplovni prihodi osobito se potiču kad putnici koji ne presjedaju provedu više vremena u zračnoj luci. Takvo obilježje privlači trgovačke lance u zračne luke.

([81]) Vidjeti Odluku prethodno navedenu u bilješci 69.

([82]) Načela analize profitabilnosti pri testovima načela ulagača u tržišnom gospodarstvu. Predmeti državnih potpora povezani s društvom Ryanair, dokument za Ryanair sastavilo društvo Oxera 9. travnja 2013.

— treba se uzeti u obzir ukupno trajanje ugovora, uključujući eventualna produljenja,

— trebaju se ažurirati budući financijski tokovi radi procjene profitabilnosti ugovora.

(129) Treba se, na temelju procjena unutarnje stope povrata ili mjera temeljenih na neto sadašnjoj vrijednosti, procijeniti dodatna profitabilnost ostvarena na temelju ugovora koje je Ryanair sklopio sa zračnim lukama.

(c) Primjena načela razumnog ulagača u tržišnom gospodarstvu

(130) Ryanair općenito smatra da činjenica da je CCI Angoulême na temelju svojeg statuta djelovao kao pravi privatni ulagač, neovisno o državi, dokazuje da je poštovano načelo ulagača u tržišnom gospodarstvu. Tome u prilog ide i činjenica da su financiranje ulaganja u Zračnu luku osigurali članovi sindikata SMAC, s obzirom na to da je u interesu vlasnika Zračne luke da povećaju njezinu vrijednost.

(131) Ryanair ponajprije ističe da je procjena naknada zračne luke koje je on plaćao trebala biti provedena u skladu s njegovim smanjenim potrebama. U usporedbi s drugim zračnim prijevoznicima, Ryanair naglašava da njegov gospodarski model zahtijeva manje prijavnih šaltera, opreme i usluga, da ne zahtijeva presjedanja te skraćuje trajanje i intenzitet zemaljskih usluga njegovim zrakoplovima ili pak povećava produktivnost posade radi manje uporabe usluga zračne luke.

(132) Stoga smatra da, za potrebe primjene načela ulagača u tržišnom gospodarstvu, određene europske zračne luke, zbog svoje sličnosti, mogu zamijeniti Zračnu luku Angoulême ([83]). U tom pogledu, Ryanair je proveo usporednu studiju sa zaključkom da su naknade Zračnih luka […], […], […] i […], usporedive s naknadama Zračne luke Angoulême, prosječno manje od onih Zračne luke Angoulême ([84]).

Tablica 11.

Zračne luke usporedive sa Zračnom lukom Angoulême

Usporedna obilježja zračnih luka	Angoulême	[…]	[…]	[…]	[…]
Broj stanovnika povezanog grada	45 000	168 000	157 000	31 400	121 000
Udaljenost od grada (u km)	14	12	45	46	11,5
Najveći grad u krugu od 150 km (broj stanovnika)	Bordeaux (241 000)	[…] (441 000)	[…] (481 000)	[…] (76 000)	[…] (1 119 000)
Najbliža velika zračna luka (broj putnika u 2009.)	Bordeaux (3,3 milijuna)	[…] (1,8 milijuna)	[…] (7,7 milijuna)	[…] (2,8 milijuna)	[…] (19 milijuna)

(133) Ryanair tvrdi i da su izbori Zračne luke Angoulême nakon što je ukinuta linija sa Zračnom lukom London Stansted bili takvi da se moglo utvrditi da je Zračna luka smatrala da je redovna komercijalna usluga, kojom bi upravljao niskotarifni prijevoznik u smjeru Ujedinjene Kraljevine, vjerodostojno rješenje. U tom se pogledu poziva na Ugovor sklopljen s društvom SNC-Lavalin ovlaštenim za provođenje scenarija agresivnog razvoja.

(134) Nadalje, Ryanair smatra da je cilj zajamčene razine putnika, poput one na koju se obvezao Ryanair, bio ograničiti gospodarski rizik Zračne luke. Stoga je tim jamstvom opravdana manja razina profitabilnosti od razine koju bi zahtijevao privatni ulagač koji ne primjenjuje tu klauzulu.

([83]) Te se sličnosti temelje na obilježjima zračnih luka (na udaljenosti manjoj od 150 km od velikih gradova i okružene konkurentnim zračnim lukama) i na razinama prihoda regija koje okružuju zračne luke.

([84]) Prosječne su naknade Zračne luke Angoulême u promatranom razdoblju bile veće za […] % po povratnom letu i […] % po putniku. Ipak, Oxera naglašava da Ryanair 2009. nije plaćao pristojbu zračne luke.

(135) Ryanair navodi i da je pristupom poznatim kao „jedna blagajna" ([85]) objašnjeno zašto Zračna luka želi svoje prihode povećati smanjivanjem razine troškova zračne luke. Stoga Ryanair osporava ocjenu prema kojoj negativna cijena ne može biti tržišna cijena. Smatra da negativna razina naknade zračne luke može biti u skladu s načelom ulagača u tržišnom gospodarstvu ako je predviđena razina nezrakoplovnih prihoda dovoljno visoka. U tom slučaju, Ryanair smatra da je privatni ulagač mogao razumno pretpostaviti da će se nezrakoplovni prihodi, kojih nije bilo, razviti na temelju prometa koji je Ryanair mogao ostvariti ([86]).

(136) Ryanair smatra da je taj pristup opravdan posebnom situacijom u kojoj se nalazi Zračna luka Angoulême. Ryanair tvrdi da bi ulagač u tržišnom gospodarstvu trebao infrastrukturne i fiksne operativne troškove smatrati nepovratnima. To se u ovom slučaju još više primjenjuje jer je Zračnoj luci Angoulême mogao konkurirati vlak velikih brzina TGV ([87]). Nadalje, Ryanair smatra da, kad bi zatvaranje Zračne luke bila jedna od mogućnosti, neto tržišna vrijednost imovine troškova zatvaranja ne bi bila znatna. Prema mišljenju društva Ryanair, ti bi nepovratni troškovi trebali biti zanemareni.

(137) Usto, uzevši u obzir da se obvezao osigurati najmanju razinu prometa pod prijetnjom sankcija, Ryanair smatra da sve komercijalne ponude predstavljaju poboljšanje situacije zračne luke koja ima obilježja kao i Zračna luka Angoulême. Jedini je uvjet da su granični prihodi viši od graničnih troškova, po čemu bi se situacija Zračne luke Angoulême razlikovala od situacije koju je Sud analizirao u presudi *Chronopost* ([88]). Prema tome, Ryanair tvrdi da, u ovom slučaju, privatni ulagač u tržišnom gospodarstvu ne bi nužno tražio povrat ulaganja s obzirom na to da je riječ o već postojećoj infrastrukturi. Prema mišljenju društva Ryanair, takav ulagač ne bi ni od zračnog prijevoznika suugovaratelja zahtijevao da sudjeluje u pokrivanju operativnih troškova nastalih prije ugovora.

(138) Naposljetku, Ryanair tvrdi da se odluke koje je donijela Zračna luka Angoulême nisu odnosile posebno na Ryanair.

(139) To je prije svega slučaj s odlukama čija je svrha prilagoditi Zračnu luku Angoulême. Tako su ulaganja bila uglavnom provedena prije njegova dolaska. Na isti način, Ryanair naglašava da su u brojnim slučajevima ugovori o zapošljavanju članova osoblja bili sklopljeni ili produljeni nakon njegova odlaska. Te su se odluke odnosile na projekt koji je, u širem smislu, obuhvaćao pozicioniranje Zračne luke Angoulême na tržištu niskotarifnih zračnih prijevoznika ([89]). Tome svjedoče i odluke koje je SMAC donio nakon odlaska društva Ryanair, poput scenarija koji je nastavilo društvo SNC-Lavalin.

(140) Naposljetku, Ryanair naglašava da je člankom 3. Ugovora o uslugama zračne luke propisano da su se uvjeti poslovanja koji su se primjenjivali na njega mogli primjenjivati na bilo kojeg drugog prijevoznika. Uostalom, Ryanair tvrdi da je razinu naknada zračne luke objavila Zračna luka Angoulême.

(d) Napomene o isplatama društvu AMS

(141) Ryanair osporava prethodnu ocjenu Komisije prema kojoj isplate društvu AMS predstavljaju troškove Zračne luke, s obzirom na to da tim pristupom nije uzeta u obzir vrijednost usluga koje je AMS pružio Zračnoj luci. Osim toga, Ryanair smatra da za potrebe analize subjekta u tržišnom gospodarstvu, treba razlikovati kupnju marketinških usluga po tržišnim cijenama i dotični Ugovor između Zračne luke i zračnog prijevoznika.

(142) Kako bi potkrijepio svoju argumentaciju, Ryanair je iznio analizu u kojoj su uspoređene cijene društva AMS i cijene usporedivih usluga na drugim *web*-mjestima o putovanjima ([90]). Nakon te analize zaključeno je da su cijene društva AMS bile manje od prosjeka ili da u rasponu cijena utvrđenih na referentnom *web*-mjestu cijene društva AMS zauzimaju središnju poziciju.

(143) Prema mišljenju društva Ryanair, to pokazuje da su cijene društva AMS u skladu s tržišnim cijenama i da je odluka javne zračne luke da kupi usluge tog društva u skladu s kriterijem subjekta u tržišnom gospodarstvu. Osim toga, Ryanair navodi elemente kako bi dokazao postojanje usluga pruženih zračnim lukama u okviru Ugovora s društvom AMS u svrhu dokazivanja vrijednosti tih usluga za zračne luke.

([85]) Vidjeti uvodnu izjavu 124. ove Odluke.

([86]) Ryanair navodi mogućnost dotičnog ulagača da za primjer uzme slučaj Zračne luke La Rochelle koju smatra sličnom.

([87]) Odluka o izgradnji linije Angoulême – Bordeaux donesena je u srpnju 2006., a odluka o izgradnji linije Tours – Angoulême u lipnju 2009.

([88]) Presuda Suda od 3. srpnja 2003., Chronopost, C-83/01P P, C-93/01 P i C-94/01 P, Zb., str. I-6993. Međutim, Ryanair priznaje da je taj pristup trebao biti poboljšan ako bi se fiksni troškovi znatno povećali nakon određenog praga poslovne djelatnosti. U tom slučaju, Ryanair smatra da bi bilo prikladnije uzeti u obzir neto sadašnju vrijednost u dužem razdoblju.

([89]) Ryanair smatra da su i ta ulaganja bila provedena u njegovoj odsutnosti jer su infrastrukturna ulaganja ostvarena usprkos iznimno malom broju putnika.

([90]) Oxera, „*Are prices set by AMS in line with the market rate?*", sastavljeno 20. prosinca 2013. za Ryanair.

(144) Prema mišljenju društva Ryanair, ako bi, unatoč njegovu protivljenju takvom pristupu, Komisija ustrajala na tome da se ti Ugovori društva AMS i Ugovori o uslugama zračne luke društva Ryanair podvrgnu samo jednom kriteriju subjekta u tržišnom natjecanju, ne bi se trebala podcijeniti vrijednost usluga koje je AMS pružio zračnim lukama.

(145) Osim toga, Ryanair se poziva na zaključke raznih izvješća kojima se potvrđuje da on raspolaže jakom paneuropskom markom koja može ostvariti premiju za svoje promidžbene usluge.

(146) Ryanair je podnio i izvješće svojeg gospodarskog savjetnika Oxera o načelima koja bi se trebala primijeniti na kriterij profitabilnosti subjekta u tržišnom gospodarstvu kojim su istodobno pokriveni Ugovori o uslugama zračne luke sklopljeni između društva Ryanair i zračnih luka te Ugovori o marketinškim uslugama između društva AMS i tih istih zračnih luka ([91]). Ryanair naglašava da to nikako ne dovodi u pitanje njegovo stajalište prema kojem bi na ugovore društva AMS i ugovore o uslugama zračne luke trebala biti primijenjena odvojena načela u svrhu ocjene kriterija subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(147) U tom je izvješću navedeno da su prihodi koje je ostvario AMS trebali biti uključeni u prihode za potrebe zajedničke analize profitabilnosti, dok su troškovi društva AMS trebali biti pripisani troškovima. Za te je potrebe u izvješću predložena metoda temeljena na toku novca kojim je predviđeno da se troškovi društva AMS smatraju dodatnim operativnim troškovima.

(148) U tom je izvješću izneseno da marketinške djelatnosti pridonose stvaranju i jačanju vrijednosti marke, što može donijeti poslovnu djelatnost i dobit ne samo tijekom trajanja ugovora o marketinškim uslugama nego i nakon njegova isteka. To je posebno slučaj kad, zbog ugovora s društvom Ryanair, u zračnoj luci počnu raditi drugi zračni prijevoznici koji privlače poslovne subjekte i tako povećavaju nezrakoplovne prihode zračne luke. Prema mišljenju društva Ryanair, kad bi Komisija provodila zajedničku analizu profitabilnosti, te bi se dobiti trebale uzeti u obzir tako da se troškovi društva AMS smatraju dodatnim operativnim troškovima, a dodatni bi se dobitci trebali obračunati nakon odbitaka plaćanja društvu AMS.

(149) Osim toga, Ryanair smatra da je krajnja vrijednost mogla biti uključena u dodatne dobitke predviđene po isteku ugovora o uslugama zračne luke kako bi se u obzir uzela vrijednost ostvarena nakon isteka ugovora. Krajnja se vrijednost može prilagoditi na temelju konzervativne pretpostavke o vjerojatnosti obnove ugovora s društvom Ryanair ili na temelju pretpostavke da su slični uvjeti dogovoreni s drugim prijevoznicima. Ryanair smatra da je moguće procijeniti i nižu granicu za zajedno ostvarene dobiti na temelju Ugovora sklopljenog s društvom AMS i Ugovora o uslugama zračne luke, uzimajući u obzir neizvjesni karakter dodatne dobiti nakon isteka Ugovora o uslugama zračne luke.

(150) Kako bi opravdao taj pristup, u prethodno navedenom izvješću iznesena je sinteza rezultata studija o utjecaju promidžbe na vrijednost marke. Tim je studijama zaključeno da promidžba može ojačati vrijednost marke i dodatno osigurati vjernost klijenata. Iz izvješća proizlazi da je promidžbom na *web*-mjestu ryanair.com posebno pospješena vidljivost marke u slučaju jedne zračne luke. U izvješću je dodano da manje regionalne zračne luke koje žele povećati svoj promet mogu posebno ojačati vrijednost svoje marke sklapanjem ugovora o promidžbi s društvom AMS.

(151) U izvješću je navedeno da je pristup temeljen na toku novca poželjniji od pristupa kapitalizacije kojim se troškovi društva AMS smatraju troškovima kapitala u nematerijalnoj imovini (odnosno u vrijednosti marke zračne luke). Promidžbeni troškovi upisuju se u nematerijalnu imovinu te se zatim amortiziraju tijekom uporabe te imovine, predviđajući eventualnu preostalu vrijednost nakon predviđenog isteka ugovora o uslugama zračne luke. Tim se pristupom, međutim, ne uzimaju u obzir dodatni dobitci koje zračna luka ostvaruje potpisivanjem sporazuma o uslugama zračne luke s društvom Ryanair te je teško procijeniti vrijednost nematerijalne imovine zbog troškova marke i duljine uporabe imovine.

6.3. **Primjedbe društva AMS**

(152) AMS osporava da Ugovor o marketinškim uslugama sklopljen sa Zračnom lukom Angoulême može predstavljati državnu potporu. Naime, tim Ugovorom društvu AMS nije dodijeljena selektivna prednost.

6.3.1. *Zajednička ocjena gospodarske prednosti dodijeljene društvima Ryanair i AMS*

(153) AMS naglašava da ima stvarni predmet poslovanja koji uključuje pružanje marketinških usluga na internetu. Tvrdi da je većina njegovih djelatnosti namijenjena povećanju vrijednosti oglasnog prostora na *web*-mjestu društva Ryanair.

([91]) Oxera, „*How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?*”, sastavljeno 17. siječnja 2014. za Ryanair.

(154) Nadalje, AMS napominje da je Ryanair odlučio surađivati s ostalim posredničkim strukturama kako bi komercijalizirao druge oglasne prostore.

(155) Iz toga slijedi da nema potrebe za zajedničkom ocjenom eventualne gospodarske prednosti u korist društava Ryanair i AMS.

6.3.2. *Zajednička ocjena Ugovora o uslugama zračne luke i Ugovora o marketinškim uslugama*

(156) AMS smatra da povećanje broja putnika zbog uporabe usluga društva Ryanair nije jedina prednost u korist Zračne luke Angoulême koja proizlazi iz Ugovora o marketinškim uslugama. S jedne strane, AMS ističe da je Ugovor sklopljen između Zračne luke i društva AMS različit od onog sklopljenog s društvom Ryanair. S druge strane, naglašava da Ryanair svoje usluge promovira vlastitim sredstvima. Stoga Zračna luka Angoulême sklapanjem Ugovora o marketinškim uslugama s društvom AMS nije pridonijela promidžbi usluga društva Ryanair.

(157) Radi ilustracije, AMS je zamijetio da je stopa popunjenosti letova društva Ryanair u prosjeku nepromjenjivo iznosila […] %, neovisno o sklapanju ugovora o marketinškim uslugama s društvom AMS. Osim toga, AMS ističe da su prihodi koje je ostvario Ryanair isti za sve putnike, bilo da oni polaze iz određene zračne luke ili u nju dolaze.

(158) Općenito, AMS tvrdi da su promidžbeni napori poduzeti kako bi sami pružatelji oglasnog prostora imali koristi ([92]). U tom slučaju, iz tog vanjskog učinka proizlazi rastuća popularnost *web*-mjesta društva Ryanair, neovisno o činjenici je li osoba koja je naručila promidžbenu djelatnost javna ili privatna. Budući da privatni ulagač nije odustao od ulaganja jer ono ide u korist trećim osobama, AMS smatra da Zračna luka Angoulême nije trebala uzeti u obzir činjenicu da njezina promidžbena ulaganja koriste i društvu Ryanair.

(159) AMS smatra da je, u tom pogledu, Ryanair imao ulogu predvodnika, s obzirom na to da otada većina komercijalnih zračnih prijevoznika prodaje raspoloživi prostor na svojem *web*-mjestu. Međutim, AMS smatra da je *web*-mjesto društva Ryanair posebno jer ima izvanrednu vrijednost ([93]). Prema tome, nije usporedivo s onim drugih zračnih prijevoznika.

6.3.3. *Kriterij razumnog ulagača u tržišnom gospodarstvu*

6.3.3.1. Postojanje prednosti u korist društva AMS

(160) AMS smatra da nije imao nikakvu gospodarsku prednost u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Naime, AMS tvrdi da su njegove usluge namijenjene jednako privatnim i javnim subjektima. Prema tome, AMS je istu mjeru mogao ostvariti kod privatnog poduzetnika. Dodaje da ne obvezuje zračne luke da kupuju njegove marketinške usluge ([94]) te da je oglasni prostor koji prodaje rijedak resurs koji ima visoku potražnju.

6.3.3.2. Odnos između usluga društva AMS i potreba njegovih kupaca

(161) AMS smatra da se regionalne zračne luke moraju okrenuti promidžbenim djelatnostima. Njihov je cilj povećati vidljivost usluga koje nude. Dodaje da i velika zrakoplovna čvorišta sada smatraju poželjnim pokrenuti promidžbene kampanje. Unaprjeđenje imidža koje proizađe iz te kampanje ide u korist dotičnim zračnim lukama ([95]). U tom pogledu, AMS tvrdi da su ti troškovi strateško ulaganje usporedivo s ulaganjima poduzetnika kao što su Coca-Cola, McDonald's ili Nike.

(162) To je ulaganje tim važnije jer bi zračne luke mogle ostvarivati gotovo polovinu svojih prihoda od nezrakoplovnih djelatnosti. Tako je u interesu Zračne luke Angoulême bilo ostvariti promet međunarodnih klijenata jer ondje redovni putnički promet gotovo nije postojao. Naprotiv, AMS smatra da društvu Ryanair nije bilo u interesu pridonositi tim promidžbenim ulaganjima jer ono ne ostvaruje nikakav dodatni prihod od dolaznih ili odlaznih putnika.

([92]) AMS je za primjer uzeo promidžbenu kampanju koja se provodila u novinama, a koja je potvrdila njegovu podržavajuću ulogu u takvim marketinškim djelatnostima, što mu posljedično omogućava da poveća svoje cijene ili proda više oglasnog prostora, ili primjer marke gaziranih sokova čije su promidžbene kampanje povećale prodaje jednog distributera.

([93]) AMS svoju ocjenu temelji na izvješću koje je u svibnju 2011. sastavilo društvo Zénobie Conseil. AMS je, nadalje, primijetio da *web*-mjesto društva Ryanair godišnje ima 4,5 milijardi pregledanih stranica, od kojih 80 % čine posjetitelji koji izravno pristupaju, pri čemu stopa odbijanja iznosi 17 %, prosječno trajanje posjeta iznosi 9 minuta i 36 sekundi po posjetitelju te ima iznimnu sposobnost privlačenja potencijalnih klijenata.

([94]) Društvo AMS ističe da brojne zračne luke odlučuju da se neće promovirati na *web*-mjestu društva Ryanair.

([95]) Povećanje dolaznog prometa preko zračnog prijevoznika na čijem se *web*-mjestu provodi promidžbena djelatnost ili bilo kojeg drugog zračnog prijevoznika; povećanje nezrakoplovnih prihoda poslovanjem poslovnih subjekata.

(163) Zatim, AMS tvrdi da je promidžba „marke" zračnih luka, pogotovo kada je riječ o regionalnim zračnim lukama, postala raširena praksa. U tom se pogledu poziva na želju za povećanjem vrijednosti zračne luke i njezine vidljivosti kako bi ona postala odredište koje putnici biraju, na činjenicu da su ulaganja za javne, ali i privatne ulagače gospodarski razumna, na činjenicu da ta ulaganja provode i zrakoplovna čvorišta, na činjenicu da je u interesu zračnih luka da povećaju broj dolaznih putnika te na činjenicu da se regionalne zračne luke od zrakoplovnih čvorišta razlikuju po tome što prve nemaju istu međunarodnu vidljivost. Ta je strategija neovisna o zračnom prijevozniku kojeg biraju putnici, s obzirom na to da su zračne luke svoja marketinška ulaganja utvrđivale prema sposobnosti oglasnog prostora da dopre do potencijalnih klijenata.

6.3.3.3. Cijene usluga koje pruža AMS

(164) AMS tvrdi da cijene koje je primjenjivao u pogledu Zračne luke Angoulême odgovaraju tržišnim cijenama. Uspoređujući Ugovore sklopljene sa Zračnim lukama […] i […], AMS smatra da nije diskriminirao zrakoplovne ni nezrakoplovne klijente. Osim toga, smatra da je i vrednovanje prostora dostupnog na *web*-mjestu društva Ryanair ([96]) takvo da se može utvrditi da cijene usluga pruženih Zračnoj luci Angoulême odgovaraju tržišnim cijenama.

(165) AMS ističe da je Komisija, u Odluci o Zračnoj luci Bratislava navedenoj u uvodnoj izjavi 111. ove Odluke, smatrala da se ne može isključiti mogućnost da se određena vrijednost mogla pripisati samoj zastupljenosti imena neke zračne luke na *web*-mjestu društva Ryanair ako je ta zračna luka navedena kao odredište.

(166) Nadalje, AMS smatra da je njegov cjenovni raspon objektivan i dostupan na njegovu *web*-mjestu ([97]). Cijene primjenjive na Ugovor sklopljen sa Zračnom lukom Angoulême kreću se u tom okviru. Utvrđene su prema vrsti dotične stranice ([98]), vrsti odabranog prostora ([99]), broju dnevnih posjetitelja i broju letova s polaskom iz zračne luke te dolaskom u zračnu luku.

(167) Naposljetku, AMS jamči da su usluge koje on pruža učinkovitije jer su bolje usmjerene od onih koje pružaju ostali tradicionalni mediji oglašavanja, poput novina. To je tim više slučaj jer su reklame koje AMS nudi na *web*-mjestu društva Ryanair „fiksne" dok im druga *web*-mjesta mijenjaju položaj i jer su cijene predviđene Ugovorom o marketinškim uslugama utvrđene na temelju cjenika iz 2007. dok se promet na britanskom *web*-mjestu društva Ryanair od 2008. do 2012. povećao za 55 %.

6.4. **Primjedbe organizacije Transport & Environment**

(168) Primjedbe te nevladine organizacije u okviru ovog postupka ograničene su na osporavanje osnovanosti novih smjernica i odluka koje je donijela Komisija u zrakoplovnom sektoru zbog njihova utjecaja na okoliš.

7. **PRIMJEDBE FRANCUSKE NA PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA**

(169) Francuska su tijela izjavila da nemaju dodatnih primjedaba na opaske zainteresiranih strana.

8. **OCJENA MJERA POTPORA UZASTOPNIM UPRAVITELJIMA ZRAČNE LUKE**

8.1. **Postojanje potpore u smislu članka 107. Stavka 1. UFEU-a**

(170) Člankom 107. stavkom 1. UFEU-a predviđa se da je svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje državnim sredstvima u bilo kojem obliku kojim se narušava ili prijeti da će se narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povlašteni položaj nespojiva s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama.

([96]) Trgovačko društvo AMS svoje mišljenje temelji na izvješću koje je u lipnju 2004. sastavio Mindshare Ireland.
([97]) www.airportmarketingservices.com
([98]) Početna stranica ili stranica na kojoj su navedena odredišta.
([99]) Internetska poveznica, *banner* oglas, tekstovi u obliku odlomaka, veličina reklame.

(171) Ocjenom nacionalne mjere kao državne potpore pretpostavlja se da su ispunjeni sljedeći kumulativni uvjeti odnosno: 1. da su korisnik ili korisnici poduzetnici u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a; 2. da se dotična mjera dodjeljuje putem državnih sredstava i da je pripisiva državi; 3. da mjera daje selektivnu prednost onome/onima kojemu/kojima je upućena i 4. da dotična mjera narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje te da utječe na trgovinu među državama članicama.

8.1.1. *Pojmovi poduzetnika i gospodarske djelatnosti*

(172) Kako bi se utvrdilo predstavljaju li prethodno navedene subvencije državne potpore, valja utvrditi jesu li njihovi korisnici poduzetnici u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(173) U tom pogledu, Komisija podsjeća da u skladu s ustaljenom sudskom praksom pojam poduzetnika obuhvaća svaki subjekt koji se bavi gospodarskom djelatnošću, neovisno o pravnom statusu tog subjekta i načinu njegova financiranja ([100]). Nadalje, pojam gospodarske djelatnosti upućuje na svaku djelatnost koja se sastoji od ponude robe ili usluga na danom tržištu ([101]).

(174) U svojoj presudi „Zračna luka Leipzig-Halle" Sud je potvrdio da su upravljanje zračnom lukom u komercijalne svrhe i izgradnja infrastrukture zračne luke gospodarske djelatnosti ([102]). Kad upravitelj zračne luke obavlja gospodarske djelatnosti, neovisno o svom pravnom statusu ili načinu financiranja, on je poduzetnik u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a i u tom se slučaju primjenjuju pravila o državnoj potpori iz Ugovora ([103]).

(175) U tom slučaju, Komisija ističe da je infrastruktura u koju su se ulaganja financirala javnim subvencijama i koja su osobito pokrivala proširenje uzletno-sletne staze i radove na zračnom terminalu, bila predmet komercijalnog upravljanja koje su provodili uzastopni upravitelji Zračne luke. Ti su upravitelji tako ispostavljali račune za uporabu te infrastrukture.

(176) Svrha financiranja te infrastrukture zračne luke i potencijalne operativne potpore uglavnom su doprinos financiranju gospodarske djelatnosti komercijalnog upravljanja zračnom lukom koju su provodili uzastopni upravitelji. Iz toga proizlazi da su subjekti koji upravljaju tom infrastrukturom poduzetnici u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

8.1.1.1. Subjekti koji provode gospodarsku djelatnost upravljanja zračnom lukom

(177) Komisija najprije podsjeća da je odjel CCI-zračna luka od 2002. do 2006. sam osiguravao upravljanje, a time i komercijalno poslovanje Zračne luke Angoulême.

(178) Kada je riječ o razdoblju nakon 2006., Komisija navodi da se može smatrati da su dva različita pravna subjekta mogla zajedno provoditi gospodarsku djelatnost u svrhu primjene pravila o državnim potporama ako ti subjekti stvarno zajedno nude robu ili usluge na danom tržištu. Naprotiv, jedan subjekt koji sâm ne nudi robu ili usluge na nekom tržištu ne smatra se poduzetnikom jer samo vlasništvo nad udjelima ili kontrola tijekom tog držanja udjela dovodi jedino do ostvarivanja prava koja pripadaju dioničaru ili članu trgovačkog društva ([104]). Kada je riječ o razdoblju od 2007. do 2011., Komisija smatra da su SMAC i CCI-zračna luka zajedno komercijalno upravljali Zračnom lukom Angoulême. Naime, komercijalne prihode od djelatnosti pružanja usluga zračne luke utvrdio je i ostvario odjel CCI-zračna luka koji je i operativno upravljao glavnim čvorištem. Istodobno, SMAC je bio nadležan da komercijalno obvezuje Zračnu luku prema trećim osobama. SMAC je bio operativno i financijski nadležan s obzirom na to da je bila riječ o komercijalnim ulaganjima u Zračnu luku. SMAC je izravno sudjelovao u pružanju usluga

([100]) Presude Suda od 18. lipnja 1998., Komisija/Italija, C-35/96, Zb., str. I-3851., t. 36.; od 23. travnja 1991., Höfner i Elser, C-41/90, Zb., str. I-1979., t 21.; od 16. studenoga 1995., Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, C-244/94, Zb., str. I-4013., t. 14. i od 11. prosinca 1997., Job Centre, C-55/96, Zb., str. I-7119., t. 21.

([101]) Presuda Suda od 16. lipnja 1987., Komisija/Italija, 118/85, Zb., str. 2599., t. 7.; presuda Suda od 18. lipnja 1998., Komisija/Italija, C-35/96, Zb., str. I-3851., t. 36. i presuda od 12. rujna 2000., Pavlov i dr., od C-180/98 do C-184/98, Zb., str. I-6451, t. 75.

([102]) Presude od 24. ožujka 2011., Flughafen Leipzig-Halle GmbH i Mitteldeutsche Flughafen AG/Komisija, T-455/08 i Freistaat Sachsen i Land Sachsen-Anhalt/Komisija, T-443/08 (predmet Zračna luka Leipzig-Halle), Zb., str. II-1311., koju je Sud potvrdio u svojoj presudi od 19. prosinca 2012., Mitteldeutsche Flughafen i Flughafen Leipzig-Halle/Komisija, C-288/11P, još neobjavljena u Zborniku, t. 42. i 43.; vidjeti i presudu Općeg suda od 12. prosinca 2000., Aéroports de Pariz/Komisija, T-128/98 Zb., II-3929., koju je Sud potvrdio u svojoj presudi od 24. listopada 2002., Aéroports de Pariz/Komisija, C-82/01P, Zb., str. I-9297. i presudu Općeg suda od 17. prosinca 2008., Ryanair/Komisija, T-196/04, Zb., II-3643., t. 88.

([103]) Vidjeti presude Suda od 17. veljače 1993., Poucet/AGV i Pistre/Cancave, C-159/91 i C-160/91, Zb., str. II-637.

([104]) Presuda Suda od 10. siječnja 2006., Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze, C-222/04, Zb., str. I-289., t. od 107. do 118. i t. 125.

zračne luke posebno pridonoseći komercijalnom upravljanju zračnom lukom u tom razdoblju, primjerice sklapajući Ugovore iz 2008.

(179) Jednako tako, Komisija tvrdi da prijenos upravljanja Zračnom lukom Angoulême na društvo SNC-Lavalin od 1. siječnja 2012. nije bio popraćen raskidom obveza sindikata SMAC. Naime, na temelju ugovornog okvira utvrđenog javnim ugovorom od 6. srpnja 2011., SMAC je ostao zadužen za određene obveze tijekom promatranog razdoblja.

(180) Prvenstveno, SMAC je jedini odgovoran za odluke o ulaganjima. On financira povezane troškove ([105]), iako su oni neodvojivi od djelatnosti upravljanja zračnom lukom ([106]). Zatim, SMAC snosi znatan dio operativnog rizika jer do određene godišnje granice jamči ravnotežu računa zračne luke ([107]). Naposljetku, SMAC je izrazio svoju namjeru da izravno financira potporu zračnim prijevoznicima namijenjenu provođenju komercijalne politike Zračne luke usmjerene na ponovno uspostavljanje zračnih linija između Zračne luke Angoulême i britanskih otoka.

(181) Stoga Komisija smatra da je SMAC od 1. siječnja 2012. djelovao u svojstvu suupravitelja Zračne luke.

(182) Prema tome, Komisija tvrdi da su gospodarsku djelatnost komercijalnog upravljanja Zračnom lukom Angoulême uzastopno osiguravale tri skupine sljedećih subjekata:

— CCI-zračna luka u razdoblju od 2002. do 2006.,

— zajedno SMAC i CCI-zračna luka u razdoblju od 2007. do 2011. i

— zajedno SMAC i SNC-Lavalin od 1. siječnja 2012.

8.1.1.2 Izvršavanje javnih ovlasti

(183) Komisija podsjeća da nisu sve djelatnosti upravitelja zračne luke nužno gospodarske prirode. Budući da inače nemaju gospodarski karakter, djelatnosti su pridružene izvršavanju službenih ovlasti kao javnog tijela.

(a) Nacionalni sustav financiranja državnih zadataka u francuskim zračnim lukama

(184) Razne zadatke koje izvršavaju uzastopni upravitelji Zračne luke Angoulême, koji se odnose na zaštitu zračnog prometa te sigurnost i zaštitu okoliša, financijski su snosila javna tijela od 2002. do 2012. Ta su financiranja predmet ovog formalnog istražnog postupka.

(185) Francuska je, u pogledu tih financiranja, uputila na opći sustav financiranja državnih zadataka u francuskim zračnim lukama, koji je utvrđen nacionalnim propisima i naveden u nastavku.

(186) Taj sustav temelji se na poreznom doprinosu, pristojbama zračne luke te na dodatnoj mjeri. Povijest i vrste tih mjera te opseg zadataka koji se njima financiraju opisani su u nastavku.

(187) Državno je vijeće u svojoj presudi SCARA ([108]) 1998. presudilo da je za zadatke sigurnosti i zaštite u zračnim lukama odgovorna država te da troškove tih zadataka zato ne mogu snositi korisnici zračnih luka putem naknade. Nakon te presude, Zakonom br. 98-1171 od 18. prosinca 1998. o organizaciji određenih usluga zračnog prometa i člankom 136. Zakona br. 98-1266 od 30. prosinca 1998. (Zakon o financijama iz 1999.) ([109]) uvedene su 1. srpnja 1999. pristojbe zračne luke. Riječ je o pristojbi čiji se prihod može upotrijebiti samo za financiranje određenih financijskih troškova, u ovom slučaju, za troškove zadataka u zračnim lukama za koje Francuska smatra da ih treba snositi država. Prethodno navedenim odredbama uspostavljena je i dodatna mjera o financiranju tih zadataka. Vrste zadataka koji se financiraju pristojbom zračne luke i dodatna mjera financiranja te vrste pristojba zračne luke i vrste dodatnih mjera redom su navedene u nastavku.

([105]) Članak 11. specifikacije i tehničkih odredaba.
([106]) Presuda o Zračnoj luci Leipzig Halle prethodno navedena u bilješci 102., t. 107.
([107]) Članak 15. specifikacije i tehničkih odredaba.
([108]) Presuda Državnog vijeća od 20. svibnja 1998. „*Syndicat des Compagnies aériennes autonomes*" („*SCARA*").
([109]) Potom kodificirana u članku 1609.w Općeg poreznog zakonika.

(188) Francuskim su zakonodavstvom, kao što je navedeno u propisima, pobliže utvrđeni zadatci koji se mogu financirati pristojbama zračne luke. Riječ je o spasilačkim i vatrogasnim uslugama u pogledu zrakoplova, o suzbijanju opasnosti od naleta životinja ([110]), o pregledu predane prtljage te pregledu putnika i ručne prtljage, o kontroli zajedničkog pristupa zoni ograničenog kretanja ([111]), mjerama kontrole okoliša ([112]) te o automatiziranoj graničnoj kontroli biometrijskom identifikacijom. Upućivanje na automatiziranu graničnu kontrolu biometrijskom identifikacijom uvedeno je u propise 2008. Osim toga, opseg zadataka koji se mogu financirati pristojbama zračne luke ostao je nepromijenjen od uvođenja te mjere i odgovara zadatcima predviđenima u presudi SCARA. U raznim nacionalnim i europskim propisima predviđene su obveze upravitelja zračnih luka u pogledu provedbe tih zadataka. Na primjer, kada je riječ o spasilačkim i vatrogasnim uslugama u pogledu zrakoplova, tim su propisima utvrđeni potrebni ljudski potencijali i oprema ovisno o obilježjima zračne luke.

(189) U pogledu dotične Zračne luke, pristojba zračne luke obvezna je za sve zračne prijevoznike koji posluju u Zračnoj luci. Pristojba se utvrđuje prema broju putnika te masi tereta i pošte koju prijevoznik prevozi. Cijena pristojbe zračne luke po putniku ili toni tereta ili pošte utvrđuje se godišnje za svaku zračnu luku zasebno ovisno o predviđenim troškovima nastalima provedbom zadataka koji se financiraju tom mjerom.

(190) Upravitelji zračnih luka svake godine sastavljaju godišnji izvještaj o troškovima i prometu. U tom je izvještaju navedena ostvarena razina prometa te troškovi zadataka zaštite i sigurnosti ([113]) za prethodnu godinu te iznosi primljeni na temelju pristojbe zračne luke i dodatne mjere za financiranje tih zadataka. Osim toga, ti izvještaji sadržavaju i predviđanja prometa, troškova te prihoda povezanih sa zadatcima sigurnosti i zaštite predviđenima za tekuću godinu i dvije sljedeće godine. Te izvještaje provjeravaju upravna tijela koja osobito mogu provoditi kontrole na licu mjesta. Zatim se cijena pristojbe utvrđuje na temelju međuministarske odluke.

(191) Ako se izračuni cijene pristojbe temelje na podatcima o predviđenim troškovima i prometu, *a posteriori* se uvodi mehanizam usklađivanja kako bi se osiguralo da dohodak od pristojbe zračne luke, koji je, ovisno o slučaju, uvećan za financiranja dodijeljena dodatnom mjerom opisanom u nastavku, nije veći od stvarnih troškova nastalih provedbom dotičnih zadataka. Budući da sredstva za amortizaciju odgovaraju ulaganjima ostvarenima na temelju tih zadataka, dotični troškovi obuhvaćaju operativne troškove i troškove osoblja nastale provedbom tih zadataka te dio općih troškova povezanih s tim zadatcima ([114]). Upravitelji moraju voditi višegodišnja izvješća o prihodima nastalima od pristojbe zračne luke i o dodatnoj mjeri te troškovima dotičnih zadataka. Kad se utvrdi pozitivan preostali iznos, on se unosi u kumulativna izvješća prethodnih godina iz kojih može proizaći pozitivan ili negativan preostali iznos. Taj se preostali iznos uzima u obzir pri utvrđivanju cijene pristojbe za sljedeću godinu. Nadalje, na sve preostale iznose utječu financijski troškovi koje snosi upravitelj.

(192) Od svojeg uvođenja, mjera financiranja pristojbom zračne luke morala je biti upotpunjena dodatnom mjerom. Naime, troškovi sigurnosti i zaštite, za razliku od prihoda od pristojbe zračne luke, nisu razmjerni zračnom prometu. U tom kontekstu, radi postizanja ravnoteže troškova sigurnosti i zaštite, u zračnim lukama slabog prometa pokazalo se potrebnim utvrditi višu cijenu pristojbe zračne luke koju su korisnici smatrali previsokom. Tako je za te zračne luke predviđena mogućnost utvrđivanja niže razine pristojbe zračne luke od razine potrebne za pokrivanje troškova te primjena dodatne mjere financiranja kako bi se, kad je to potrebno, mogli financirati zadatci koji se mogu financirati pristojbom zračne luke.

(193) U tom su pogledu različite dodatne mjere slijedile jedna drugu. Francuska su se tijela isprva poslužila uzajamnim fondom pod nazivom Interventni fond za zračne luke i zračni prijevoz („FIATA") koji je uveden zajedno s pristojbom zračne luke prethodno navedenim Zakonom br. 98-1266 od 30. prosinca 1998. Taj je fond, djelomično financiran pristojbom civilnog zrakoplovstva, zamijenio Fond za poravnanje u zračnom prometu („FPTA") koji je bio prvotno namijenjen financiranju zračnih linija u svrhu regionalnog razvoja i regionalnog planiranja. Financijska sredstva fonda FIATA pokrivala su iste zadatke koje su pokrivala sredstva fonda FPTA te su proširena na zadatke pokrivene pristojbom zračne luke kao dodatak toj pristojbi u malim zračnim lukama. Konkretno, zadatci fonda FIATA bili su

([110]) Opasnost od naleta životinja odnosi se posebno na opasnost od naleta ptica koja se očituje sudaranjem zrakoplova i ptica što narušava sigurnost osoba i robe u zrakoplovu.

([111]) Provedba tog zadatka može, na primjer, obuhvatiti postavljanje i održavanje ograda koje dijele javnu zonu od zone ograničenog kretanja ili uvođenje sustava videonadzora prostora na prilazu zoni ograničenog kretanja

([112]) Taj zadatak posebno obuhvaća mjerenja buke koja su povezana s putanjama zrakoplova te kontrole kvalitete zraka i vode u okolici zračne luke.

([113]) Smatra se da su zadatci koji se mogu financirati pristojbom zračne luke oni koji su prethodno opisani.

([114]) Opći su troškovi uglavnom povezani s pomoćnim djelatnostima, poput upravljanja ljudskim potencijalima, financijskih poslova, financijskog nadzora ulaganja, nabave, nenamjenskih informatičkih sustava, pravne službe, općih usluga, opće službe, računovodstvenih poslova i nadzora upravljanja.

uglavnom podijeljeni u dva različita „odjela”: odjel „zračnih luka” za dodatno pokrivanje zadataka sigurnosti i zaštite u malim zračnim lukama te odjel „zračnog prometa” za subvencije zračnih linija čija je svrha regionalan razvoj i prostorno planiranje. Odluke o plaćanju subvencija iz fonda FIATA za dodatno financiranje zadataka sigurnosti i zaštite donesene su na temelju mišljenja upravnog odbora odjela „zračnih luka” fonda FIATA.

(194) FIATA je 2005. ukinut te se dotično financiranje dvije godine provodilo izravno iz državnog proračuna na temelju istih operativnih načela, što je uključivalo mišljenje upravnog odbora. Država je 2008. tu mjeru zamijenila uvođenjem uvećanih pristojba zračne luke što je kod određenih zračnih luka za učinak imalo utvrđivanje veće razine pristojbe od one koja je bila potrebna za pokrivanje troškova zadataka sigurnosti i zaštite. Ostvareni se višak raspoređivao najmanjim zračnim lukama kako bi dopunio dohodak od pristojbe zračne luke.

(195) Kako je prethodno navedeno, u godišnjim su izvještajima upravitelja zračnih luka, koje provjeravaju upravna tijela, navedeni procijenjeni i ostvareni troškovi te procijenjeni i ostvareni prihodi koji proizlaze iz pristojbe zračne luke i dodatne mjere. Jednako tako, godišnji izvještaji koje vode upravitelji, na temelju kojih se izračunava preostali iznos stvarnih troškova i prihoda, koji, ako je pozitivan, dovodi do smanjenja pristojbe te utječe na financijske troškove koje snose upravitelji, istodobno obuhvaćaju dohodak od pristojbe zračne luke i financiranja ostvarena na temelju dodatne mjere. Mehanizam sastavljanja izvještaja, provođenja kontrole i *a posteriori* usklađivanja namijenjen je sprječavanju da se isplate javna sredstva veća od stvarno nastalih troškova te se primjenjuje na pristojbu zračne luke i na dodatnu mjeru.

(b) Ocjena općeg sustava financiranja državnih zadataka povjerenih francuskim zračnim lukama

(196) Kako je Komisija istaknula u novim smjernicama, Sud je utvrdio da djelatnosti koje su načelno odgovornost države pri izvršavanju službenih ovlasti kao javnog tijela nisu gospodarske naravi i općenito nisu obuhvaćene okvirom pravila dodjele državnih potpora ([115]). U skladu s novim smjernicama ([116]), djelatnosti u zračnoj luci poput kontrole zračnog prometa, djelatnosti policije, carine, vatrogasne službe i djelatnosti potrebne za zaštitu civilnog zrakoplovstva od nezakonitih radnji te ulaganja u infrastrukturu i opremu potrebnu za provođenje tih djelatnosti općenito se smatraju negospodarskima.

(197) Nadalje, u novim se smjernicama navodi da javno financiranje negospodarskih djelatnosti ne predstavlja državnu potporu ako je strogo ograničeno na naknadu troškova nastalih tim djelatnostima te ako ne dovodi do neopravdane diskriminacije među zračnim lukama. U smjernicama je, u pogledu tog drugog uvjeta, navedeno da, ako je u predmetnom pravnom poretku uobičajeno da civilne zračne luke moraju snositi određene troškove koji su svojstveni njezinu upravljanju, za razliku od drugih civilnih zračnih luka, moglo bi se smatrati da su potonje u prednosti, neovisno o tome jesu li ti troškovi povezani s djelatnošću koja se općenito smatra djelatnošću negospodarske naravi ([117]).

(198) Djelatnosti koje se financiraju općim sustavom financiranja državnih zadataka u francuskim zračnim lukama, kao što je opisano u odjeljku 8.1.1.2., proizlaze iz zaštite civilnog zrakoplovstva od nezakonitih radnji ([118]), zadataka policije ([119]), spasilačkih i vatrogasnih službi u pogledu zrakoplova ([120]), zaštite zračnog prometa ([121]) te zaštite ljudskog i prirodnog okoliša ([122]). Te se djelatnosti mogu zakonito smatrati odgovornošću države u izvršavanju njezinih službenih ovlasti kao javnog tijela. Prema tome, Komisija tvrdi da je Francuska ispravno smatrala da su ti zadatci „državnog”, odnosno negospodarskog karaktera u pogledu prava o državnim potporama.

(199) Iz toga proizlazi da Francuska može predvidjeti javno financiranje namijenjeno nadoknadi troškova koje snose upravitelji zračnih luka u pogledu provedbe tih zadataka, ako je ono nacionalnim zakonodavstvom propisano jednako za sve zračne luke i pod uvjetom da to financiranje ne dovodi do prekomjerne naknade ni do diskriminacije među zračnim lukama.

([115]) Presuda Suda od 16. lipnja 1987., Komisija/Italija, C-118/85, Zb., str. 2599., t. 7. i 8., i presuda Suda od 4. svibnja 1988., Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, Zb., str. I-2479., t. 18.

([116]) Točka 35.

([117]) Točke 36. i 37.

([118]) Toj kategoriji pripadaju pregled predane prtljage, putnika i ručne prtljage te kontrola zajedničkog pristupa zoni ograničenog kretanja.

([119]) Tom je kategorijom obuhvaćena automatizirana granična kontrola biometrijskom identifikacijom.

([120]) Kao što je prethodno navedeno, te su tri kategorije izričito navedene u novim smjernicama kao primjeri negospodarske djelatnosti.

([121]) Suzbijanje opasnosti od naleta životinja dio je te kategorije.

([122]) Mjere nadzora okoliša pripadaju toj kategoriji.

(200) Stoga valja, s jedne strane, utvrditi da se prethodno opisan sustav primjenjuje na sve francuske civilne zračne luke, kako u pogledu opsega zadataka za koje se ostvaruje naknada tako i u pogledu mjera financiranja. Tako je ispunjen uvjet o nediskriminaciji. Naime, ako je francuskim zakonodavstvom upraviteljima zračnih luka povjereno izvršavanje državnih zadataka, za financiranje tih zadataka nadležna je država, a ne dotični upravitelji. Tako naknada troškova povezanih s tim zadatcima iz javnih fondova ne dovodi do smanjenja troškova koje bi uobičajeno, na temelju francuskog pravnog poretka, morali snositi upravitelji zračnih luka.

(201) S druge strane, iz opisa navedenog u odjeljku 8.1.1.2. proizlazi da se sustav predviđen francuskim zakonodavstvom temelji na strogim mehanizmima kontrole troškova koja se provodi *a priori* i *a posteriori* te kojim se osigurava da upravitelji zračnih luka putem pristojbe zračne luke i dodatne mjere ostvaruju samo strogo nužne iznose za pokrivanje troškova.

(202) Iz toga slijedi da financiranja koja primaju upravitelji zračnih luka, među kojima i upravitelji Zračne luke Angoulême, u skladu s tim sustavom ne predstavljaju državne potpore.

8.1.2. *Državna sredstva i pripisivost državi*

8.1.2.1. Postojanje državnih sredstava

(203) U skladu s pravnim okvirom utvrđenim Sporazumom iz 2002., a zatim i Podugovorom iz 2009. više je lokalnih vlasti i drugih javnih tijela dodijelilo subvencije uzastopnim upraviteljima Zračne luke. Ti su subjekti CG16, COMAGA, CCBC, SMAC i CCI Angoulême.

(204) Kako bi se utvrdilo jesu li sredstva CCI Angoulême bila državna sredstva, Komisija primjećuje da javna ustanova upravnog karaktera predstavlja autonomni upravni subjekt koji je pod strogom kontrolom središnje uprave francuske države ([123]). Osim toga, opći proračun trgovačke i industrijske komore (CCI) financira se poreznim prihodima ostvarenima od poduzeća upisanih u registar trgovine i društava. Komisija zato smatra da su sredstva komore CCI Angoulême državna sredstva.

(205) Nadalje, sredstva regionalnih vlasti jesu državna sredstva u skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a ([124]). Tako su osnivački članovi sindikata SMAC, koji su ugovorno obvezni financirati vlastitim sredstvima račune tog sindikata, trgovačke i industrijske komore, regionalne vlasti ([125]) ili javni subjekti koji se i sami sastoje od regionalnih vlasti. Stoga Komisija smatra da su sredstva sindikata SMAC državna sredstva.

8.1.2.2. Pripisivost mjera državi

(206) Komisija tvrdi da su odluke subjekata uređenih javnim pravom koji odobravaju dodjelu dotičnih subvencija pripisive državi ([126]).

(207) Nadalje, Komisija primjećuje da je SMAC javni subjekt bez ijednog zaposlenika koji je upravno integriran u lokalne vlasti koje izravno ili neizravno objedinjuje. Osim toga, odluke o proračunu, kojima su članovi obvezani, donosi sindikalni odbor sastavljen od predstavnika svojih članova. Na temelju tih elemenata, Komisija smatra da su odluke sindikata SMAC o djelatnosti zračne luke pripisive državi.

([123]) U Francuskoj su trgovačke i industrijske komore javne ustanove upravnog karaktera. Općenito, trgovačka i industrijska komora zastupa opći interes svojeg okruga u pogledu trgovine, industrije i usluga. Zadatci i ovlasti trgovačke i industrijske komore propisani su zakonom te se nalaze pod upravnim i financijskim nadzorom države posredstvom ministra financija i infrastruktura te ministra planske gradnje i teritorijalne uprave, od kojih svaki djeluje u svojem području nadležnosti. „Službeni nadzor regionalnih trgovačkih i industrijskih komora te lokalnih trgovačkih i industrijskih komora osigurava regionalni prefekt uz asistenciju regionalnog dužnosnika za javne financije" (članak R 712-2 Trgovačkog zakonika). Nadzorno tijelo raspolaže pravom na informacije. Stoga su tom tijelu upućene određene kategorije akata. Akti se mogu izvršiti samo ako su upućeni nadzornom tijelu. Trgovačkim i industrijskim komorama predsjeda skupština čiji se članovi biraju među zastupnicima poduzeća iz okruga dotične komore.

([124]) Presuda Općeg suda od 12. svibnja 2011., Région Nord-Pas-de-Calais, T-267/08 i T-279/08, Zb., str. II-1999., str. 108.

([125]) Riječ je o CG16.

([126]) Vidjeti, posebno, presudu Suda od 16. svibnja 2002., Francuska/Komisija, 482/99, Zb., str. I-4397., t. od 52. do 56.

(208) U pogledu mjera koje je proveo CCI Angoulême, Komisija prvenstveno ističe da su trgovačke i industrijske komore javne ustanove upravnog karaktera te da su uređene javnim pravom. Komisija naglašava i da su trgovačke i industrijske komore u francuskom pravu kvalificirane kao „posrednička tijela države" te im je dodijeljen zadatak doprinosa gospodarskom razvoju, atraktivnosti i prostornom planiranju te podršci poduzećima i njihovim udruženjima ([127]). Zadatak upravljanja zračnim lukama povjeren trgovačkim i industrijskim komorama proizlazi iz njihove uloge podrške lokalnom i regionalnom razvoju trgovačkih i industrijskih komora, iako je djelatnost upravljanja zračnom lukom gospodarske prirode ([128]).

(209) Komisija ističe i da su trgovačke i industrijske komore u skladu s člankom R712-2 i sljedećima Trgovačkog zakonika pod službenim nadzorom predstavnika države. U tom pogledu, nadzorno tijelo ima pristup svim sjednicama glavne skupštine trgovačkih i industrijskih komora te može dodavati teme na njihov dnevni red. Štoviše, odluke o prvotnim, izmijenjenim i izvršenim proračunima nisu izvršne dok ih nije, makar i prešutno, odobrilo nadzorno tijelo. Stoga su, u ovom slučaju, proračunima predviđene financijske transakcije u korist upravitelja zračnih luka, uključujući CCI-zračna luka ([129]), kako je navedeno u uvodnim izjavama 28. i 29 ove Odluke ([130]).

(210) Uzevši u obzir te elemente, Komisija smatra da je CCI Angoulême, uključujući i odjel CCI-zračna luka, dio javne uprave ([131]) te da su mjere koje je Komisija donijela u korist upravitelja Zračne luke Angoulême nužno pripisive državi.

8.1.3. *Selektivna prednost za upravitelje Zračne luke*

(211) Kako bi se ocijenilo predstavlja li državna mjera potporu dodijeljenu poduzetniku, treba utvrditi je li dotični poduzetnik ostvario gospodarsku prednost zbog koje je izbjegao plaćanje troškova koji bi uobičajeno teretilo njegova vlastita financijska sredstva ili je li ostvario prednost koju ne bi ostvario u uobičajenim tržišnim uvjetima ([132]).

(212) U tom slučaju, francuska tijela ocjenjuju da se Zračna luka Angoulême u cijelosti može smatrati uslugom od općeg gospodarskog interesa. Ta je kvalifikacija povezana s ulogom Zračne luke u području prostornog planiranja te regionalnog gospodarskog i socijalnog razvoja. Stoga se financiranja koja su joj bila dodijeljena ne trebaju smatrati državnim potporama u smislu sudske prakse iz predmeta *Altmark* jer joj nisu dala stvarnu prednost.

(213) Budući da francuska tijela ističu da financijski doprinosi dodijeljeni upraviteljima Zračne luke Angoulême nisu doveli do selektivne prednosti u skladu s prethodno navedenom sudskom praksom iz predmeta *Altmark*, Komisija mora ispitati jesu li uvjeti utvrđeni tom presudom u predmetnom slučaju zadovoljeni. U tom pogledu, treba podsjetiti da je Sud u toj presudi presudio da naknade dodijeljene za izvršavanje obveza pružanja javne usluge ne predstavljaju potpore u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, ako su ispunjena četiri sljedeća kumulativna uvjeta:

— poduzetnik korisnik stvarno je bio zadužen za izvršavanje obveza pružanja javne usluge i te su obveze jasno utvrđene (prvi uvjet),

— parametri na temelju kojih se izračunava naknada unaprijed su objektivno i transparentno utvrđeni (drugi uvjet),

([127]) Članak L 710-1 Trgovačkog zakonika glasi kako slijedi: „ustanove ili komore na razini departmana dio su mreže trgovačkih i industrijskih komora te svaka od njih, u svojstvu posredničkog tijela države, ima svoju ulogu u zastupanju interesa industrije, trgovine i usluga pred javnim ili stranim tijelima. […] Mreža i sve ustanove te komore na razini departmana od kojih se ona sastoji, pridonose gospodarskom razvoju, atraktivnosti i prostornom planiranju te podršci poduzećima i njihovim udruženjima ispunjavajući, u uvjetima predviđenima odlukom, sve zadatke od općeg interesa potrebne za ispunjenje tih zadataka".

([128]) Prethodno navedenim člankom L 710-1 utvrđeno je sljedeće: „u tom pogledu, sve ustanove ili komore na razini departmana koje tvore mrežu mogu, poštujući eventualne sektorske sheme koje se na njih primjenjuju, osigurati sljedeće: […] 5. zadatak osnivanja i upravljanja opremom, posebno luka i zračnih luka".

([129]) Komisija ističe da nije potrebno razlikovati CCI Angoulême i poseban odjel pod nazivom CCI-zračna luka koji je namijenjen upravljanju zračnom lukom u skladu s pravilima o državnim potporama, s obzirom na to da taj odjel koji upravlja Zračnom lukom Angoulême nema vlastitu pravnu osobnost zasebnu od one CCI Angoulême te je tek ogranak unutarnjeg odjela CCI Angoulême bez autonomije odlučivanja osim kada je riječ o svakodnevnom upravljanju Zračnom lukom. Nadalje, Francuska ni treće osobe nisu utvrdile da bi mjere koje su predmet formalnog istražnog postupka trebalo pripisati jedino odjelu CCI-zračna luka.

([130]) Vidjeti, posebno, presudu Suda od 2. veljače 1988., Van der Kooy/Komisija, C-67/85, C-68/85 i C-70/85, Zb., str. 219., t. 37.

([131]) Vidjeti Odluku Komisije o državnoj potpori N563/05, Francuska – Potpora društvu Ryanair (linija Toulon – London) (SL C 204, 26.8.2006., str. 4.).

([132]) Vidjeti posebno presudu Suda od 14. veljače 1990., Francuska/Komisija, C-301/87, Zb., str. I-307, t. 41.

— naknada ne premašuje iznos potreban za pokrivanje svih ili djelomičnih troškova nastalih pri izvršavanju obveza javne usluge, uzimajući u obzir odgovarajuće prihode i razumnu dobit za izvršavanje tih obveza (treći uvjet), i

— ako poduzetnik koji treba izvršiti obveze javne usluge nije odabran postupkom javne nabave, razina potrebne naknade utvrđuje se na temelju analize troškova koje bi tipični poduzetnik, koji ima dobru upravu i odgovarajuća potrebna sredstva kako bi mogao zadovoljiti zahtjeve za potrebne javne usluge, imao pri izvršavanju tih obveza, uzimajući u obzir odgovarajuće prihode i razumnu dobit za izvršavanje tih obveza (četvrti uvjet).

(214) U svojoj Komunikaciji o primjeni pravila o državnim potporama na naknadu dodijeljenu za pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa ([133]) (dalje u tekstu: „Komunikacija o uslugama od općeg gospodarskog interesa"), Komisija je predvidjela smjernice kojima se pojašnjavaju zahtjevi o naknadi usluga od općeg gospodarskog interesa. U toj su komunikaciji razmotreni različiti uvjeti utvrđeni u presudi *Altmark*, tj. pojam usluge od općeg gospodarskog interesa u smislu članka 106. UFEU-a, potreba za ovlaštenjem, obveza utvrđivanja parametara naknade, načela o potrebi za izbjegavanjem prekomjernih naknada i načela o odabiru pružatelja usluge.

(215) Budući da su uvjeti utvrđeni u presudi *Altmark* kumulativni, nepoštovanje samo jednog od tih uvjeta dovodi do toga da se mjere koje se ispituju kvalificiraju kao državne potpore u smislu prava Unije. Prema tome, uzimajući u obzir mjere koje se ispituju, Komisija smatra prikladnim i dovoljnim ispitati jesu li u svim promatranim razdobljima ispunjena sva četiri uvjeta iz presude *Altmark*.

8.1.3.1. Definicija usluga od općega gospodarskog interesa (prvi uvjet)

(a) Okvir analize

(216) Prvi uvjet utvrđen u presudi *Altmark* odnosi se na definiciju zadatka usluge od općeg gospodarskog interesa. Taj se zahtjev podudara s onim iz članka 106. stavka 2. UFEU-a ([134]) na temelju kojeg su poduzetnici koji upravljaju uslugom od općeg gospodarskog interesa poduzetnici zaduženi za „poseban zadatak" ([135]). Općenito, „poseban zadatak javne usluge" upućuje na to da upravitelj ne bi preuzeo ili ne bi preuzeo u istoj mjeri ili istim uvjetima pružanje neke usluge da u obzir uzima samo svoj poslovni interes ([136]). Države članice Unije tu vrstu usluga mogu podvrgnuti posebnim obvezama na temelju kriterija općeg interesa.

(217) Ipak, Komisija smatra da ne bi bilo prikladno pridodati posebnim obvezama javne usluge djelatnost koju već obavljaju ili koju mogu obavljati na zadovoljavajući način i u uvjetima (cijena, objektivna obilježja kvalitete, kontinuitet i pristup usluzi) koji su u skladu s općim interesom, kako ga je utvrdila država, poduzetnici koje svoje djelatnosti obavljaju u uobičajenim tržišnim uvjetima. Kada je riječ o pitanju može li uslugu pružiti tržište, treba podsjetiti da je nadležnost Komisije u pogledu definicije usluge od općeg gospodarskog interesa ograničena na provjeru je li dotična država članica počinila očitu pogrešku u ocjeni smatrajući neku uslugu uslugom od općeg gospodarskog interesa ([137]).

(218) Osim toga, ako na razini Unije postoje posebna pravila, njima se povezuje diskrecijsko pravo država članica, ne dovodeći u pitanje ocjenu Komisije u svrhu utvrđivanja je li usluga od općeg gospodarskog interesa točno utvrđena za potrebe kontrole državnih potpora ([138]).

(219) Općenito, Komisija ne isključuje *a priori* da se upravljanje zračnom lukom može smatrati uslugom od općeg gospodarskog interesa. U tom pogledu, u novim je smjernicama navedeno da je takva kvalifikacija moguća u opravdanim slučajevima ([139]), primjerice kad je regija u nedostatku zračne luke izolirana od ostatka Unije u mjeri u kojoj je to štetno za njezin socijalni i gospodarski razvoj. Takva ocjena, koja se odnosi na postojanje stvarnog zahtjeva za javnu uslugu, trebala bi uzeti u obzir druge načine prijevoza, primjerice brze željeznice ili trajektne

([133]) Komunikacija Komisije o primjeni pravila o državnim potporama Europske unije na naknadu dodijeljenu za pružanje usluga od općega gospodarskog interesa (SL C 8, 11.1.2012., str. 4.).
([134]) Presuda Općeg suda od 12. veljače 2008., BUPA/Komisija, T-289/03, Zb., str. II-81., t. 171. i 224.
([135]) Vidjeti, posebno, presudu Suda od 21. ožujka 1974., BRT/SABAM, 127/73, Zb., str. 313.
([136]) Vidjeti prethodno navedenu Komunikaciju o uslugama od općeg gospodarskog interesa, t. 46. i 47.
([137]) Vidjeti prethodno navedenu Komunikaciju o uslugama od općeg gospodarskog interesa, t. 47.
([138]) Vidjeti prethodno navedenu Komunikaciju o uslugama od općeg gospodarskog interesa, t. 46.
([139]) Vidjeti točke od 69. do 73. novih smjernica.

pomorske veze. U takvim slučajevima javna tijela mogu nametnuti obvezu pružanja javne usluge zračnoj luci kako bi se osiguralo da zračna luka ostane otvorena za komercijalni promet.

(220) Komisija u tom pogledu podsjeća da cilj od općeg interesa koji žele postići javna tijela treba, kako bi bila opravdana kvalifikacija usluge od općeg gospodarskog interesa, mora nadmašiti cilj gospodarskog razvoja djelatnosti ili određenih regija, kao što je to predviđeno u članku 107. stavku 3. točki (c) UFEU-a. Naime, Sud je utvrdio da je usluga od općeg gospodarskog interesa usluga koja ima posebna obilježja u odnosu na ostale gospodarske djelatnosti ([140]) te da su poduzetnici koji upravljaju uslugom od općeg gospodarskog interesa poduzetnici zaduženi za „poseban zadatak" ([141]). Općenito, Komisija smatra da se zadatci koje izvršava upravitelj zračne luke mogu smatrati uslugama od općeg gospodarskog interesa samo ako bi dio ili cijela regija koja ima zračnu luku, u nedostatku potonje, bila izolirana od ostatka EU-a tako da je doveden u pitanje njezin gospodarski i socijalni razvoj.

(221) U svojoj odluci o pokretanju postupka Komisija je, u bitnome, ocijenila da se zadatci upravljanja zračnom lukom koji obuhvaćaju navedene obveze pružanja javnih usluga, primjerice usluga povezanih s održavanjem operativnog stanja i pristupa infrastrukturi, mogu smatrati uslugom od općeg gospodarskog interesa. Naprotiv, razvoj glavnog zračnog čvorišta, posebno za komercijalne letove – neovisno o postojanju linija s obvezom pružanja javnih usluga – ne može se smatrati uslugom od općeg interesa.

(222) U tom pogledu Komisija ističe, s jedne strane, da su zračne luke s redovnim linijama koje su najbliže Zračnoj luci Angoulême udaljene više od sat i pol vožnje automobilom ([142]). S druge strane, iako Angoulême zauzima središnji položaj na zapadu kontinentalne Francuske, nije povezan autocestama ni brzim željeznicama kao istok Francuske. U tom je pogledu važno napomenuti da su obveze pružanja javnih usluga bile nametnute tijekom jednog dijela razdoblja koje se ispituje između Zračnih luka Angoulême i Lyon, u skladu s europskim zakonodavstvom na snazi ([143]). Te su obveze pružanja javne usluge bile posebno namijenjene osiguranju dovoljne redovne prijevozne usluge s polaskom iz Angoulêmea i dolaskom u isti grad ([144]).

(223) Nadalje, Komisija podsjeća da se prosječni promet Zračne luke Angoulême tijekom razdoblja koja se ispituju smanjio te je iznosio manje od 200 000 putnika godišnje ([145]), a poslovni je račun te Zračne luke ukazivao na strukturni manjak, kao što proizlazi iz prethodno navedene uvodne izjave 17.

(224) Uzevši u obzir obilježja svojstvena Zračnoj luci Angoulême, može se smatrati da upravitelj koji u obzir uzima samo svoj poslovni interes ne bi preuzeo upravljanje tom Zračnom lukom, barem u uobičajenim tržišnim uvjetima.

(225) Prema tome, uzevši u obzir geografsku situaciju Angoulêmea u pogledu prometne mreže kojom grad raspolaže, nedostatak zračne luke u blizini koja bi putnicima mogla biti prigodno zamjensko prometno sredstvo, vrlo slab promet i strukturno deficitaran karakter Zračne luke, Komisija smatra da Francuska nije počinila očitu grešku u ocjeni s obzirom na to da se zadatci upravitelja Zračne luke Angoulême povezani samo s održavanjem zračne luke u operativnom stanju te s pristupom infrastrukturi mogu smatrati uslugom od općeg gospodarskog interesa. Naprotiv, komercijalni razvoj zračne luke uvođenjem novih zračnih linija ili proširenjem nezrakoplovnih djelatnosti u načelu ne predstavlja uvjet od općeg interesa kojim bi se opravdala kvalifikacija usluge od općeg gospodarskog interesa. Posebno, Komisija smatra da naknada neto troškova nastalih pružanjem usluge od općeg gospodarskog interesa koju plaćaju javna tijela ne treba utjecati na gospodarske poticaje upravitelju zračne luke da uspostavi poslovne veze sa zračnim prijevoznicima.

(226) Uzevši u obzir ta razmatranja, Komisija treba za svako dotično razdoblje upravljanja utvrditi djelatnosti upravitelja Zračne luke Angoulême koje bi mogle biti obuhvaćene opsegom usluga od općeg gospodarskog interesa i one koje to ne bi mogle biti.

([140]) Presuda Suda od 10. prosinca 1991., Merci convenzionali porto di Genova, C-179/90, Zb., str. I-5889., t. 27.; presuda Suda od 17. srpnja 1997., GT-Link, C-242/95, Zb., str. I-4449., t. 53., i presuda Suda od 18. lipnja 1998., Corsica Ferries, C-266/96, Zb., str. I-3949., t. 45.

([141]) Vidjeti, posebno, prethodno navedenu presudu Suda BRT/SABAM.

([142]) Vidjeti uvodnu izjavu 14. ove Odluke, tablicu 1.

([143]) Uredba Vijeća (EEZ) br. 2408/92 od 23. srpnja 1992. o pristupu zračnih prijevoznika Zajednice zračnim linijama unutar Zajednice (SL L 240, 24.8.1992., str. 8.), koja je potom zamijenjena Uredbom (EZ) br. 1008/2008 Europskog Parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici (SL L 293, 31.10.2008., str. 3.).

([144]) Članak 4. stavak 1. točka (a) prethodno navedene Uredbe (EEZ) br. 2408/92.

([145]) Vidjeti prethodno navedenu tablicu 2.

(b) Opseg usluga od općeg gospodarskog interesa

(227) U pogledu razdoblja od 2002. do 2006. kad je CCI-zračna luka upravljao Zračnom lukom, sklopljen je Sporazum iz 2002. kako bi se osiguralo obavljanje zadataka pružanja javne usluge, povezanih sa zrakoplovnim uslugama i kontinuitetom pružanja javne usluge ([146]). Njegova je svrha bila i omogućiti razvoj Zračne luke. U izlaganju koje je prethodilo tom Sporazumu navedeno je da su potpisnici „odlučili ujediniti svoje napore kako bi utvrdili i financirali politiku razvoja i uređenja Zračne luke Angoulême te upravljanja potonjom".

(228) Uzevši u obzir argumentaciju iz uvodnih izjava od 221. do 226., Komisija smatra da se zadatci upravljanja opisani u Ugovoru o koncesiji i odgovarajućom specifikacijom održavanja zračne luke u operativnom stanju i pristupa infrastrukturi mogu smatrati zadatcima od općeg interesa te da time što se ti zadatci smatraju uslugama od općeg gospodarskog interesa nije počinjena očita pogreška u ocjeni.

(229) Naprotiv, cilj komercijalnog razvoja zračne luke uvođenjem novih zračnih linija ili proširenjem nezrakoplovnih djelatnosti ne ispunjava uvjet od općeg interesa kojim bi se opravdala kvalifikacija usluga od općeg gospodarskog interesa. Taj se cilj ne može opravdati ciljem regionalnog razvoja na koji upućuju francuska tijela.

(230) Međutim, treba napomenuti da su, u ovom slučaju, stvarno plaćene naknade pokrivale troškove nastale uvođenjem novih linija, sklapanjem ugovora s novim zračnim prijevoznicima ili proširenjem nezrakoplovnih djelatnosti Zračne luke Angoulême, nego su pokrivale samo djelatnosti koje se mogu smatrati uslugama od općeg gospodarskog interesa.

(231) Kada je riječ o razdoblju od 2007. do 2011. u kojem su SMAC i CCI-zračna luka zajedno upravljali Zračnom lukom, treba napomenuti, s jedne strane, da su statutom sindikata SMAC od 21. prosinca 2006. njemu povjereni zadatci uređenja, opremanja, održavanja, upravljanja i poslovanja Zračne luke Angoulême. S druge strane, Podugovorom sklopljenim 22. siječnja 2009. između sindikata SMAC i komore CCI Angoulême prenesena je nadležnost za ulaganja koja se provode u okviru upravljanja zračnom lukom s odjela CCI-zračna luka na SMAC. Ostali zadatci povezani s upravljanjem zračnom lukom su, na temelju Podugovora, dodijeljeni odjelu CCI-zračna luka.

(232) Osim toga, na temelju statuta sindikata SMAC, predmet poslovanja sindikata obuhvaća „osiguravanje komercijalnih zračnih usluga za putnike i teret, poslovnog, sportskog i turističkog zrakoplovstva, djelatnosti osposobljavanja te sve druge povezane djelatnosti koje mogu pridonijeti tom cilju" Zračnih luka Angoulême i Cognac.

(233) Stoga, kao što je prethodno navedeno u uvodnoj izjavi 225., samo se zadatci upravljanja koji su povezani jedino s održavanjem zračne luke u operativnom stanju te pristupa infrastrukturi mogu smatrati zadatcima od općeg interesa te da se time što se ti zadatci smatraju uslugama od općeg gospodarskog interesa može smatrati da nije počinjena očita pogreška u ocjeni.

(234) Naprotiv, kao što je navedeno u uvodnoj izjavi 225., razvoj komercijalnih letova ne može se smatrati uslugom od općeg gospodarskog interesa, čak i ako je njegov cilj promicanje regionalnog razvoja. Međutim, valja utvrditi da je samo poslovna veza s društvom Ryanair dovela do troškova, koje su snosili SMAC i CCI-zračna luka, posebno povezanih s razvojem novih prijevoznih usluga. Ako SMAC i CCI-zračna luka treba smatrati kao da zajedno izvršavaju gospodarsku djelatnost upravitelja Zračne luke u pogledu društva Ryanair, potrebno je u okviru ispitivanja eventualnih elemenata državne potpore sadržanih u Ugovorima iz 2008. analizirati naknadu koju plaća SMAC za dodatno nastale troškove na temelju tih Ugovora.

(235) Donošenjem odluke sindikata SMAC od 23. lipnja 2001. predviđeno je da SMAC provodi izvanugovorna plaćanja namijenjena osiguravanju komercijalnog razvoja Zračne luke izravno zračnim prijevoznicima. Prema tome, financijske mjere koje odgovaraju djelatnostima povezanima s razvojem novih prometnih usluga ne mogu se smatrati uslugom od općeg gospodarskog interesa te su predmet analize u okviru ocjene mjera potpore dodijeljenih društvu Ryanair ([147]).

([146]) Te su obveze navedene u člancima 20. i 21. specifikacije koncesije iz 2002.
([147]) Vidjeti odjeljak 9. ove Odluke.

(236) Naposljetku, u specifikaciji i tehničkim odredbama koje se odnose na razdoblje zajedničkog upravljanja Zračnom lukom od strane sindikata SMAC i društva SNC-Lavalin, koje počinje 1. siječnja 2012., osim zadataka povezanih s održavanjem zračne luke u operativnom stanju i omogućavanja pristupa infrastrukturi, istaknut je i zadatak promidžbe Zračne luke i razvoja njezinih djelatnosti. Tako, u skladu s člankom 9. specifikacije i tehničkih odredaba, „upravitelj je obvezan raditi u gospodarskom interesu i interesu lokalnog turizma na svim načinima razvoja djelatnosti i turizma Zračne luke". U tom pogledu, iz iste odredbe proizlazi da upravitelj „u tu svrhu osigurava promidžbu Zračne luke među postojećim i potencijalnim korisnicima te dionicima komercijalnog ili poslovnog zrakoplovstva, među turističkim subjektima, subjektima teretnog zračnog prijevoza, subjektima osposobljavanje, zrakoplovnog održavanja ili subjektima koji razvijaju dodatne djelatnosti ili povezane djelatnosti s djelatnošću zračne luke".

(237) U tom pogledu, u izvješću koje je sindikat SMAC podnio povjerenstvu za provedbu javnog natječaja izneseno je da je plan razvoja koji je u okviru proaktivnog scenarija sastavio SNC-Lavalin bio odlučujući pri odabiru te ponude. Usto, iz odluke o odabiru ponude te naknada iz izjave o preuzimanju obveza proizlazi da je upravitelj tog dana predvidio da će ponovno uspostaviti putnički prijevoz s polaskom iz Engleske i Irske putem niskotarifnog zračnog prijevoznika. U dotičnim je planovima predviđeno postupno otvaranje triju linija u razdoblju od šest godina uz otvaranje jedne dodatne linije svake dvije godine.

(238) Stoga, kao što je prethodno navedeno u uvodnoj izjavi 225., samo se zadatci upravljanja koji su povezani jedino s održavanjem zračne luke u operativnom stanju te pristupa infrastrukturi mogu smatrati zadatcima od općeg interesa te se time što se ti zadatci smatraju uslugama od općeg gospodarskog interesa ne može smatrati da je počinjena očita pogreška u ocjeni.

(239) Naprotiv, kao što je navedeno u uvodnoj izjavi 225., razvoj komercijalnih letova ne može se smatrati uslugom od općeg gospodarskog interesa, čak i ako je njegov cilj promicanje regionalnog razvoja. Financijske mjere koje odgovaraju tim djelatnostima ne mogu se smatrati namijenjenima za financiranje usluge od općeg gospodarskog interesa.

(240) Međutim, treba napomenuti da same naknade koje su od siječnja 2012. stvarno plaćene upravitelju Zračne luke nisu proizlazile iz troškova nastalih razvojem komercijalnih letova. Francuska su se tijela obvezala da će Komisiju obavijestiti o svim mogućim mjerama potpore koje bi SMAC ili njegovi osnivački subjekti mogli u budućnosti dodijeliti zračnim prijevoznicima za upravljanje linijama s polaskom iz Zračne luke Angoulême.

(c) Postojanje ovlaštenja

(241) Budući da je riječ samo o zadatcima koje francuska tijela mogu valjano smatrati uslugom od općeg gospodarskog interesa, Komisija treba osigurati da je upravitelj ili da su upravitelji Zračne luke Angoulême za svako promatrano razdoblje bili stvarno zaduženi ovlaštenjem za izvršavanje obveza pružanja javne usluge. U tom pogledu, treba podsjetiti da poduzetnik mora biti zadužen za izvršavanje obveza pružanja javne usluge aktom ili nizom akata koji, u skladu sa zakonodavstvom država članica, mogu biti sastavljeni u obliku zakona, propisa ili ugovora. U skladu s praksom Komisije, kodificirane u Komunikaciji o uslugama od općeg gospodarskog interesa, zahtijeva se da je u aktu ili nizu akata predviđeno barem sljedeće ([148]):

— sadržaj i trajanje obveza pružanja javne usluge,

— poduzetnik i, kada je potrebno, predmetno državno područje,

— vrsta svih isključivih ili posebnih prava koje je tom poduzetniku dodijelilo dotično tijelo,

— sustavi za izračunavanje, praćenje i preispitivanje naknade i

— detaljna pravila za izbjegavanje i povrat moguće prekomjerne naknade.

i. Razdoblje od 2002. do 2006.

(242) Kada je riječ o razdoblju od 2002. do 2006., koncesija za izgradnju, održavanje i upravljanje Zračnom lukom dodijeljena je ministarskom odlukom komori CCI Angoulême. Uvjeti kojima je ta koncesija uređena utvrđeni su u Ugovoru o koncesiji sklopljenom na trajanje od pet godina između ministra zaduženog za civilno zrakoplovstvo i

([148]) Vidjeti prethodno navedenu Komunikaciju o uslugama od općeg gospodarskog interesa, t. 52.

odjela CCI-zračna luka. Usto, određene subvencije komore CCI i doprinosi lokalnih vlasti odjelu CCI-zračna luka ([149]) dodijeljeni su na temelju Sporazuma iz 2002. Naposljetku, postupkom utvrđivanja proračuna koji se dodjeljuje Zračnoj luci, koji je utvrđen okružnicom br. 111 od 30. ožujka 1992. o utvrđivanju proračunskih, računovodstvenih i financijskih pravila primjenjivih na komoru CCI Angoulême, jamči se da dotični iznosi predstavljaju stvarne naknade i, u tom kontekstu, izbjegava prekomjerna naknada. U tom pogledu, treba naglasiti da su u toj okružnici predviđeni i mehanizmi nadzora nepostojanja prekomjerne naknade ([150]). Nadalje, financijski izvještaji i proračuni Zračne luke bili su do 31. prosinca 2006. dostavljani i Službi za civilno zrakoplovstvo koja je zadužena za davanje mišljenja nadzornom tijelu komore CCI Angoulême prije odobravanja ili neodobravanja financijskih izvještaja i proračuna, s obzirom na to da je država koncedent Zračnoj luci.

(243) Komisija stoga smatra da je zadatak upravljanja zračnom lukom povjeren komori CCI Angoulême putem akta koji ispunjava uvjete utvrđene u presudi *Altmark*.

ii. Razdoblje od 2007. do 2011.

(244) U tom su razdoblju zadatci pružanja javne usluge bili povjereni upraviteljima nizom akata. S jedne strane, statutom sindikata SMAC od 21. prosinca 2006. povjereni su mu zadatci uređenja, opremanja, održavanja, poslovanja Zračne luke Angoulême i upravljanja potonjom. Njime je predviđen i automatski upis troškova sindikata SMAC u proračune njegovih članova ([151]). S druge strane, Podugovorom sklopljenim 22. siječnja 2009. na tri godine između sindikata SMAC i komore CCI Angoulême prenesena je nadležnost za ulaganja koja se provode u okviru upravljanja zračnom lukom s odjela CCI-zračna luka na sindikat SMAC. Ostali su zadatci povezani s upravljanjem zračnom lukom, na temelju Podugovora o upravljanju, dodijeljeni odjelu CCI-zračna luka.

(245) Naposljetku, postupkom utvrđivanja proračuna koji se dodjeljuje Zračnoj luci, koji je utvrđen okružnicom br. 111 od 30. ožujka 1992. o utvrđivanju proračunskih, računovodstvenih i financijskih pravila primjenjivih na CCI, jamči se da dotični iznosi predstavljaju stvarne naknade i, u tom kontekstu, izbjegava prekomjerna naknada. Njime su predviđeni i mehanizmi nadzora ([152]). Osim toga, CCI je u svojstvu koncesionara do 31. prosinca 2008., zatim u svojstvu podizvoditelja do 31. prosinca 2011., podnosio svoje izvršene, prvotne i izmijenjene proračune (račun dobiti i gubitka, račun rashoda i prihoda, sposobnost samofinanciranja) sindikatu SMAC kako bi ih on odobrio kao koncedent u skladu s odredbama statuta sindikata SMAC.

(246) Komisija stoga smatra da je zadatak upravljanja zračnom lukom povjeren sindikatu SMAC i komori CCI Angoulême aktom koji ispunjava uvjete utvrđene u presudi *Altmark*.

iii. Razdoblje od 1. siječnja 2012.

(247) Upravljanje Zračnom lukom Angoulême i njezino poslovanje bila su povjerena društvu SNC-Lavalin izjavom o preuzimanju obveza od 8. kolovoza 2011. te specifikacijom i tehničkim odredbama na razdoblje od šest godina ([153]). Iako je za većinu obveza ostao nadležan SMAC ([154]), tim su aktima bile utvrđene obveze stranaka u okviru zadataka upravljanja zračnom lukom.

(248) Odgovornosti društva SNC-Lavalin u okviru zadatka upravljanja zračnom lukom navedene su i pobliže objašnjene u specifikaciji i tehničkim odredbama. U skladu s člankom 8. te specifikacije, društvo SNC-Lavalin posebno je zaduženo za sljedeće poslove: izvršavanje državnih zadataka, provođenje usluga AFIS, izvršavanje poslova kojima se jamči sigurna uporaba zračne luke, održavanje zemljišta i komunalnih mreža zračne luke te održavanje kapaciteta prihvata, i kada za to dođe vrijeme, za redovni komercijalni promet. Tim su aktima utvrđena i posebna pravila za izračun naknade koju SMAC plaća društvu SNC-Lavalin. Najveći iznos naknade koji SMAC plaća proizlazi iz izjave o preuzimanju obveza društva SNC-Lavalin. Naposljetku, kada je riječ o redovnom nadzoru nepostojanja prekomjerne naknade, u odredbama Glave III. specifikacije dokumentacije za nadmetanje SMAC je utvrdio detaljna pravila za

([149]) Vidjeti uvodnu izjavu 18. ove Odluke.

([150]) Taj se postupak provodi uglavnom kako slijedi: CCI Angoulême svake godine utvrđuje proračunske smjernice i svaki odjel prema tom okviru sastavlja svoje proračune. Opća služba zračne luke svake godine samostalno podnosi nacrt proračuna za godine n, n + 1 i n + 2. Izabrani članovi odbora komore CCI Angoulême zatim ispituju te proračune te u njih eventualno unose izmjene. Kad ga potvrdi odbor, proračun Zračne luke te proračuni ostalih odjela iznose se na glavnoj skupštini pred izabranim članovima komore CCI Angoulême koji zatim glasaju o odobrenju provedbe tog proračuna. Usto, provodi se i izvješćivanje u redovnim razmacima kako bi se provjerilo je li izglasani proračun dobro izvršen. Tijekom godine n + 1, na glavnoj se skupštini podnosi proračun za godinu „n" s eventualnim opaskama na utvrđena odstupanja. Na glavnoj se skupštini zatim ponovno glasuje kako bi se prihvatili izvršeni proračuni.

([151]) Članak 17. Statuta sindikata SMAC.

([152]) Vidjeti bilješku 150.

([153]) Izjavu o preuzimanju obveza društva SNC-Lavalin od 19. srpnja 2011. SMAC je prihvatio 8. kolovoza 2011. nakon odluke donesene 23. lipnja 2011.

([154]) Vidjeti uvodnu izjavu 23. ove Odluke.

nadzor kojima je omogućena provjera i izbjegavanje prekomjernih naknada doprinosa sindikata SMAC u odnosu na troškove zadataka od općeg gospodarskog interesa koji su povjereni društvu SNC-Lavalin.

(249) Stoga treba uzeti u obzir da je zadatak upravljanja zračnom lukom povjeren i društvu SNC-Lavalin aktom koji ispunjava uvjete utvrđene u presudi *Altmark*.

(250) Prema tome, Komisija tvrdi da su u svakom razdoblju upravljanja Zračnom lukom Angoulême koje je predmet njezine ocjene, upravitelj ili upravitelji stvarno bili ovlašteni za izvršavanje obveza pružanja javne usluge koje obuhvaća održavanje glavnog čvorišta u operativnom stanju te omogućavanje pristupa infrastrukturi. Stoga je ispunjen prvi uvjet utvrđen u presudi *Altmark* u granicama prethodno navedenih zadataka.

8.1.3.2 Odabir pružatelja usluge (četvrti uvjet)

(251) Komisija smatra prikladnim analizirati četvrti uvjet iz presude *Altmark* u pogledu svih promatranih razdoblja.

(252) Komisija podsjeća da, prema tom uvjetu, dodijeljena naknada treba ili proizaći iz postupka javne nabave kojom se omogućuje odabir kandidata sposobnog za pružanje tih usluga po najnižoj cijeni za zajednicu (prvi poduvjet) ili se pri njezinu utvrđivanju treba za referencu uzeti tipičan poduzetnik s dobrom upravom i odgovarajućim potrebnim sredstvima (drugi poduvjet).

(a) Prvi poduvjet

i. Razdoblja od 2002. do 2006. i od 2007. do 2011.

(253) Kada je riječ o razdoblju od 2002. do 2006., koncesija za upravljanje zračnom lukom dodijeljena je komori CCI Angoulême na temelju ministarske odluke ([155]) od 20. rujna 2002. objavljene u Službenom listu Francuske Republike od 5. listopada 2002. U pogledu razdoblja od 2007. do 2011., odlukom prefekta od 21. prosinca 2006. o osnivanju sindikata SMAC te Podugovorom iz 2009. potonjem je povjeren zadatak uređenja, opremanja, održavanja, upravljanja i izravnog ili neizravnog poslovanja Zračne luke Angoulême.

(254) Ti jednostrani i ugovorni upravni akti nisu bili izričito doneseni nakon otvorenog, transparentnog i nediskriminirajućeg postupka javne nabave pri kojem bi se mogle usporediti različite potencijalne ponude te utvrditi naknada bez državne potpore.

(255) U tom pogledu, Komisija smatra da u prethodno navedenim razdobljima uvjeti provedenog postupka nisu omogućili da se osigura učinkovito tržišno natjecanje, a time i zadatak upravljanja Zračnom lukom Angoulême. Prema tome, postupkom odabira upravitelja Zračne luke Angoulême nije zadovoljen prvi dio četvrtog uvjeta iz presude *Altmark* jer njime nije omogućen odabir kandidata koji je sposoban pružati usluge po najnižoj cijeni za zajednicu.

ii. Razdoblje od 1. siječnja 2012.

(256) Upravljanje Zračnom lukom i njezino poslovanje povjereni su nakon postupka javne nabave društvu SNC-Lavalin u skladu s člankom 21. Direktive 2004/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([156]). Nadalje, francuska su tijela prije tog postupka objavila oglas o javnoj nabavi u *Službenom listu Europske unije*.

(257) Međutim, treba utvrditi da su francuska tijela, s obzirom na to da nisu bila obvezna provesti formalizirani postupak, imala na raspolaganju širok diskrecijski prostor pri odabiru kome će dodijeliti ovlasti ([157]). Stoga bi ovakav postupak koji javnom naručitelju daje toliki diskrecijski prostor mogao ograničiti sudjelovanje zainteresiranih subjekata.

([155]) Odluka o koncesiji Zračne luke Angoulême-Brie-Champniers Trgovačkoj i industrijskoj komori Angoulêmea (CCI Angoulême).
([156]) Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća 2004/18/EZ od 31. ožujka 2004. o usklađivanju postupaka za sklapanje ugovora o javnim radovima, ugovora o javnoj nabavi robe te ugovora o javnim uslugama (SL L 134, 30.4.2004., str. 114.).
([157]) Među kriterijima za odabir nalazio se kriterij pod nazivom „ekonomski najpovoljnija ponuda koja je ocjenjena, prema kriterijima navedenima u specifikaciji, u pozivu na nadmetanje ili na pregovaranje ili u opisnoj dokumentaciji".

(258) Stoga Komisija smatra da se postupak proveden u ovom slučaju ne može smatrati dovoljnim kako bi zadovoljio četvrti uvjet utvrđen u presudi *Altmark* ([158]).

(259) Prema tome, Komisija treba potvrditi da je postupkom javne nabave provedenim u ovom slučaju omogućen odabir kandidata sposobnog za pružanje usluga po najnižoj cijeni za zajednicu.

(260) Ugovor je sastavljen na temelju sljedećih elemenata: (i.) trajanje od šest godina, (ii.) ugovorna obveza pružatelja usluga u zamjenu za najveći iznos naknade za uravnoteženje računa Zračne luke koji snosi SMAC (iii.) paušalna naknada za pružene usluge, (iv.) odredba o podjeli dobiti od upravljanja. Potencijalni su kandidati bili pozvani da podnesu osnovni prijedlog (bez komercijalnog prometa) i prijedlog koji odgovara proaktivnom scenariju (s komercijalnim prometom). U tom pogledu, u izvješću o nadmetanju podnesenom povjerenstvu za provedbu javnog natječaja istaknute su dvije konkurentne ponude. Osim društva SNC-Lavalin, društvo APCO ([159]) predočilo je osnovni i proaktivni scenarij. U pogledu tehničke vrijednosti ponude društva SNC-Lavalin koja odgovara proaktivnom scenariju, cijene koje su dva konkurenta ponudila za cijelo razdoblje navedene su kako slijedi:

(U tisućama EUR)

	Doprinos za uravnoteženje	Naknada	Ukupni troškovi sindikata SMAC
SNC-Lavalin	2 359	1 074	3 433
APCO	5 463	480	5 943

(261) Nadalje, u izvješću o nadmetanju koji je sindikat SMAC podnio povjerenstvu za provedbu javnog natječaja istaknuto je da su oba kandidata predložila osnovni i proaktivni scenarij ([160]). Taj drugi scenarij, na kojem se temeljio odabir tijela koje dodjeljuje ovlasti, odgovara planu strateške orijentacije namijenjenom osiguravanju komercijalnog razvoja Zračne luke Angoulême. U izvješću podnesenom povjerenstvu za provedbu javnog natječaja navedeno je da je naknada društvu SNC-Lavalin, koje je pobijedilo na javnom natječaju, jednaka u oba scenarija. Međutim, najveći iznos naknade za uravnoteženje računa Zračne luke, koji snosi SMAC, a predložilo ga je društvo u ponudi na javni natječaj, ukazao je na odstupanje u zajamčenim najvećim iznosima naknade za uravnoteženje. Ako, kao što je navedeno u predmetnom izvješću, u okviru proaktivnog scenarija prosječna dodatna godišnja naknada iznosi 30 000 EUR, ta dodatna naknada nije jednako raspoređena tijekom cijelog trajanja Ugovora. Naime, razlika između osnovnog i proaktivnog scenarija utvrđena je kako slijedi (u tisućama EUR):

(U tisućama EUR)

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

(262) Prema tome, Komisija smatra da tijelo koje dodjeljuje ovlasti nije odabralo ponudu koja bi omogućila uslugu po najnižoj cijeni za zajednicu. Naime, osnovni scenarij koji je predložio SNC-Lavalin, povoljniji od osnovnog scenarija društva APCO, trebao je zajamčiti pristup Zračnoj luci Angoulême i njezino održavanje u operativnom stanju. Naprotiv, svrha je proaktivnog scenarija bila da se omogući komercijalni razvoj Zračne luke. Ta druga usluga nije bila nužna za osiguravanje prve usluge te se, u svakom slučaju, nije mogla smatrati uslugom od općeg gospodarskog interesa. Stoga pružatelj usluge nije odabran na temelju najpovoljnije ponude kako bi se osiguralo pružanje javnih usluga po najnižoj cijeni za zajednicu.

([158]) Vidjeti točku 66. prethodno navedene Komunikacije o uslugama od općeg gospodarskog interesa.

([159]) Osnovan u siječnju 2011., APCO je društvo kći u stopostotnom vlasništvu komore CCI Limoges i Haute-Vienne. Njezin je predmet poslovanja savjetovanje o upravljanju zračnom lukom, osposobljavanje osoblja zračne luke, vođenje, upravljanje i razvoj zračnih luka, zemaljske usluge i sigurnost zračnih luka.

([160]) Vidjeti uvodnu izjavu 20. ove Odluke.

(263) Uklonjene su sumnje koje je Komisija iznijela u odluci o pokretanju postupka u pogledu izvanugovornih plaćanja namijenjenih osiguravanju komercijalnog razvoja Zračne luke za koje Komisija smatra da se ne mogu opravdano obuhvatiti opsegom usluga od općeg gospodarskog interesa ([161]). Odlukom sindikata SMAC od 23. lipnja 2001. predviđeno je, naime, da te mjere SMAC plaća izravno zračnim prijevoznicima. Stoga se ta mjera treba analizirati u skladu s pravom o državnim potporama u okviru nadzora mjera dodijeljenih društvu Ryanair/AMS ([162]).

(264) U pogledu tih elemenata, Komisija smatra da uvjeti postupka javne nabave kojim je sklopljen ugovor s društvom SNC-Lavalin nisu omogućili da se osigura odabir ponude koja će omogućiti uslugu po najnižoj cijeni za zajednicu te da stoga prvi poduvjet četvrtog uvjeta iz presude *Altmark* nije ispunjen.

(b) Drugi poduvjet

(265) Kada je riječ o razdobljima od 2002. do 2006. i od 2007. do 2011., na francuskim je tijelima bilo da dokažu da je pri utvrđivanju referentne naknade uzet tipičan poduzetnik s dobrom upravom i odgovarajućim potrebnim sredstvima.

(266) U tom pogledu, Komisija tvrdi da Francuska nije dostavila takve podatke. Osim toga, Komisija tvrdi da naknada nije bila utvrđena u odnosu na *a priori* utvrđenu osnovicu troškova niti usporedbom strukture troškova drugih usporedivih upravitelja zračnih luka. Kada je riječ o prethodno navedenim razdobljima, Komisija ne raspolaže elementima usporedbe potrebnima za ocjenu ispunjenja uvjeta o odabiru pružatelja usluga.

(267) Uzevši u obzir prethodno navedeno, Komisija smatra da četvrti uvjet presude *Altmark* nije ispunjen u pogledu razdoblja od 2002. do 2006. i od 2007. do 2011.

(268) Isti se zaključak nameće u pogledu razdoblja od 1. srpnja 2012. s obzirom na to da Komisija ne raspolaže elementima usporedbe potrebnima za ocjenu ispunjenja uvjeta o odabiru pružatelja usluga. Stoga četvrti uvjet iz presude *Altmark* nije ispunjen ni u tom razdoblju.

(269) Budući da četvrti uvjet iz presude *Altmark* nije ispunjen, Komisija smatra da je dotičnim mjerama dodijeljena prednost uzastopnim upraviteljima Zračne luke Angoulême, koju potonji ne bi imali u uobičajenim tržišnim uvjetima.

8.1.4. *Utjecaj na trgovinu unutar EU-a i na tržišno natjecanje*

(270) Kada država članica dodijeli financijsku potporu kojom se jača položaj poduzetnika u odnosu na ostale poduzetnike koji se natječu u trgovini unutar Zajednice, valja smatrati da ta potpora utječe na takvu trgovinu. Prema ustaljenoj sudskoj praksi ([163]), kako bi određena mjera narušavala tržišno natjecanje, dovoljno je da dotični korisnik potpore bude konkurentan drugim poduzetnicima na tržištima otvorenima tržišnom natjecanju.

(271) Općenito, treba napomenuti, kao što je Ryanair potvrdio u svojim opaskama, da su upravitelji zračnih luka Unije jedni drugima konkurentni kada je riječ o privlačenju zračnih prijevoznika. Naime, zračni prijevoznici određuju na temelju različitih kriterija na kojim će linijama poslovati i odgovarajuću učestalost letova. Ti kriteriji uključuju potencijalne klijente koje mogu očekivati na tim linijama, ali i obilježja zračnih luka do kojih te linije vode.

(272) Zračni prijevoznici posebno uzimaju u obzir kriterije poput vrste usluga zračne luke, stanovništvo ili gospodarske djelatnosti u okolici zračne luke, zagušenja, cestovnog pristupa ili razine naknada te općih poslovnih uvjeta za uporabu infrastrukture zračne luke i usluga. Razina naknada ključni je element jer bi se javna sredstva koja se dodjeljuju zračnoj luci mogla upotrijebiti za održavanje naknada zračnih luka na umjetno niskoj razini kako bi se privuklo zračne prijevoznike te bi se time značajno moglo narušiti tržišno natjecanje ([164]).

([161]) Vidjeti uvodnu izjavu 225. ove Odluke.
([162]) Vidjeti odjeljak 9. ove Odluke.
([163]) Presuda Općeg suda od 30. travnja 1998., Het Vlaamse Gewest/Komisija, T-214/95, Zb., str. II-717.
([164]) Vidjeti nove smjernice, točka 43.

(273) Stoga zračni prijevoznici raspoređuju svoju sredstva, pogotovo kada je riječ o zrakoplovima i opremi, na različite linije ovisno o uslugama koje upravitelji zračnih luka nude te o cijenama koje potonji utvrde za te usluge.

(274) Budući da je tržište usluga zračnih luka otvoreno tržišnom natjecanju unutar Unije, prednosti dodijeljene uzastopnim upraviteljima Zračne luke Angoulême dovode do mogućeg utjecaja na trgovinu među državama članicama umjetnim povećavanjem ponude usluga zračne luke u Angoulêmeu u odnosu na uobičajene tržišne uvjete. Prema tome, Komisija smatra da dotične mjere mogu narušiti tržišno natjecanje i utjecati na trgovinu unutar Unije.

8.1.5. *Zaključak o postojanju potpore*

(275) U pogledu sve prethodno iznesene argumentacije, Komisija je zaključila sljedeće:

— Uzevši u obzir posebna obilježja Zračne luke Angoulême, Francuska je mogla smatrati, ne počinivši očitu pogrešku u ocjeni, da su se u svim razdobljima koja su se ispitivala u okviru ove Odluke zadatci upravljanja povezani samo s održavanjem Zračne luke u operativnom stanju i omogućavanjem pristupa njezinoj infrastrukturi mogli smatrati uslugom od općeg gospodarskog interesa

— Gospodarski razvoj Zračne luke opravdan komercijalnim razlozima, naprotiv, ne može se smatrati uslugom od općeg gospodarskog interesa, neovisno o promatranom razdoblju.

— Javna naknada dodijeljena u svrhu financiranja zadataka pružanja javne usluge obuhvaćenih opsegom usluga od općeg gospodarskog interesa nije u skladu s četvrtim uvjetom iz presude *Altmark*, neovisno o razdoblju koje se ispituje u okviru ove Odluke. Stoga te mjere predstavljaju državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a

8.2. **Spojivost s unutarnjim tržištem mjera dodijeljenih upraviteljima Zračne luke**

(276) Najprije, nužno je napomenuti da treba analizirati samo spojivost s unutarnjim tržištem javnih naknada koje su primali uzastopni upravitelji Zračne luke Angoulême za usluge od općeg gospodarskog interesa. Kao što je prethodno utvrđeno u uvodnoj izjavi 225., djelatnosti povezane s razvojem komercijalne djelatnosti zračne luke, uključujući i one čiji je cilj promicanje regionalnog razvoja ne mogu se smatrati uslugom od općega gospodarskog interesa. U tom slučaju, ove djelatnosti nisu dovele do isplate naknada uzastopnim upraviteljima Zračne luke Angoulême u razdobljima na koje se odnosi ova Odluka.

8.2.1. *Spojivost potpora dodijeljenih upraviteljima Zračne luke*

(277) Komisija smatra da se Odluka o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. primjenjuje na potpore dodijeljene tijekom bilo kojeg razdoblja na koje se odnosi ova Odluka. Naime, u skladu s člankom 10. točkom (b) Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. „svaka potpora koja je stupila na snagu prije 31. siječnja 2012., a nije bila spojiva s unutarnjim tržištem niti izuzeta od obveze prijave u skladu s Odlukom 2005/842/EZ, no ispunjava uvjete utvrđene ovom Odlukom, smatrat će se spojivom s unutarnjim tržištem i izuzetom od obveze prethodne prijave".

(278) Međutim, najprije treba istaknuti da se članak 4. točka (f) Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011., kojom se predviđa da se ovlaštenje kojim se dodjeljuje dotična potpora mora izričito pozivati na tu Odluku, ne primjenjuje se u ovom kontekstu. Budući da su dotične potpore iz ovog slučaja dodijeljene prije stupanja na snagu Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011., ne može se zahtijevati da se ovlaštenja koja se ispituju pozivaju na tu Odluku, a da se članak 10. točku (b) Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. ne liši korisnog učinka. Drugo, zbog ekonomičnosti postupka, Komisija smatra da može ispitati primjenu Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. na potpore dodijeljene prije 31. siječnja 2012., a da prethodno ne ispita jesu li te potpore nesukladne s Odlukom 2005/842/EZ. Naime, članak 10. točka (b) Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. ima za cilj proširiti primjenu navedene Odluke na nespojive potpore dodijeljene prije njezina stupanja na snagu ne isključujući potpore koje bi, ako je potrebno, mogle biti proglašene sukladnima s Odlukom 2005/842/EZ.

8.2.1.1. Uvjeti povezani s područjem primjene

(279) Prema Odluci o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011., naknade za pružanje javnih usluga koje se dodjeljuju poduzetnicima zaduženima za upravljanje uslugom od općega gospodarskog interesa mogu se smatrati spojivima s unutarnjim tržištem pod uvjetom da su dodijeljene zračnoj luci čiji godišnji promet nije veći od 200 000 putnika tijekom dviju poslovnih godina koje prethode dodjeli usluge od općeg gospodarskog interesa. U ovom slučaju, promet Zračne luke Angoulême od 2000. do 2012. nije nikada bio veći od 200 000 putnika.

(280) Razmatrane mjere ulaze u područje primjene Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. te ih stoga treba procjenjivati s obzirom na te uvjete.

8.2.1.2. Uvjet povezan s ovlaštenjem (članak 4. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011.)

(281) Komisija je ocijenila da su ispunjeni prvi i drugi uvjet iz presude *Altmark*, odnosno da je upravljanje stvarnom uslugom od gospodarskog interesa povjereno upraviteljima Zračne luke Angoulême te da su uvjeti o postojanju ovlaštenja ispunjeni. Podsjećamo da se samo zadatci upravljanja zračnom lukom koji su isključivo povezani s njezinim održavanjem u operativnom stanju te s mogućnosti pristupa njezinoj infrastrukturi mogu smatrati uslugama od općeg gospodarskog interesa.

8.2.1.3. Uvjet povezan s naknadom (članci 5. i 6. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011.)

(a) Razdoblja od 2002. do 2006. i od 2007. do 2011.

(282) U skladu s člankom 5. stavkom 1. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011., iznos naknade ne smije premašiti iznos koji je potreban za pokrivanje neto troškova izvršenja obveza pružanja javne usluge, uključujući i razumnu dobit. U ovom slučaju, postupkom utvrđivanja proračuna dodijeljenog zračnoj luci ograničava se naknada na troškove potrebne za izvršenje javne usluge. Prema tome, u točki 2.6. okružnice u kojoj je taj postupak opisan predviđeno je da CCI Angoulême treba za potrebe izrade proračuna odrediti sljedeće: (i.) stanje poslovnih transakcija; (ii.) sposobnost samofinanciranja i (iii.) transakcije dionicama. Osim toga, brojni dokumenti trebaju obvezno biti priloženi prijedlogu proračuna koji je potrebno odobriti (tablice usluga i doprinosi među službama, tablica osoblja i mase plaća itd.). Zato se čini da sve kontrole koje prethode utvrđivanju proračuna jamče *ex ante* da će proračun biti ograničen na najpotrebnije te da je opravdan u pogledu zadataka komore CCI Angoulême. Iz podataka koje su dostavila francuska tijela proizlazi da su potpore dodijeljene samo u svrhu nadoknade operativnog manjka povezanog s upravljanjem Zračne luke Angoulême. Nadalje, mjera kontrole izvršenog proračuna uspostavljenog statutom sindikata SMAC omogućava izbjegavanje bilo kakve *ex post* prekomjerne naknade. Prema tome, iznos naknade nije premašivao iznos koji je neophodan za pokrivanje troškova koji su nastali prilikom izvršavanja obveze pružanja javnih usluga.

(283) Zatim, postojanjem zasebnih računa pružena je mogućnost izdvajanja djelatnosti upravljanja Zračnom lukom Angoulême s računovodstvenog stajališta. Iz financijskih izvještaja odjela CCI-zračna luka, naime, proizlazi da je u njima predviđena zasebna stavka za djelatnosti zračne luke. Ta je mjera dostatno jamstvo za nepostojanje unakrsnih subvencija u korist drugih djelatnosti. Financijski izvještaji i proračuni Zračne luke bili su upućeni i Službi za civilno zrakoplovstvo koja je davala mišljenje nadzornom tijelu komore CCI Angoulême prije odobravanja ili neodobravanja financijskih izvještaja i proračuna, s obzirom na to da je država koncedent Zračne luke. Stoga, naknada je stvarno upotrijebljena za osiguravanje funkcioniranja dotične usluge, a javna su tijela uspostavila postupak kojim se jamči nepostojanje prekomjerne naknade. Komisija, međutim, navodi da takva ocjena nije primjenjiva na troškove nastale poslovanjem društva Ryanair koje pripada zadatcima komercijalnog razvoja ([165]).

(284) Naposljetku, Komisija podsjeća da informacije koje su dostavila francuska tijela dopuštaju utvrditi da su dotične potpore imale jedini cilj pokriti operativni manjak Začne luke u promatranom razdoblju, a da upravitelj od toga nije imao nikakvu dobit.

(b) Razdoblje od 1. siječnja 2012.

(285) Pozivom na javni natječaj transparentno je izražena potreba ponuditelja da utvrdi svoju naknadu pružatelja usluge za upravljanje bez komercijalnog prometa (osnovni scenarij) i za komercijalno poslovanje (proaktivni scenarij). Trebao je utvrditi i najveće jamstvo koje zahtijeva SMAC radi uravnoteženja njegova upravljanja u oba scenarija. Osim toga, SMAC je u svojem pozivu na javni natječaj predvidio odredbu o podjeli dobiti (50 %/50 %) u slučaju da SMAC pruži manji doprinos od najvišeg iznosa utvrđenog u ponudi koji je naveden u specifikaciji dokumentacije za nadmetanje. Nadalje, kao što je već navedeno u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 262., osnovni scenarij koji je predložio SNC-Lavalin, povoljniji od osnovnog scenarija koji je predložio APCO, jamčio je pristup i održavanje Zračne luke Angoulême u operativnom stanju.

(286) Osim toga, izračun naknade temelji se ponajprije na manjku koji je Zračna luka stvarno imala na zasebnom računu ([166]). Upravitelj ima obvezu zatražiti od revizora da certificiraju taj zasebni račun te da dostave svoje godišnje financijske izvještaje sindikatu SMAC.

([165]) Vidjeti uvodnu izjavu 225. ove Odluke.
([166]) Članak 14-1 specifikacija i tehničkih odredbi.

(287) Nadalje, utvrđeno je da se državni doprinos koji prima SNC-Lavalin može svesti na pretpostavku da je iznos potreban za ravnotežu računa Zračne luke niži od najvišeg iznosa utvrđenog u izjavi o preuzimanju obveza. Tim bi se mehanizmom nadoknađivanja trebao umanjiti rizik od *ex post* prekomjerne naknade.

(288) Kada je riječ o redovnim provjerama nepostojanja prekomjerne naknade, u odredbama Glave III. specifikacije dokumentacije za nadmetanje navedena su detaljna pravila za provjeru sindikata SMAC kojima je moguće provjeriti i izbjeći prekomjernu naknadu doprinosa sindikatu SMAC u odnosu na troškove zadataka od općeg gospodarskog interesa koji su povjereni društvu SNC-Lavalin.

(289) U pogledu iznosa naknade, Komisija, međutim, ističe da ravnoteža Ugovora sklopljenog između sindikata SMAC i društva SNC-Lavalin ne počiva na *ex ante* utvrđenoj razumnoj dobiti, nego na paušalnoj naknadi. Komisija ističe i promet Zračne luke koji je do sada bio više nego ograničen, predviđene mehanizme izračuna i provjere naknade, postojanje odredbe o podjeli dobiti kojom se potiče na prethodno opisano upravljanje, i činjenicu da je ponuda društva SNC-Lavalin bila financijski najniža. Uzevši u obzir te elemente, Komisija smatra da naknada dodijeljena na temelju Ugovora između sindikata SMAC i društva SNC-Lavalin može biti proglašena spojivom s unutarnjim tržištem, ako francuska tijela osiguraju da ukupan iznos naknade isplaćene društvu SNC-Lavalin tijekom ukupnog trajanja Ugovora neće premašiti iznos koji je potreban za pokrivanje neto troškova nastalih samim izvršenjem obveza pružanja javne usluge, isključujući troškove komercijalnog razvoja glavnog čvorišta koji obuhvaća razumnu stopu povrata uloženog kapitala.

(290) U tom smislu, francuska tijela trebaju u roku od četiri mjeseca nakon isteka Ugovora sklopljenog između sindikata SMAC i društva SNC-Lavalin Komisiji poslati izvještaj iz kojeg će biti vidljivo da je iznos naknade dodijeljene društvu SNC-Lavalin, uključujući razumnu stopu povrata uloženog kapitala, usklađen s člankom 5. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. za cijelog trajanja Ugovora.

8.2.2. *Zaključak o spojivosti potpora od 2002. do 2017.*

(291) Uzevši u obzir prethodna razmatranja, Komisija zaključuje da su već dodijeljene potpore za upravljanje Zračnom lukom Angoulême od 2002., neovisno o njihovim upraviteljima, spojive s unutarnjim tržištem u pogledu članka 106. stavka 2. UFEU-a i Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011 ([167]).

(292) Kada je, međutim, riječ o društvu SNC-Lavalin, Komisija smatra da se naknada dodijeljena na temelju Ugovora između sindikata SMAC i društva SNC-Lavalin može smatrati spojivom s unutarnjim tržištem, ako Francuska dokaže Komisiji da ukupan iznos naknade koja joj je isplaćena tijekom cijelog trajanja Ugovora ne premašuje iznos potreban za pokrivanje neto troškova nastalih samim izvršenjem obveza pružanja javne usluge, isključujući troškove komercijalnog razvoja glavnog čvorišta koji obuhvaća razumnu stopu povrata uloženog kapitala.

(293) U tom smislu, francuska tijela trebaju u roku od četiri mjeseca nakon isteka Ugovora sklopljenog između sindikata SMAC i društva SNC-Lavalin Komisiji poslati izvještaj iz kojeg će biti vidljivo da je iznos naknade dodijeljene društvu SNC-Lavalin, uključujući razumnu stopu povrata uloženog kapitala, usklađen s člankom 5. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011. za cijelog trajanja Ugovora.

9. **PROCJENA MJERA POTPORA DRUŠTVIMA RYANAIR I AMS**

9.1. **Postojanje potpore u smislu članka 107. Stavka 1. UFEU-a**

(294) Iako su Ugovori službeno potpisani 2008. između sindikata SMAC, s jedne strane, te društava Ryanair i AMS, druge strane, Komisija smatra da je potrebno zajedno ocijeniti ponašanje sindikata SMAC i odjela CCI-zračna luka radi ocjene mjera potpore dodijeljenih društvima Ryanair i AMS. Naime, kao što je prethodno istaknula u uvodnoj izjavi 178., Komisija smatra da su SMAC i CCI-zračna luka od 2007. do 2011. zajedno upravljale Zračnom lukom Angoulême kao glavnim čvorištem

([167]) Komisija smatra primjerenim primijetiti da su dotične mjere potpora koje ulaze u područje primjene Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. spojive s unutarnjim tržištem i u skladu s tom Odlukom te iz istih razloga. Uvjeti sukladnosti Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. za potrebe analize koju je potrebno provesti u ovom slučaju, ne razlikuju se, naime, u bitnome od uvjeta Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2011.

9.1.1. *Pojam poduzetnika i gospodarske djelatnosti*

(295) Kako bi se utvrdilo predstavljaju li mjere iz Ugovora iz 2008. državne potpore, treba utvrditi jesu li njihovi korisnici, Ryanair i AMS, poduzetnici u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Ne može se osporiti da su ta dva društva subjekti koji rade na pružanju usluga zračnog prijevoza i oglašavanja. U tom smislu, obavljaju gospodarske djelatnosti.

9.1.2. *Državna sredstva i pripisivost državi*

9.1.2.1. Prisutnost državnih sredstava

(296) Ugovore iz 2008. sklopio je izravno SMAC. U pogledu elemenata prethodno navedenih u uvodnim izjavama od 203. do 205. ove Odluke, Komisija smatra da sredstva sindikata SMAC predstavljaju državna sredstva.

9.1.2.2. Pripisivost mjera državi

(297) Odluku sindikata SMAC kojom se odobrava potpisivanje Ugovora iz 2008. jednoglasno su odobrili javni subjekti članovi sindikata SMAC koji se izravno ili neizravno sastoji od regionalnih vlasti te trgovačkih i industrijskih komora. Komisija smatra da obilježja tih subjekata utječu na pripisivost državi odluka sindikata SMAC o djelatnosti zračne luke ([168]).

(298) Prema tome, Komisija smatra da sklapanje tih Ugovora podrazumijeva uporabu državnih sredstava u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a i da su odluke o njihovom sklapanju pripisive državi.

9.1.3. *Selektivna prednost*

(299) Da bi se ocijenilo predstavlja li neka državna mjera potporu, treba utvrditi dobiva li poduzetnik koji je prima time selektivnu gospodarsku prednost koju ne bi dobio u uobičajenim tržišnim uvjetima ([169]).

(300) U tom pogledu, Komisija ponajprije napominje da su dotične mjere selektivne jer se odnose isključivo na Ryanair. Naime, sklapanje Ugovora iz 2008. prethodilo je objavi javnih odluka o cijenama u kojima se navodi slična mjera, a počele su se primjenjivati od 1. ožujka 2009. na sve prijevoznike koji su željeli poslovati u Zračnoj luci Angoulême. Nadalje, u presudi od 18. lipnja 2012. koju je donio London Court of International Arbitration (LCIA) o raskidu Ugovora iz 2008. od strane društva Ryanair, navedeno je da su vođeni bilateralni pregovori između predstavnika društva Ryanair i komore CCI Angoulême o uvjetima poslovanja društva Ryanair u Zračnoj luci Angoulême. Ovi su pregovori vođeni od rujna 2009., kada su predstavnici društva Ryanair obavijestili predstavnike odjela CCI-zračna luka o financijskim teškoćama na koje je naišao zračni prijevoznik na liniji London Stansted – Angoulême. Iz tih razgovora proizlazi da su upravitelj Zračne luke i Ryanair predviđali svoje odnose na isključiv način, pri čemu je upravitelj Zračne luke isključio okretanje drugom zračnom prijevozniku.

(301) Zatim, kako bi utvrdila jesu li sklopljeni Ugovori pružili društvu Ryanair gospodarsku prednost, Komisija treba ispitati bi li pretpostavljeni subjekt u tržišnom gospodarstvu, koji bi djelovao umjesto sindikata SMAC i odjela CCI-zračna luka te vođen izgledima za profitabilnost sklopio slične ugovore.

(302) U svrhu primjene ovog načela i uzevši u obzir činjenične okolnosti ovog predmeta, Komisija smatra da najprije treba odgovoriti na sljedeća pitanja:

— Treba li istodobno sklopljeni Ugovor o marketinškim uslugama i Ugovor o uslugama zračne luke analizirati zajedno ili odvojeno?

— Koje bi koristi pretpostavljeni subjekt u tržišnom gospodarstvu koji djeluje umjesto odjela CCI-zračna luka mogao ostvariti Ugovorima o marketinškim uslugama?

([168]) Vidjeti odjeljak 8.1.2.2. ove Odluke.
([169]) Vidjeti osobito presudu Suda od 29. travnja 1999., Španjolska/Komisija, C-342/96, Zb., I-2459, t. 41.

— Koliko je relevantna usporedba uvjeta Ugovora o uslugama zračne luke iz formalnog istražnog postupka s naknadama zračne luke koje obračunavaju druge zračne luke za potrebe primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu?

(303) Drugo, nakon što odgovori na ta različita pitanja, Komisija će primijeniti načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu na dotične različite mjere.

9.1.3.1. Zajednička analiza Ugovora o marketinškim uslugama i Ugovora o uslugama zračne luke

(304) Komisija je u odluci o pokretanju postupka prethodno smatrala da se Ugovor o uslugama zračne luke i Ugovor o marketinškim uslugama koje su sklopili SMAC i zračni prijevoznik Ryanair te AMS trebaju analizirati zajedno za potrebe primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu. Podsjetimo u ovom kontekstu da je, prema mišljenju Općeg suda ([170]), naime, nužno sagledati trgovačku transakciju u cjelini kako bi se provjerilo je li se državni subjekt ponio kao racionalan subjekt u tržišnom gospodarstvu. Komisija stoga ima obvezu pri ocjenjivanju spornih mjera uzeti u obzir sve relevantne elemente i njihov kontekst.

(305) Francuska je u svojim primjedbama poduprla pristup Komisije iz njezine odluke o pokretanju postupka, kojim se zajedno analizira Ugovor o uslugama zračne luke i Ugovor o marketinškim uslugama koji su istodobno sklopljeni. Međutim, neke treće zainteresirane osobe, poput društva Ryanair, osporavaju takav pristup smatrajući da marketinške usluge trebaju biti zasebno analizirane.

(306) Komisija ipak smatra da analiza svih elemenata iz spisa potvrđuje osnovanost odabranog pristupa iz odluke za pokretanje postupka (vidjeti uvodne izjave od 215. do 220. odluke o pokretanju postupka). U tom je smislu primjereno utvrditi da nijedna informacija dostavljena u okviru formalnog istražnog postupka nije dovela u pitanje prethodnu analizu koju je provela Komisija.

(307) Ponajprije, Ugovor o marketinškim uslugama sklopljen je istog dana kao i Ugovor o uslugama zračne luke, a oba su Ugovora sklopile iste stranke. Naime, AMS je društvo kći u stopostotnom vlasništvu društva Ryanair, a njezin se voditeljski kadar sastoji od visokih rukovoditelja društva Ryanair. Prema tome, Ryanair i AMS predstavljaju jedan gospodarski subjekt, u smislu da AMS djeluje u skladu s interesom društva Ryanair i pod njegovom kontrolom te da su koristi koje stvara namijenjene društvu Ryanair, u obliku dividendi ili povećanja vrijednosti društva. Usto, kako će biti podrobnije izloženo u nastavku, Ugovor o marketinškim uslugama povezan je s upravljanjem društva Ryanair zračnom linijom s polaskom iz Zračne luke Angoulême. U Ugovoru o marketinškim uslugama navedeno je, naime, da on proizlazi iz obveze društva Ryanair da upravlja tom zračnom linijom te je stoga sklopljen istodobno s Ugovorom o uslugama zračne luke između sindikata SMAC i društva Ryanair koji je povezan s tom istom zračnom linijom. Prema tome, sama okolnost da je Ugovore o marketinškim uslugama SMAC sklopio s društvom AMS, a ne s društvom Ryanair, ne bi smjela spriječiti da se istodobno sklopljeni Ugovor o marketinškim uslugama i Ugovor o uslugama zračne luke smatraju dijelom samo jedne transakcije.

(308) Zatim, Komisija podsjeća da je Ugovor o marketinškim uslugama povezan s upravljanjem društva Ryanair zračnim linijama s dolaskom u Zračnu luku Angoulême. Komisija smatra da je komercijalna veza između sindikata SMAC i društva Ryanair, s jedne strane, i između sindikata SMAC i društva AMS, s druge strane, mogla biti predviđena samo u okviru otvaranja linije Angoulême – London Stansted od strane društva Ryanair. U tom je pogledu važno istaknuti da je revizijom provedenom u ime javnih tijela Charente ([171]) Ryanair predstavljen kao izravni korisnik „marketinške potpore" koju zračni prijevoznik zahtijeva za otvaranje eventualne niskotarifne zračne linije. Francuska tijela ističu da Ugovori iz 2008. predstavljaju dosljedno, sveobuhvatno i nerazdvojivo ugovorno sredstvo. Zato se čini, sa stajališta sindikata SMAC kao suugovorne stranke, da postoji nerazdvojna veza između Ugovora o marketinškim uslugama i zračnih linija kojima upravlja Ryanair u Zračnoj luci Angoulême.

(309) Ova je procjena ojačana odredbama Ugovora o marketinškim uslugama iz kojih proizlazi da se taj Ugovor temelji na obvezi koju je preuzeo Ryanair o upravljanju zračnom linijom koja je, istodobno, predmet Ugovora o uslugama zračne luke. U članku 1. Ugovora o marketinškim uslugama koji se odnosi na predmet Ugovora navedeno je da se „ovaj Ugovor temelji na obvezi društva Ryanair da upravlja zračnom linijom između Zračnih luka Angoulême i London. Prvotnim su programom letova obuhvaćene tri zračne linije tjedno u razdoblju proljeće/ljeto, osim u slučaju nemogućnosti uzrokovane višom silom". Komisija, nadalje, zamjećuje da se neke odredbe Ugovora o marketinškim uslugama izravno pozivaju na Ryanair do te mjere da ga smatraju ugovornom strankom, iako su se službeno sporazumjeli SMAC i AMS. Tako je, primjerice, u članku 7. Ugovora o marketinškim uslugama navedeno da će „Ryanair, ako raskine Ugovor u određenom trenutku prije isteka treće ugovorne godine, sindikatu SMAC platiti

([170]) Presuda Općeg suda od 17. prosinca 2008., Ryanair/Komisija, T-196/04, Zb., str. II-3643.
([171]) Studija o izgledima Zračnih luka Angoulême Brie-Champnier i Cognac-Chanteaubernard nakon 1. siječnja 2007. koju je 14. lipnja 2006. proveo Alliance ELSA.

ugovornu kaznu od 50 000 EUR za četvrtu godinu te 25 000 EUR za petu godinu, razmjerno svakoj godini i programu letova". Osim toga, u uvodnom izvješću dostavljenom povjerenstvu za provedbu javnog natječaja navedeno je da SNC-Lavalin predlaže otvaranje nove zračne linije u 2013. kojom će upravljati niskotarifni zračni prijevoznik prema britanskim otocima „ako SMAC pristane na tražene marketinške potpore koje procjenjuje na 30 do 35 EUR po putniku u odlasku". Ovim se odredbama uspostavlja veza između izbora donesenih u upravljanju Zračnom lukom Angoulême i Ugovora o marketinškim uslugama.

(310) Tvrdnja društva Ryanair u okviru ovog postupka prema kojoj svrha sklapanja Ugovora o marketinškim uslugama između Zračne luke i društva AMS nije bila povećati stopu popunjenosti letova kojima upravlja Ryanair na liniji Angoulême – London ne bi smjela dovesti u pitanje ovaj zaključak. Predmet Ugovora o marketinškim uslugama bilo je davanje promidžbenog prostora na *web*-mjestu društva Ryanair za promicanje Angoulêmea kao odredišta putovanja među posjetiteljima *web*-mjesta društva Ryanair, a time i klijentima ovog zračnog prijevoznika. Pod pretpostavkom da je tvrdnja društva Ryanair istinita i da se marketinškim ugovorom nije trebao povećati broj putnika koje Ryanair prevozi u/iz Angoulêmea, teško je razumjeti koji je interes Zračna luka mogla imati za sklapanje takvog marketinškog ugovora.

(311) Prema tome, troškovi povezani s Ugovorom o marketinškim uslugama mogli su se, u pogledu sindikata SMAC, pripisati otvaranju zračne linije između Zračnih luka Angoulême i London Stansted. Sa stajališta sindikata SMAC, koristi od tog Ugovora mogle bi se izraziti samo dodatnim prihodima povezanima s putničkim prometom na liniji Angoulême – London Stansted koja je bila jedina linija na kojoj je Ryanair poslovao iz Zračne luke Angoulême.

(312) Ugovor o marketinškim uslugama stoga je neodvojiv od Ugovora o uslugama zračne luke koji je istodobno sklopljen te od usluga zračnog prijevoza koje su predmet tog Ugovora. Iz prethodno iznesenih činjenica tim više proizlazi da kada ne bi bilo dotičnih zračnih linija (a time ni Ugovora o uslugama zračne luke na koje se odnosi), Ugovor o marketinškim uslugama ne bi nikako bilo moguće razumno gospodarski obrazložiti u pogledu Zračne luke Angoulême te stoga ne bi bio sklopljen. Ryanair je tada bio jedini veliki zračni prijevoznik koji je letio u tu Zračnu luku i koji je mogao povećati promet. Da je Zračna luka željela promicati promet drugih zračnih linija na kojima posluju drugi zračni prijevoznici, konkurenti društva Ryanair, bilo bi razumno misliti da se Zračna luka ne bi oglašavala na *web*-mjestu društva Ryanair. Naime, kako je prethodno navedeno, u Ugovoru o marketinškim uslugama izričito je navedeno da proizlazi iz obveze društva Ryanair da upravlja zračnom linijom između Zračnih luka Angoulême i London Stansted te su, nadalje, predviđene marketinške usluge čiji je glavni cilj osigurati promicanje te zračne linije.

(313) Zaključno, s obzirom na prethodno iznesene elemente, Komisija smatra da treba zajedno analizirati Ugovor o marketinškim uslugama i Ugovor o uslugama zračne luke (dalje u tekstu: „Ugovori iz 2008."), koji predstavljaju jednu transakciju, kako bi utvrdila predstavljaju li državnu potporu.

9.1.3.2. Koristi koje je subjekt u tržišnom gospodarstvu mogao očekivati od Ugovora o marketinškim uslugama i cijene koje je bio spreman platiti za te usluge

(314) Radi primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu u ovom slučaju, treba usporediti ponašanje komore CCI-Angoulême i sindikata SMAC kao potpisnika Ugovora iz 2008. s ponašanjem pretpostavljenog subjekta u tržišnom gospodarstvu koji upravlja Zračnom lukom Angoulême.

(315) Analizirajući tako utvrđenu transakciju, treba procijeniti koristi koje bi taj pretpostavljeni subjekt u tržišnom gospodarstvu, vođen izgledima za profitabilnost, mogao očekivati od marketinških usluga. U tom pogledu, opći učinci takvih usluga na turizam i gospodarsku djelatnost regije ne smiju se kao takvi uzeti u obzir. Važni su samo učinci takvih usluga na profitabilnost zračne luke jer su to jedini učinci koje bi pretpostavljeni subjekt u tržišnom gospodarstvu uzeo u obzir.

(316) U tom pogledu, cilj je marketinških usluga poticanje posjećenosti zračnih linija iz ugovora o marketinškim uslugama i odgovarajućih ugovora o uslugama zračne luke jer su osmišljene kako bi promicale takve zračne linije. Čak i ako prvenstveno dotični zračni prijevoznik ima ovu korist, trebalo bi smatrati da je ima i upravitelj zračne luke. Naime, porast broja putnika mogao bi se kod upravitelja zračne luke očitovati u porastu prihoda od određenih naknada zračne luke i u porastu nezrakoplovnih prihoda koji, osobito, proizlaze iz djelatnosti parkiranja, restorana i drugih trgovina.

(317) Stoga je neporecivo da bi subjekt u tržišnom gospodarstvu koji bi upravljao Zračnom lukom Angoulême umjesto odjela CCI-zračna luka i sindikata SMAC mogao uzeti u obzir taj pozitivni učinak u trenutku razmatranja sklapanja Ugovora o marketinškim uslugama i odgovarajućeg Ugovora o uslugama zračne luke. On bi to učinio procjenjujući utjecaj dotične zračne linije na svoje buduće prihode i troškove te, u tom kontekstu, procjenjujući broj putnika koji bi letjeli na tim linijama, a koji bi bio odraz pozitivnog učinka marketinških usluga. Osim toga, taj bi učinak bio procijenjen za vrijeme ukupnog upravljanja dotičnim zračnim linijama, kao što je predviđeno Ugovorom o uslugama zračne luke i Ugovorom o marketinškim uslugama.

(318) Kada upravitelj zračne luke sklapa ugovor kojim se predviđaju promidžbene radnje određenih zračnih linija, moguće je i da se potonjim predviđa stopa popunjenosti (ili faktor iskorištenosti) ([172]) na dotičnim zračnim linijama koju upravitelj uzima u obzir pri procjeni svojih budućih prihoda. U tom pogledu, Komisija prima na znanje mišljenje društva Ryanair prema kojem Ugovori o marketinškim uslugama nisu odražavali samo trošak upravitelja zračne luke, nego su odražavali i moguću korist.

(319) Nadalje, treba utvrditi jesu li se u pogledu pretpostavljenih subjekata u tržišnom gospodarstvu koji upravlja Zračnom lukom Angoulême umjesto odjela CCI-zračna luka i sindikata SMAC, mogle razumno očekivati te kvantificirati i druge koristi osim onih koje proizlaze iz pozitivnog učinka posjećenosti zračnih linija koje su predmet Ugovora o marketinškim uslugama za vrijeme upravljanja tim zračnim linijama, kako je predviđeno Ugovorom o marketinškim uslugama ili Ugovorom o uslugama zračne luke.

(320) Neke treće zainteresirane osobe podupiru tu tezu, a među njima osobito Ryanair u svojoj studiji od 17. siječnja 2014. Studija od 17. siječnja 2014. temelji se na ideji prema kojoj marketinške usluge koje kupuje upravitelj zračne luke, poput odjela CCI-zračna luka i sindikata SMAC, jačaju imidž Zračne luke te, posljedično, trajno potiču rast broja putnika koji se ovom Zračnom lukom služe i na drugim zračnim linijama osim onih koje su navedene u Ugovoru o marketinškim uslugama i Ugovoru o uslugama zračne luke tijekom Ugovorom predviđenog trajanja upravljanja. Posebice, iz te studije proizlazi da, prema mišljenju društva Ryanair, marketinške usluge djeluju tako da proizvode trajne pozitivne učinke na posjećenost zračne luke i nakon isteka ugovora o marketinškim uslugama.

(321) Najprije treba primijetiti, u tom pogledu, da se nijednim elementom iz spisa ne sugerira da je tijekom sklapanja Ugovora o marketinškim uslugama koji je predmet formalnog istražnog postupka upravitelj Zračne luke predvidio i *a fortiori* kvantificirao eventualne pozitivne učinke ugovora o marketinškim uslugama zračnih linija koje nisu predmet tog Ugovora, ili s vremenskog stajališta, nakon isteka tog Ugovora. Francuska nije, uostalom, predložila metodu kojom bi se omogućila procjena eventualne vrijednosti koju bi pretpostavljeni tržišni subjekt koji upravlja Zračnom lukom Angoulême umjesto odjela CCI-zračna luka i sindikata SMAC pripisao tim učincima u trenutku procjene mogućnosti sklapanja Ugovora iz 2008. Prema tome, te učinke, uz pretpostavku da su dokazani, upravitelji zračne luke nisu ni u kojem slučaju uzeli u obzir pri potpisivanju Ugovora s društvima AMS i Ryanair.

(322) Nadalje, i trajni se karakter tih učinaka čini nesigurnim na temelju raspoloživih podataka. Moguće je da je promidžba grada Angoulêmea i njegove regije na *web*-mjestu društva Ryanair mogla potaknuti osobe koje posjećuju to *web*-mjesto da kupe karte društva Ryanair do Angoulêmea u trenutku u kojem su imale pristup tom oglasu ili nešto poslije. Međutim, malo je vjerojatno da bi sjećanje na taj oglas viđen pri posjećivanju *web*-mjesta društva Ryanair moglo potrajati i utjecati na njihovu kupnju zrakoplovnih karata i nakon nekoliko tjedana. Promidžbena kampanja može imati trajnih učinaka kada se promidžbene radnje provode s pomoću jednog ili više medija oglašavanja kojima su potrošači često izloženi tijekom određenog razdoblja. Primjerice, promidžbena kampanja na televizijskim ili radijskim postajama namijenjenima široj publici, vrlo posjećenim *web*-mjestima i/ili na više oglasnih ploča postavljenih na otvorenom ili na javnim mjestima mogla bi imati takav trajan učinak ako potrošači imaju pasivan i opetovan pristup tim medijima. Naprotiv, malo je izgledno da promidžbena radnja ograničena samo na *web*-mjesto društva Ryanair može imati učinak znatno veći od trajanja promidžbene radnje. Nadalje, čak i vlasnici vrlo priznatih marki nastavljaju marketinškim kampanjama promicati svoje marke, što ne bi imalo racionalnu gospodarsku opravdanost ako bi se slijedila argumentacija društva Ryanair.

(323) Naime, vrlo je vjerojatno da većina osoba ne posjećuje dovoljno često *web*-mjesto društva Ryanair da bi sam posjet ostavio trajno sjećanje na promidžbu regije, koja se provodi na tom *web*-mjestu. Dva elementa znatno potkrjepljuju ovu primjedbu. Prvo, u skladu s Ugovorom o marketinškim uslugama, promidžba regije Angoulême na početnoj stranici *web*-mjesta društva Ryanair svodila se na pet odlomaka od 150 riječi u odjeljku „Top Five Things To Do" stranice odredišta Angoulême – Cognac i na postojanje obične poveznice na početnoj stranici www.ryanair.com prema *web*-mjestu koje je odredio SMAC tijekom ograničenih, čak vrlo kratkih razdoblja (24, 17 i 12 dana godišnje tijekom prve tri godine). Priroda tih promidžbenih radnji (postojanje obične poveznice ograničene promidžbene

([172]) Stopa iskorištenosti ili faktor iskorištenosti utvrđeni su kao omjer zauzetih sjedala u zrakoplovima koji se rabe za let na dotičnoj zračnoj liniji.

vrijednosti) te njihovo kratko trajanje mogu imati vrlo ograničen učinak u vremenu nakon njihova završetka, tim više što su te radnje bile ograničene samo na *web*-mjesto društva Ryanair i nisu prenesene u druge medije. Drugo, ostale marketinške radnje predviđene Ugovorom sklopljenim s društvom AMS odnosile su se samo na *web*-mjesto koje se odnosi na odredište Angoulême. Vrlo je vjerojatno da većina ljudi tu stranicu ne posjećuju često i to čine samo kada su potencijalno zainteresirani za to odredište.

(324) Prema tome, ako su marketinške usluge mogle potaknuti posjećenost zračnih linija iz Ugovora o marketinškim uslugama u razdoblju provedbe tih usluga, vrlo je vjerojatno da je takav učinak nakon tog razdoblja ili na drugim zračnim linijama bio uništavan ili zanemariv.

(325) Nadalje, iz studija društva Ryanair od 17. i 31. siječnja 2014. proizlazi da su koristi od Ugovora o marketinškim uslugama koje se odnose na druge zračne linije osim onih iz tih Ugovora i nakon trajanja poslovanja na tim zračnim linijama, kako je predviđeno Ugovorom o marketinškim uslugama i Ugovorom o uslugama zračne luke, vrlo nesigurne i ne mogu biti brojčano iskazane s pouzdanošću koju bi razuman subjekt u tržišnom gospodarstvu ocijenio dostatnom.

(326) Tako su, primjerice, na temelju studije od 17. siječnja 2014., „[…] buduće inkrementalne dobiti koje bi se nastavile nakon predviđenog isteka Ugovora o uslugama zračne luke po svojoj prirodi nesigurne”. Nadalje, ovom su studijom predložene dvije metode *a priori* procjene pozitivnih učinaka Ugovora o marketinškim uslugama, tj. pristup koji se temelji na toku novca („cash flow”) i pristup koji se temelji na kapitalizaciji.

(327) Pristupom temeljenim na toku novca procjenjuju se koristi od Ugovora o marketinškim uslugama i Ugovora o uslugama zračne luke u obliku budućih prihoda upravitelja zračne luke od marketinških usluga i od Ugovora o uslugama zračne luke, nakon što se odbiju odgovarajući troškovi. Pristupom temeljenim na kapitalizaciji, poboljšanje imidža marke zračne luke zbog marketinških usluga smatra se nematerijalnom imovinom koja je nabavljena po cijeni predviđenoj Ugovorom o marketinškim uslugama.

(328) U studiji su, međutim, istaknute brojne teškoće koje proizlaze iz pristupa temeljenog na kapitalizaciji, kojim se ukazuje na nepouzdanost rezultata koji mogu proizaći iz takve metode te se prednost daje pristupu temeljenom na toku novca. U studiji je osobito navedeno sljedeće: „pristupom ‚kapitalizacije' u obzir bi se smio uzimati samo razmjer marketinških troškova koji je pripisiv osnovi nematerijalne imovine neke zračne luke. Međutim, moguće su teškoće u utvrđivanju razmjera marketinških troškova čiji je cilj stvoriti buduće prihode zračne luke (tj. ulaganje u osnovu nematerijalne imovine zračne luke), za razliku od troškova koji stvaraju sadašnje prihode zračne luke”. U studiji je istaknuto i „da bi se pristup ‚kapitalizacije' uspostavio, potrebno je procijeniti prosječno vrijeme tijekom kojega bi zračna luka mogla zadržati klijenta zbog marketinške kampanje društva AMS. U praksi bi, u nedostatku potrebnih podataka, bilo vrlo teško procijeniti prosječno vrijeme zadržavanja klijenata nakon kampanje društva AMS”.

(329) U studiji od 31. siječnja 2014. navedena je i praktična primjena pristupa temeljenog na toku novca. Na temelju tog pristupa, koristi od Ugovora o marketinškim uslugama i Ugovora o uslugama zračne luke i nakon isteka Ugovora o marketinškim uslugama poprimaju oblik „konačne vrijednosti” izračunane na dan isteka Ugovora. Ova je konačna vrijednost izračunana na temelju inkrementalne dobiti koja se očekuje od Ugovora o uslugama zračne luke i Ugovora o marketinškim uslugama u posljednjoj godini primjene Ugovora o uslugama zračne luke. Ta se dobit nastavlja i tijekom sljedećeg razdoblja, u trajanju jednakom trajanju Ugovora o uslugama zračne luke, i usklađuje se prema stopi rasta tržišta zračnog prijevoza u Europi i faktoru vjerojatnosti koji bi se trebao očitovati u mogućnosti Ugovora o uslugama zračne luke i Ugovora o marketinškim uslugama da pridonesu dobiti Zračne luke i nakon što ti Ugovori isteknu. Ta mogućnost stvaranja trajne dobiti proizlazi, na temelju studije od 31. siječnja 2014., iz niza faktora „koji uključuju veći ugled i snažniju marku te vanjske učinke mreže te putnika koji se vraćaju” bez točnijih navoda o tome. Osim toga, ovom se metoda uzima u obzir diskontirana stopa koja odražava kapitalne troškove.

(330) U pogledu faktora vjerojatnosti, studijom se predlaže stopa od 30 % koju smatra razumnom. Međutim, ovom se vrlo teoretskom studijom u tom pogledu ne nude ozbiljna objašnjenja, kvantitativne ni kvalitativne naravi. Ne oslanja se ni na jednu činjenicu o samoj djelatnosti društva Ryanair ni na Ugovor o zračnom prijevozu ili Ugovor o uslugama zračne luke kako bi potkrijepila stopu od 30 %. Njome se ne dovodi ni u kakvu vezu ta stopa i faktori koji se vrlo slabo spominju (ugled, snažna marka, vanjski učinci mreže i putnici koji se vraćaju), a kojima bi se trebale produljiti koristi od Ugovora o uslugama zračne luke i Ugovora o marketinškim uslugama nakon njihova isteka. Naposljetku, uopće se ne oslanja na poseban sadržaj marketinških usluga predviđenih raznim ugovorima s društvom AMS u svrhu analize mjere kojom bi takve usluge mogle utjecati na prethodno navedene faktore.

(331) Usto, ničime se ne pokazuje da će, po isteku Ugovora o uslugama zračne luke i Ugovora o marketinškim uslugama, dobiti koje je na temelju tih Ugovora ostvario upravitelj zračne luke tijekom posljednje godine primjene biti produljene i ubuduće s određenim stupnjem vjerojatnosti. Nije opravdana ni primjerenost stope rasta tržišta zračnog prijevoza u Europi radi procjene učinka Ugovora o uslugama zračne luke i Ugovora o marketinškim uslugama za dotičnu Zračnu luku.

(332) „Konačnu vrijednost" izračunanu prema metodi koju je predložio Ryanair razborit subjekt u tržišnom gospodarstvu vrlo vjerojatno ne bi uzeo u obzir pri procjeni interesa za sklapanje ugovora.

(333) Studijom od 31. siječnja 2014. pokazano je da je metoda „cash flow" mogla dati samo vrlo nesigurne i nepouzdane rezultate, baš kao i metoda „kapitalizacije".

(334) Nadalje, ni Francuska niti ijedna treća zainteresirana osoba nisu dostavile elemente kojima bi dokazali da su metodu koju je u toj studiji predložio Ryanair, ili bilo koju drugu metodu kojom se kvantificirano uzimaju u obzir koristi nastale nakon isteka Ugovora o uslugama zračne luke i Ugovora o marketinškim uslugama zaista i primijenili upravitelji regionalnih zračnih luka usporedivih sa Zračnom lukom Angoulême. Francuska, uostalom, nije iznijela nijednu opasku na studije od 17. i 31. siječnja 2014., a u ovom postupku nije potvrdila njezine zaključke.

(335) Usto, kao što je prethodno navedeno, marketinške usluge koje su predmet formalnog istražnog postupka očito su namijenjene osobama koje bi mogle upotrijebiti zračnu liniju iz Ugovora o marketinškim uslugama. Ako ta zračna linija ne bude obnovljena po isteku Ugovora o uslugama zračne luke, vrlo je malo vjerojatno da bi marketinške usluge mogle i dalje imati pozitivne učinke na promet zračne luke nakon što Ugovor istekne. Upravitelju zračne luke vrlo je teško procijeniti vjerojatnost želi li zračni prijevoznik nastaviti upravljati zračnom linijom nakon isteka roka iz Ugovora o uslugama zračne luke kojim se obvezao njome upravljati. Niskotarifni zračni prijevoznici osobito su pokazali da vrlo dinamično upravljaju otvaranjem i zatvaranjem zračnih linija. Tijekom zaključivanja transakcije poput ove koja se ispituje u ovom formalnom istražnom postupku, razborit subjekt u tržišnom gospodarstvu ne bi smio računati na volju zračnog prijevoznika da produlji upravljanje dotičnom zračnom linijom nakon isteka ugovora.

(336) Nadalje, podredno treba istaknuti da je konačna vrijednost izračunana prema metodi koju je Ryanair predložio u studiji od 31. siječnja 2014. jedino pozitivna (i nema pozitivnog učinka na predvidivu profitabilnost Ugovora o uslugama zračne luke i Ugovora o marketinškim uslugama) u slučaju da je očekivana inkrementalna dobit od tih Ugovora tijekom posljednje godine primjene Ugovora o uslugama zračne usluge pozitivna. Naime, metoda polazi od inkrementalne dobiti koja se očekuje u posljednjoj godini primjene Ugovora o uslugama zračne luke i ubuduće se projicira primjenom dvaju faktora. Prvi faktor predstavlja opći rast europskog tržišta zračnog prijevoza i odražava očekivani rast prometa. Drugi faktor iznosi 30 % i shematski predstavlja vjerojatnost da provedba isteklih ugovora pogoduje sklapanju sličnih ugovora u budućnosti i stvaranju sličnih financijskih tokova. Prema tome, ako je buduća inkrementalna dobit koja se očekuje u posljednjoj godini primjene Ugovora o uslugama zračne luke negativna i sama će konačna vrijednost biti negativna, odražavajući tako činjenicu da sklapanje ugovora nalik onima koji su upravo istekli može, poput njih, dovesti svake godine do smanjenja profitabilnosti zračne luke.

(337) Studijom od 31. siječnja 2014. vrlo je šturo predviđen takav slučaj i ograničen je na navođenje u bilješci, bez komentara i obrazloženja: „[…] nije moguće izračunati nijednu konačnu vrijednost ako je neto inkrementalna dobit plaćanja društva AMS negativna u posljednjoj godini dotičnog razdoblja" ([173]). Kako će biti pokazano u nastavku, svim se dotičnim Ugovorima u ovom predmetu dovodi do rasta predvidljivih inkrementalnih tokova koji su svake godine negativni, a ne samo globalno, u neto diskontiranoj vrijednosti. Tako bi za ove Ugovore „konačna vrijednost" izračunana po metodi koju predlaže Ryanair bila ništavna, odnosno negativna. Uvažavanje takve konačne vrijednosti ne bi dovelo u pitanje zaključak prema kojem različiti ugovori podrazumijevaju gospodarsku prednost.

(338) Zaključno, iz prethodno iznesenoga proizlazi da bi jedina materijalna korist koju bi razborit subjekt u tržišnom gospodarstvu očekivao od ugovora o marketinškim uslugama i kvantificirano uzeo u obzir pri procjeni interesa za sklapanje takvog ugovora, koji prati ugovor o uslugama zračne luke, bila mogući pozitivan učinak marketinških usluga na broj putnika koji putuju na linijama koje su predmet dotičnih ugovora za vrijeme upravljanja tim linijama kao što je predviđeno Ugovorima. Komisija smatra da su druge eventualne koristi ocijenjene suviše nesigurnima da bi bile kvantificirano uzete u obzir i takve teoretske koristi nisu, naime, uzeli u obzir upravitelji Zračne luke Angoulême pri sklapanju predmetnih dogovora.

([173]) Studija od 31. siječnja 2014., bilješka 17.

9.1.3.3. Usporedivost Zračne luke Angoulême s drugim europskim zračnim lukama

(339) Na temelju novih smjernica, u svrhu primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu, postojanje potpore u korist zračnog prijevoznika koji posluje u nekoj zračnoj luci može, načelno, biti isključeno s obzirom na to da cijena utvrđena za usluge zračne luke odgovara „tržišnoj cijeni ili, ako se *ex ante* analizom može dokazati, tj. analizom temeljenom na podatcima koji su raspoloživi u trenutku dodjele mjere te na razvoju predvidivom u tom trenutku, da će sporazum između zračne luke i zračnog prijevoznika dovesti do pozitivnog dodatnog doprinosa dobiti za zračnu luku" ([174]).

(340) Nadalje, prema novim smjernicama, „pri procjeni dogovora između zračne luke i zračnog prijevoznika Komisija će uzeti u obzir i opseg u kojem se procjenjivani dogovor može smatrati dijelom provedbe cjelokupne strategije zračne luke za koju se očekuje da bi barem dugoročno trebala dovesti do profitabilnosti" ([175]). Međutim, s obzirom na to da se radi o prvom pristupu (usporedba s „tržišnom cijenom"), Komisija sumnja da je sada moguće utvrditi prikladan element usporedbe radi određivanja vjerne tržišne cijene usluga koje pružaju zračne luke i smatra da *ex ante* analiza dodatne profitabilnosti predstavlja najrelevantniji kriterij za procjenu dogovora koje zračne luke zaključuju s pojedinim zračnim prijevoznicima ([176]).

(341) U tom je smislu potrebno primijetiti da se, općenito, primjena načela subjekta u tržišnom gospodarstvu pozivanjem na prosječnu cijenu iz drugih sličnih ugovora može pokazati presudnom kada se takva cijena može razumno utvrditi ili se može zaključiti iz drugih tržišnih pokazatelja. Ipak, ta metoda ne može biti jednako relevantna u slučaju usluga zračne luke. Naime, struktura troškova i prihoda može se uvelike razlikovati od jedne zračne luke do druge. Naime, ti troškovi i prihodi ovise o stanju razvoja zračne luke, broju zračnih prijevoznika koji u njoj posluju, o kapacitetu putničkog prometa, stanju infrastrukture i povezanih ulaganja, zakonskom okviru koji se može razlikovati od jedne države članice do druge te manjkovi i obveze koje je zračna luka preuzela u prošlosti ([177]).

(342) Usto, liberalizacija tržišta zračnog prijevoza čini svaku strogo usporednu analizu složenijom. Kao što je vidljivo u ovom slučaju, trgovačke prakse između zračnih luka i zračnih prijevoznika ne temelje se na javnom cjeniku u pogledu pojedinačnih usluga. Naime, ti su trgovački odnosi vrlo raznovrsni. Uključuju podjelu rizika u pogledu posjećenosti te uzajamnih trgovačkih i financijskih odgovornosti, u pogledu generaliziranja mehanizama poticaja te odstupanja između podjele rizika za vrijeme trajanja ugovora. Prema tome, transakcije su međusobno teško usporedive na temelju cijene po povratnom letu ili po putniku.

(343) Ryanair smatra da se načelo razumnog ulagača u tržišnom gospodarstvu može primijeniti ako se usporede određene europske zračne luke. U tom smislu, smatra da su određene europske zračne luke zamjenjive sa Zračnom lukom Angoulême zbog njihove sličnosti ([178]). U studiji koja je u tom pogledu dostavljena Komisiji uspoređuju se pristojbe koje je Ryanair platio Zračnoj luci Angoulême s pristojbama koje zračni prijevoznik plaća drugim zračnim lukama koje se smatraju usporedivima. Ryanair zaključuje da su pristojbe koje primjenjuju druge zračne luke niže od pristojbi Zračne luke Angoulême.

(344) Međutim, Komisija smatra da je metoda usvojena u prethodno navedenoj studiji nedjelotvorna jer je ograničena na usluge i plaćanja iz Ugovora o uslugama zračne luke ne uzimajući u obzir Ugovor o marketinškim uslugama. Kako je prethodno navedeno, Komisija smatra da nakon zajedničke analize tih dvaju povezanih ugovornih dokumenata treba primijeniti kriterij subjekta u tržišnom gospodarstvu. Stoga ne smiju biti uvaženi zaključci usporedne analize koju je dostavio Ryanair.

(345) Prema tome, naknade koje je Ryanair platio za usluge zračne luke u drugim zračnim lukama ne mogu se uzeti kao referentne u svrhu primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu.

([174]) Vidjeti točku 53. novih smjernica.
([175]) Vidjeti točku 66. novih smjernica.
([176]) Vidjeti točke 59. i 61. novih smjernica.
([177]) Vidjeti Odluku Komisije prethodno navedenu u bilješci 69., uvodne izjave 88. i 89.
([178]) Ryanair svoju analizu temelji na studiji koju je 25. lipnja 2012. izradila Oxera.

(346) Nadalje, Komisija primjećuje da je cijena koju je Ryanair stvarno platio za uporabu usluga zračne luke u Zračnoj luci Angoulême bila tijekom 2008. i 2009. negativna. Istina je da negativna cijena koju je upravitelj zračne luke odobrio zračnom prijevozniku zbog visine pristojbi zračnih luka koje ne pokrivaju troškove povezanih usluga može biti u skladu s racionalnim izračunom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Međutim, pod uvjetom da tu negativnu cijenu kroz određeno razdoblje nadoknadi anticipirani porast prihoda nastalih od upravljanja zračnom linijom, podrijetlo tih prihoda jest zrakoplovno ili izvanzrakoplovno. U ovom slučaju, izvanzrakoplovni prihodi nisu mogli biti dostatni i nije ih se moglo razvijati u nužnom i dostatnom omjeru tijekom petogodišnjeg razdoblja Ugovora o uslugama zračne luke.

(347) Naposljetku, malobrojne su zračne luke kod kojih negativna cijena može biti opravdana i ne nalaze se u odabranom uzorku. U tom pogledu Komisija smatra da su značajke zračnih luka u tom uzorku prerazličite da bi poslužile kao zadovoljavajuća osnova za analizu ([179]).

(348) Nadalje, Ryanair nije pokazao po čemu su zračne luke navedene u studiji dovoljno usporedive u pogledu opsega prometa, vrste prometa, vrste i razine usluga zračne luke, blizine nekog velikog grada pokraj zračne luke, broja stanovnika u prihvatnom području, prosperiteta okolnog područja i postojanja drugih geografskih područja koja bi mogla privući putnike ([180]). Ni Francuska ni ijedna treća zainteresirana osoba nisu, uostalom, navele zračne luke koje bi bile dovoljno usporedive sa Zračnom lukom Angoulême u smislu tih različitih kriterija.

(349) U takvim uvjetima, Komisija smatra da se u sadašnjem kontekstu i uzevši u obzir sve elemente koji su joj na raspolaganju ne treba udaljiti od pristupa na koji pozivaju nove smjernice za zračni prijevoz u svrhu primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu na odnose između zračnih luka i zračnih prijevoznika, odnosno *ex ante* analize dodatne (ili inkrementalne) profitabilnosti. Ovaj je pristup opravdan činjenicom da upravitelj zračne luke ima objektivan interes za zaključivanje transakcije sa zračnim prijevoznikom ako može razumno očekivati da će taj posao povećati njegovu dobit (ili smanjiti njegove gubitke) u odnosu na protučinjeničnu situaciju u kojoj takva transakcija ne bi bila zaključena, i to neovisno o bilo kakvoj usporedbi.

9.1.3.4. Zaključak o detaljnim pravilima za primjenu načela subjekta u tržišnom gospodarstvu

(350) Iz svega što prethodi proizlazi da za primjenu načela subjekta u tržišnom gospodarstvu na Ugovore iz 2008. Komisija treba zajedno analizirati Ugovor o marketinškim uslugama i Ugovor o uslugama zračne luke koji su istodobno sklopljeni te treba utvrditi bi li pretpostavljeni subjekt u tržišnom gospodarstvu, koji je vođen izgledima za profitabilnost te koji upravlja Zračnom lukom Angoulême umjesto odjela CCI-zračna luka i sindikata SMAC, sklopio te Ugovore. U tu svrhu, treba odrediti inkrementalnu profitabilnost Ugovora iz 2008. za cijelo trajanje njihove primjene, kako bi je procijenio subjekt u tržišnom gospodarstvu u trenutku sklapanja ugovora, procjenjujući:

— očekivani budući inkrementalni promet od provedbe Ugovora iz 2008., uzevši u obzir učinke marketinških usluga na stope popunjenosti iz Ugovora,

— očekivane buduće inkrementalne prihode od provedbe Ugovora iz 2008., uključujući prihode od zrakoplovnih naknada i od zemaljskih usluga koji potječu od zračnih linija iz ovih Ugovora te prihode od izvanzrakoplovnih prihoda od dodatnog prometa nastalog provedbom ovih Ugovora,

— očekivane buduće inkrementalne troškove provedbe Ugovora iz 2008., uključujući operativne troškove i eventualne inkrementalne troškove od ulaganja zbog zračnih linija iz ovih Ugovora te troškove marketinških usluga.

(351) Iz tih izračuna trebaju proizaći budući godišnji tokovi koji odgovaraju razlici između prihoda i inkrementalnih troškova, koje treba diskontirati, ako je potrebno, po stopi koja odražava cijenu kapitala za upravitelja zračne luke. Diskontirana neto pozitivna vrijednost načelno ukazuje na to da dotični Ugovori ne daju gospodarsku prednost, dok diskontirana neto negativna vrijednost ukazuje na to da takva prednost postoji.

([179]) Jedan od odabranih kriterija usporedbe temelji se na pripadnosti kategoriji zračnih luka čiji je promet manji od milijun putnika godišnje. Stoga kad se pristojbe zračne luke koje primjenjuje Zračna luka Angoulême uspoređuju s onima koje primjenjuju zračne luke čiji godišnji promet obuhvaća nekoliko stotina tisuća putnika godišnje, takva usporedna analiza izrađena je na nedovoljno preciznim osnovama da bi bila prihvatljiva.

([180]) Vidjeti točku 60. novih smjernica.

(352) Treba primijetiti da, u takvoj procjeni, nisu primjereni argumenti društva Ryanair prema kojima je cijena marketinških usluga koje je kupio SMAC jednaka ili manja od onoga što se za takve usluge može smatrati „tržišnom cijenom". Naime, subjekt u tržišnom gospodarstvu koji je vođen izgledima za profitabilnost ne bi bio spreman kupiti takve usluge, čak ni po cijeni koja je niža ili jednaka „tržišnoj cijeni" ako je predvidio da će, unatoč pozitivnom utjecaju takvih usluga na posjećenost dotičnih zračnih linija, inkrementalni troškovi nastali Ugovorima biti veći od inkrementalnih prihoda po diskontiranoj vrijednosti. Naime, u takvom će slučaju, „tržišna cijena" biti veća od njegove sposobnosti plaćanja što bi ga logično navelo na odustajanje od dotičnih usluga.

(353) Iz istih će razloga činjenica da cijene predviđene Ugovorom o uslugama zračne luke mogu biti veće ili jednake cijenama koje utvrđuju upravitelji zračnih luka, ma koliko su malo usporedive, biti neprimjerena u ovoj analizi ako nije moguće očekivati da te cijene dovedu do inkrementalnih prihoda koji su dostatni za pokrivanje inkrementalnih troškova.

9.1.3.5. Primjena načela subjekta u tržišnom gospodarstvu

(354) U svrhu procjene Ugovora iz 2008. i uzevši u obzir prethodna razmatranja, treba podsjetiti da je potrebno ocijeniti postojanje i važnost elemenata potpore u Ugovorima uzevši u obzir prevladavajuću situaciju u trenutku njihova sklapanja ([181]) te, još preciznije, raspoložive podatke i razvoj koji je tada bilo moguće predvidjeti.

(355) U elementima koje su dostavila francuska tijela istaknuto je da je SMAC dao izraditi studiju predviđanja koja je predana 14. lipnja 2006. ([182]). Ta se studija odnosi na izglede Zračne luke Angoulême nakon 1. siječnja 2007. U ovom su dokumentu, bez dodatnih pojedinosti, navedeni skupni iznosi povezani s otvaranjem zračne linije društva Ryanair između Angoulêmea i Londona. Za potencijalni promet procijenjen na 100 000 putnika godišnje, iz studije su proizašli sljedeći rezultati:

	Godina 1.	Godina 2.	Godina 3.
Negativni saldo poslovnog računa	56 000	56 000	56 000
Marketinška potpora	560 000	560 000	560 000
Godišnji rashod koji snosi SMAC	616 000	616 000	616 000

(356) Ovaj dokument ne odgovara poslovnom planu koji Komisija treba analizirati u pogledu ispunjavanja kriterija subjekta u tržišnom gospodarstvu. Naime, podatci koji su poslužili za ta predviđanja nisu navedeni, a usvojene pretpostavke nisu dovoljno podrobno opisane. Usto, ova se procjena odnosi na trogodišnje razdoblje, iako je prije sklapanja Ugovora iz 2008. utvrđeno da isti trebaju biti provedeni u petogodišnjem razdoblju. Naposljetku, ova je studija sastavljena mnogo prije Ugovora iz 2008. Njezin cilj nije bio odrediti je li provedba tih Ugovora s društvom Ryanair/AMS, kakvi su mogli biti predviđeni prije njihova sklapanja, bili za upravitelja zračne luke dovoljno profitabilni.

(357) U svakom slučaju, Komisija utvrđuje da se tim predviđanjima nastoji utvrditi da SMAC, u svojstvu upravitelja Zračne luke Angoulême, nije djelovao u skladu s ponašanjem razumnog subjekta u tržišnom gospodarstvu. Naime, iz te studije predviđanja iz 2006. proizlazi da je SMAC tada trebao znati da će zračna linija između Angoulêmea i Londona kojom upravlja niskotarifni zračni prijevoznik dovesti do znatnih operativnih gubitaka, a time i do potrebe za velikim financijskim sredstvima.

(358) Unatoč tim informacijama kojima je SMAC raspolagao u trenutku sklapanja Ugovora iz 2008., nije ocijenio potrebnim dati izraditi poslovni plan ili bilo koju drugu jednakovrijednu prethodnu gospodarsku analizu Ugovora koje će sklopiti s društvima Ryanair i AMS koja bi, s gospodarskog stajališta, potkrijepila njegovu odluku da preuzme te obveze.

([181]) Vidjeti, primjerice, presudu Općeg suda od 19. listopada 2005., Freistaat Thüringen/Komisija, T-318/00, Zb., str. II-4179., t. 125.
([182]) Studiju je izradio Alliance ELSA.

(359) Prema mišljenju društva Ryanair, nepostojanje poslovnog plana u trenutku sklapanja Ugovora kao što su predviđeni formalnim istražnim postupkom, ne može biti upotrijebljeno kao dokaz nepoštovanja načela subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(360) U tom smislu, nepostojanje poslovnog plana ili, općenitije, bilo kakve brojčane analize profitabilnosti koja bi bila provedena prije sklapanja Ugovora predstavlja ozbiljan pokazatelj da načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu nije poštovano. To je još očitije u ovom slučaju jer je upravitelj Zračne luke Angoulême prije sklapanja Ugovora iz 2008. raspolagao informacijama koje su dovodile u pitanje njegovu gospodarsku profitabilnost u slučaju sklapanja ugovora o razvoju niskotarifne zračne veze prema Londonu.

(361) Komisija u tom kontekstu smatra korisnim istaknuti da Francuska nije dostavila nijedan element iz kojeg bi se utvrdilo da je upravitelj zračne luke analizirao rizik u trenutku sklapanja Ugovora iz 2008. u odnosu na koristi koje su mogle proizaći iz tih Ugovora. Francuska je, međutim, istaknula da se odluka sindikata SMAC temeljila na težnji da Zračnu luku Angoulême učini dugoročno održivom vodeći se ciljem regionalnog razvoja. Takva je tvrdnja dodatni pokazatelj kojim se upućuje na zaključak da se pri sklapanju Ugovora iz 2008. s društvima Ryanair i AMS nije vodilo izgledima za profitabilnost.

(362) Komisija smatra da je taj zaključak potvrđen njezinom procjenom onoga što bi bila analiza profitabilnosti koju provodi razuman subjekt u tržišnom gospodarstvu o Ugovorima iz 2008.

(363) Komisija je u tu svrhu provela vlastitu analizu samo na temelju inkrementalnih troškova i prihoda iz Ugovora iz 2008., onako kako bi ih subjekt u tržišnom gospodarstvu *a priori* procijenio u skladu s novim smjernicama. Usvojene pretpostavke i rezultati analize izneseni su u nastavku.

(364) Komisija smatra prikladnim podsjetiti na kontekst ove analize u kojem su, nakon donošenja novih smjernica, Francuska i zainteresirane strane bile pozvane iznijeti opaske na primjenu odredaba tih smjernica na ovaj predmet (vidjeti uvodne izjave 8. i 9.). U ovom slučaju, ni Francuska ni zainteresirane strane nisu u bîti osporile pristup Komisije prema kojem ako nije moguće utvrditi neki element usporedbe radi određivanja vjerne tržišne cijene usluga koje zračne luke pružaju zračnim prijevoznicima, najrelevantniji kriterij za procjenu dogovora koje te dvije strane zaključuju jest *ex ante* analiza dodatne profitabilnosti.

(a) Vremenski okvir

(365) Procjenjujući interes za sklapanje ugovora o uslugama zračne luke i/ili ugovora o marketinškim uslugama, subjekt u tržišnom gospodarstvu za vremenski bi okvir svoje procjene odabrao trajanje dotičnih ugovora ili razdoblje predviđeno svakim ugovorom zasebno. Drugim riječima, procijenio bi inkrementalne troškove i prihode tijekom razdoblja primjene ugovora.

(366) Ne čini se opravdanim odabrati dulje razdoblje. Naime, razuman subjekt u tržišnom gospodarstvu na dane sklapanja ugovora ne bi računao na produljenje ugovora po njihovu isteku, pod istim ili različitim uvjetima. To je tim točnije jer uobičajeno razuman upravitelj morao bi znati da su niskotarifni zračni prijevoznici poput društva Ryanair poznati po vrlo dinamičnom razvoju svojih djelatnosti, da otvaraju i zatvaraju zračne linije ili povećavaju i smanjuju njihov promet radi prilagodbe tržišnim kretanjima.

(367) Treba napomenuti i da, u okviru primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu, nije uzeta u obzir činjenica da Ryanair nije poslovao na određenim zračnim linijama za vrijeme cjelokupnog razdoblja predviđenog Ugovorima iz 2008. jer taj element nije bio poznat niti ga je bilo moguće predvidjeti u trenutku sklapanja tih Ugovora.

(368) U daljnjoj argumentaciji, Komisija će ispitati odabrane pretpostavke u pogledu prometa, inkrementalnih prihoda i troškova radi analize Ugovora iz 2008. sklopljenih s društvom Ryanair/AMS nakon čega će iznijeti rezultate analize tih Ugovora.

(b) Procjena inkrementalnog prometa i predviđenog broja povratnih letova

(369) Analiza koju je provela Komisija temelji se na inkrementalnom prometu (odnosno, dodatnom broju putnika) koji bi subjekt u tržišnom gospodarstvu koji Zračnom lukom Angoulême upravlja umjesto sindikata SMAC mogao procijeniti pri sklapanju Ugovora iz 2008. Drugim riječima, riječ je o procjeni broja putnika koji bi upravitelj Zračne luke Angoulême mogao očekivati 2008. na liniji Angoulême – London kojom upravlja Ryanair tijekom provedbe Ugovora.

(370) Predviđeni inkrementalni promet utvrđen je na temelju prometa predviđenog za zračnu liniju Angoulême – London Ugovorom o uslugama zračne luke i Ugovorom o marketinškim uslugama te na temelju broja godišnjih povratnih letova koji iz njih proizlaze.

(371) Nadalje, Komisija je uzela u obzir kapacitet zrakoplova kojima se služi Ryanair, tj. zrakoplova Boeing 737-800 sa 189 mjesta.

(372) Komisija tako pretpostavlja stopu popunjenosti od 85 % po letu. Ova pretpostavka pogoduje društvu Ryanair jer je stopa od 85 % visoka. Ta je stopa, uostalom, nešto veća od prosjeka na letovima društva Ryanair u njegovoj mreži ([183]) te je veća ili jednaka stopi popunjenosti koju Francuska predlaže za različite ugovore u svojoj rekonstrukciji analize profitabilnosti. Međutim, Komisija smatra da je moguće odabrati tu visoku stopu popunjenosti, iako je riječ o pogodnoj pretpostavci, kako bi se odrazio mogući koristan učinak marketinških usluga na posjećenost zračnih linija iz različitih ugovora i nepostojanje drugih elemenata koji kvantificiraju predvidivi utjecaj tih usluga na stopu popunjenosti.

Kako se primjena Ugovora nije podudarala s cjelovitim kalendarskim godinama, Komisija je to uzela u obzir računajući procijenjeni promet za svaku godinu provedbe Ugovora razmjerno broju dana godine u kojoj se Ugovor trebao provoditi.

(c) Inkrementalni prihodi

(373) Budući da su Ugovori iz 2008. predmet njezine analize, Komisija je nastojala utvrditi inkrementalne prihode, to jest prihode nastale transakcijom koje bi predvidio subjekt u tržišnom gospodarstvu.

(374) U skladu s načelom „jedne blagajne" Komisija, u tom pogledu, smatra da treba uzeti u obzir zrakoplovne i izvanzrakoplovne prihode.

(375) Zrakoplovne prihode čini dohodak od različitih naknada koje zračni prijevoznik plaća upravitelju zračne luke, odnosno:

— „naknada za slijetanje", odnosno iznos po povratnom letu,

— „naknada po putniku", odnosno iznos po putniku, i

— naknada koja se plaća za zemaljske usluge u iznosu po povratnom letu koji je određen ugovorom o uslugama zračne luke.

(376) Ugovorima iz 2008. izravno su utvrđene naknade po putniku i naknade za slijetanje. U skladu s člankom 7.1. Ugovora o uslugama zračne luke, iznos naknade po putniku utvrđuje se na temelju cijena Zračne luke Angoulême. Međutim, u članku 7.3. Ugovora o uslugama zračne luke predviđeni su promidžbeni popusti koji su primjenjivi u prve tri godine. Ovi popusti prve godine iznose 57,25 %, odnosno 1,18 EUR, druge godine 48 %, odnosno 1,44 EUR te treće godine 24 %, odnosno 2,10 EUR. Osim toga, u članku 7.2. istog Ugovora utvrđene su naknade za slijetanje u iznosu od 252,29 EUR po slijetanju. Prema tome, u analizi su zadržani ugovorni iznosi.

(377) Usto, u članku 7.4. Ugovora o uslugama zračne luke navedeno je da naknada za zemaljske usluge prve godine iznosi 195 EUR. Predviđeno je i da naknada od druge godine bude povišena na 245 EUR. Komisija je taj iznos uzela u obzir u svojoj analizi.

(378) Kako bi izračunala prihod od tri prethodno navedene zrakoplovne naknade koje bi subjekt u tržišnom gospodarstvu očekivao od ugovora, Komisija se služila predviđanjem broja povratnih letova (u pogledu naknade za slijetanje i naknade za zemaljske usluge) te dodatnog prometa (u pogledu naknade po putniku), kao što su utvrđeni Ugovorom te ih je množila s jediničnim iznosima naknada kako je prethodno utvrđeno.

(379) U pogledu izvanzrakoplovnih prihoda, oni su, načelno, gotovo razmjerni broju putnika. Naime, djelatnost parkirališta za automobile, restorana i drugih trgovina smještenih u zračnoj luci ovisi o broju putnika. Isto vrijedi i za prihode koje upravitelj zračne luke naplaćuje u pogledu svojih djelatnosti. Međutim, u ovom slučaju, velik dio izvanzrakoplovnih prihoda proizlazi iz troškova zaposlenika upravitelja zračne luke te drugih poduzeća kada putnički promet u Zračnoj luci Angoulême nije znatan.

([183]) Vidjeti http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/

(380) U pogledu tog iznosa inkrementalnih izvanzrakoplovnih prihoda, Komisija smatra da je vjerojatno da bi ga razborit subjekt u tržišnom gospodarstvu izračunao u trenutku sklapanja ugovora na temelju ukupnih izvanzrakoplovnih prihoda zračne luke neposredno prije sklapanja dotičnog ugovora. U ovom slučaju, velik dio izvanzrakoplovnih prihoda nastaju troškovima zaposlenika upravitelja i poduzeća smještenih u zračnoj luci kada putnički promet nije znatan. Naposljetku, prema informacijama koje je dostavila Francuska, inkrementalni zbroj izvanzrakoplovnih dohodaka koji ovisi samo o putničkom prometu mogao je biti procijenjen na […] EUR godišnje. Komisija smatra da se ta procjena čini razumnom.

(d) Inkrementalni troškovi

(381) Inkrementalni troškovi koje je *a priori* mogao očekivati od svake transakcije (što se u ovom slučaju odnosi na Ugovor o uslugama zračne luke i Ugovor o marketinškim uslugama) subjekt u tržišnom gospodarstvu koji upravlja Zračnom lukom umjesto upravitelja Zračne luke Angoulême ovise o sljedeće tri kategorije:

— troškovi nabave marketinških usluga,

— inkrementalni troškovi ulaganja nastali ulaganjem zbog transakcije,

— inkrementalni operativni troškovi, odnosno operativni troškovi (osoblje, razne nabave) koji bi mogli nastati izvršenjem transakcije.

(382) Kada je riječ o troškovima Ugovora o marketinškim uslugama, Komisija je uzela u obzir iznose predviđene Ugovorom o marketinškim uslugama. U članku 3.1. Ugovora o marketinškim uslugama sklopljenog s društvom Ryanair predviđene su marketinške usluge u vrijednosti od 400 000 EUR u prvoj godini, 300 000 EUR u drugoj godini i 225 000 EUR u trećoj godini. Komisija je te iznose odabrala kao troškove marketinških usluga.

(383) Kao i kod procjena prometa, predviđena marketinška plaćanja ne predstavljaju nužno stvarno uplaćene iznose jer su određeni događaji koji su uslijedili nakon sklapanja Ugovora mogli dovesti do odstupanja od prvotno predviđenih iznosa. Upravo to je slučaj kod prijevremenog raskida ugovora. Međutim, pri primjeni načela subjekta u tržišnom gospodarstvu ovi se događaji ne moraju uzeti u obzir jer su uslijedili nakon sklapanja Ugovora. Bilo koji subjekt u tržišnom gospodarstvu bi se u svrhu procijene profitabilnosti Ugovora iz 2008., pozvao na iznose predviđene prilikom potpisivanja Ugovora.

(384) U pogledu inkrementalnih troškova ulaganja, nijedan nije usvojen zato što nijedan element iz spisa ne pokazuje da bi subjekt u tržišnom gospodarstvu očekivao da treba izvršiti određena ulaganja uglavnom zbog Ugovora koji su predmet formalnog istražnog postupka.

(385) Kako bi procijenila predviđene inkrementalne operativne troškove pri sklapanju Ugovora iz 2008., Komisija se mora osloniti na elemente iz analize upravitelja Zračne luke jer nije mogla sama procijeniti način na koji predmetni Ugovor može utjecati na različite stavke troškova zračne luke.

(386) Komisija napominje da su tu procjenu proveli CCI-zračna luka i SMAC prije potpisivanja Ugovora iz 2008. te koja je bila na raspolaganju u trenutku sklapanja tih Ugovora.

(e) Predstavljanje rezultata u pogledu Ugovora sklopljenih s društvima Ryanair i AMS

(387) Utvrdivši sve inkrementalne prihode i inkrementalne troškove u pogledu Ugovora koje bi predvidio subjekt u tržišnom gospodarstvu, Komisija može za Ugovore iz 2008. te za svaku godinu predviđenog trajanja Ugovora utvrditi očekivane inkrementalne tokove (prihodi umanjeni za troškove). Ti su rezultati navedeni u nastavku.

Tablica 12.

Očekivani inkrementalni tokovi iz Ugovora iz 2008.

	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Stopa popunjenosti	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
Broj putnika po letu	160,65	160,65	160,65	160,65	160,65

	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Broj putnika po povratnom letu	322	322	322	322	322
Povratni letovi od travnja do listopada	93	93	93	93	93
Ukupno putnika	**29 946**	**29 946**	**29 946**	**29 946**	**29 946**

Cijena naknada	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Naknada po putniku	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76
Naknade za slijetanje po povratnom letu	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Naknada za opsluživanje zrakoplova na zemlji po povratnom letu	195	245	245	245	245

Inkrementalni prihodi	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Dohodak od naknade po putniku	35 336,28	43 122,24	62 886,6	82 650,96	82 650,96
Dohodak od naknade za slijetanje	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97
Dohodak od naknade za opsluživanje zrakoplova na zemlji	18 135	22 785	22 785	22 785	22 785
Izvanzrakoplovni prihodi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ukupno	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Inkrementalni troškovi	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Opsluživanje zrakoplove na zemlji i prihvat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
od toga: osoblje	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
od toga: drugo	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Marketing	400 000	300 000	225 000	0	0
Ukupno	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Prihodi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rashodi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rezultat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(388) Komisija napominje da su u pogledu Ugovora iz 2008. svi inkrementalni godišnji tokovi negativni, kao što je navedeno u tablici 12., i to unatoč pretpostavkama koje pogoduju društvu Ryanair, a koje je odabrala Komisija, osobito u vezi s inkrementalnim prometom i inkrementalnim troškovima. Komisija usto napominje da će taj zaključak biti valjan čak i ako se potpuno isključe inkrementalni operativni troškovi i zadrže samo troškovi marketinških usluga kao inkrementalni troškovi.

(389) Prema tome, Komisija smatra da se Ugovorima iz 2008. koje je SMAC sklopio s društvima Ryanair i AMS tim društvima daje gospodarska prednost. Ta je prednost selektivna jer proizlazi iz posebnih odredaba Ugovora s dotičnim zračnim prijevoznikom.

9.1.4. *Utjecaj na trgovinu i tržišno natjecanje*

(390) Kada financijska potpora koju je dodijelila neka država članica ojača položaj nekog poduzetnika u odnosu na ostale poduzetnike koji se natječu u trgovini unutar Zajednice, valja smatrati da ta potpora utječe na takvu trgovinu. Na temelju ustaljene sudske prakse ([184]), da bi neka mjera narušavala tržišno natjecanje, dovoljno je da se primatelj potpore natječe s drugim poduzetnicima na tržištima otvorenima za tržišno natjecanje.

(391) Od stupanja na snagu trećeg paketa liberalizacije zračnog prijevoza 1. siječnja 1993. ([185]), zračni prijevoznici mogu slobodno upravljati letovima na zračnim linijama unutar Zajednice i neograničeno rabiti odobrenje za kabotažu. Prema mišljenju Suda, „kada neko poduzeće posluje u sektoru u kojem se odvija stvarno tržišno natjecanje među proizvođačima iz različitih država članica, svaka potpora koju im dodijele nadležna tijela javne uprave može utjecati na trgovinu među državama članicama i štetiti tržišnom natjecanju, u mjeri u kojoj njihovo zadržavanje na tržištu sprečava konkurente da povećaju svoj tržišni udjel i smanje svoje povećanje izvoza” ([186]).

(392) U ovom slučaju, treba smatrati da bi se predmetnim mjera vjerojatno smanjili operativni troškovi upravljanja zračnom linijom i potaknulo zračne prijevoznike da premjeste zračnu liniju iz jedne zračne luke u drugu. Prema tome, Komisija smatra da predmetne mjere narušavaju tržišno natjecanje i utječu na trgovinu u Europskoj uniji.

9.1.5. *Zaključak o postojanju potpore*

(393) U pogledu prethodno navedenog, Komisija smatra da su Ryanair i AMS bili korisnici državne potpore na temelju Ugovora iz 2008.

9.2. **Spojivost s unutarnjim tržištem**

(394) Predmetne potpore predstavljaju operativne potpore. Takve potpore mogu se smatrati spojivima samo u iznimnim i odgovarajuće obrazloženim okolnostima.

(395) Usto, iz sudske prakse Suda ([187]) proizlazi da je Francuska trebala navesti na kojoj se pravnoj osnovi predmetne potpore mogu smatrati spojivima s unutarnjim tržištem i pokazati da su uvjeti spojivosti bili ispunjeni. Komisija je zato u odluci za pokretanje postupka pozvala Francusku da navede moguće pravne osnove spojivosti te da utvrdi jesu li primjenjivi uvjeti spojivosti bili ispunjeni, osobito u slučaju u kojem se predmetne potpore trebaju smatrati početnim potporama za otvaranje novih zračnih linija. Francuska, međutim, nije nikad smatrala da ispitane mjere predstavljaju početne potpore spojive s unutarnjim tržištem te nije predložila druge osnove za spojivost ni obrazloženje osnove na kojoj bi se mogla temeljiti izjava o spojivosti. Usto, nijedna treća zainteresirana osoba nije dostavila elemente koji bi pokazali spojivost tih mjera s unutarnjim tržištem.

(396) Komisija, ipak, smatra korisnim ispitati u kojoj bi se mjeri te potpore mogle smatrati spojivima na temelju njihova doprinosa otvaranju novih zračnih linija.

([184]) Presuda Općeg suda od 30. travnja 1998., Het Vlaamse Gewest/Komisija, T-214/95, Zb., str. II-717.

([185]) Uredba Vijeća (EEZ) br. 2407/92 od 23. srpnja 1992. o licenciranju zračnih prijevoznika (SL L 240, 24.8.1992., str. 1.), Uredba Vijeća (EEZ) br. 2408/92 od 23. srpnja 1992. o pristupu zračnih prijevoznika Zajednice zračnim linijama unutar Zajednice (SL L 240, 24.8.1992., str. 8.) i Uredba Vijeća (EEZ) br. 2409/92 od 23. srpnja 1992. o cijenama prijevoza putnika i robe u zračnom prometu (SL L 240, 24.8.1992., str. 15.).

([186]) Vidjeti, osobito, presudu Suda od 21. ožujka 1991., Italija/Komisija, C-305/89, Zb. 1991, str. I-1603.

([187]) Vidjeti presudu Suda od 28. travnja 1993., Italija/Komisija, C-364/90, Zb., str. I-2097., t. 20.

(397) U tom pogledu, u novim je smjernicama navedeno sljedeće: „kada je riječ o početnim potporama zračnim prijevoznicima, Komisija će primjenjivati načela navedena u ovim smjernicama na sve prijavljene mjere početnih potpora povodom kojih je pozvana donijeti odluku od 4. travnja 2014., čak i ako su mjere prijavljene prije toga datuma. U skladu s obaviješću Komisije o utvrđivanju važećih pravila za procjenu nezakonitih državnih potpora Komisija će na nezakonite početne potpore zračnim prijevoznicima primjenjivati pravila koja su na snazi u trenutku dodjele potpora. U skladu s time ove smjernice neće primjenjivati u slučaju nezakonitih početnih potpora zračnim prijevoznicima koje su dodijeljene prije 4. travnja 2014. godine" ([188]).

(398) Smjernicama iz 2005. određuje se da će „Komisija procijeniti usklađenost svih potpora za financiranje infrastrukture zračne luke ili potpora za započinjanje poslovanja odobrenih bez njezina ovlaštenja i koje stoga krše članak 88. stavak 3. Ugovora, na osnovi ovih smjernica ako je plaćanje potpore počelo nakon što su smjernice objavljene u Službenom listu Europske unije. U drugim slučajevima, Komisija će izvršiti ocjenu na osnovi pravila primjenjivih kad je počelo plaćanje potpore" ([189]).

(399) Budući da su Ugovori iz 2008. bili sklopljeni nakon stupanja na snagu smjernica iz 2005., te smjernice predstavljaju primjenjivu pravnu osnovu.

(400) U tom pogledu, u točki 27. smjernica iz 2005. navedeno je da se operativne potpore odobrene zračnim prijevoznicima (poput potpore za započinjanje poslovanja) može proglasiti spojivima s unutarnjim tržištem samo u izuzetnim okolnostima i pod strogim uvjetima u neprivilegiranim regijama Europe, tj. u regijama obuhvaćenima odstupanjem navedenim u članku 107. stavku 3. točki (a) UFEU-a, u najudaljenijim regijama i rijetko naseljenim područjima.

(401) Kako se Zračna luka Angoulême ne nalazi u takvoj regiji, ovo se odstupanje na nju ne primjenjuje.

(402) Komisija napominje da ni Francuska niti ijedna treća zainteresirana osoba nisu dokazale da su te mjere spojive s unutarnjim tržištem, kako na temelju smjernica iz 2005. tako ni na bilo kojoj drugoj osnovi.

(403) Budući da su kriteriji utvrđeni u točki 79. smjernica iz 2005. u pogledu potpora za započinjanje poslovanja kumulativni, Komisija smatra prikladnim ispitati kriterije iz članka 5. stavka 2. točaka (i) i (k) navedenih smjernica.

(404) U pogledu kriterija iz točke (i) (poslovni plan koji pokazuje održivost i analiza utjecaja nove linije na konkurentske linije), Komisija je od Francuske zatražila da navede jesu li takvi poslovni planovi sastavljeni, a ako jesu, da dostavi njihove preslike. Ni Francuska niti ijedna treća zainteresirana osoba nisu dokazale postojanje takvih poslovnih planova. Iz izjava društva Ryanair/AMS, osim toga, proizlazi da nije bio pripremljen nikakav poslovni plan koji bi kroz dulje razdoblje pokazao održivost zračne linije nakon davanja potpore. Naime, nikakva *ex -ante* analiza temeljena na podatcima koja bi bila na raspolaganju zračnom prijevozniku u trenutku sklapanja Ugovora iz 2008. nije omogućila utvrđivanje održivosti zračne linije između Zračnih luka Angoulême i London Stansted. Prema tome, kriterij iz točke (i) nije ispunjen.

(405) Kriterijem iz točke (k) (žalbe) predviđeno je da se moraju osigurati žalbeni postupci na razini države članice kako bi se osiguralo da ne bude diskriminacije kod dodjeljivanja potpore. Komisija primjećuje da nikakav žalbeni postupak nije bio osiguran u trenutku sklapanja Ugovora iz 2008. kako bi se osiguralo da ne bude diskriminacije kod dodjeljivanja potpore za započinjanje poslovanja. Stoga ni kriterij iz točke (k) nije ispunjen.

9.3. **Zaključak**

(406) Ugovori iz 2008. koje je SMAC sklopio s društvima Ryanair i AMS te koji su predmet ovog postupka stoga predstavljaju državne potpore koje nisu spojive s unutarnjim tržištem.

10. **OPĆI ZAKLJUČAK**

(407) U skladu s člankom 108. stavkom 3. UFEU-a, država članica dužna je obavijestiti o planovima za dodjelu ili za izmjenu potpora. Dotična država članica ne primjenjuje predložene mjere sve dok se taj postupak ne okonča konačnom odlukom. U ovom slučaju, francuska tijela nisu prijavila naknade koje su primili upravitelji Zračne luke Angoulême ni Ugovore iz 2008. Osim toga, potpore su isplaćene prije nego što je Komisija o tim potporama donijela konačnu odluku.

([188]) Točka 174. novih smjernica.
([189]) Točka 85. smjernica iz 2005.

(408) S obzirom na prethodno navedeno, Komisija smatra da naknade koje je primila Zračna luka Angoulême predstavljaju nezakonite državne potpore koje su, međutim, spojive s unutarnjim tržištem na temelju članka 106. stavka 2. UFEU-a.

(409) Iznosi plaćeni u okviru provedbe Ugovora iz 2008. za djelatnost društava Ryanair i AMS predstavljaju, međutim, nezakonite državne potpore koje su nespojive s unutarnjim tržištem.

11. **POVRAT**

(410) Na temelju ustaljene sudske prakse, kad Komisija utvrdi da je neka potpora nespojiva s unutarnjim tržištem, Komisija je nadležna obvezati dotičnu državu članicu da ukine ili izmijeni navedenu potporu ([190]). U skladu s člankom 14. Uredbe Vijeća (EZ) 659/1999 ([191]), „[u] slučaju kada se u slučajevima nezakonite potpore donesu negativne odluke, Komisija donosi odluku kojom se od dotične države članice zahtijeva da poduzme sve potrebne mjere kako bi od korisnika povukla sredstva potpore (dalje u tekstu: ‚odluka o povratu potpore'). Komisija ne smije zahtijevati povrat sredstava potpore ako bi to bilo u suprotnosti s općim načelima prava Zajednice".

(411) Cilj kojim se vodi Komisija kada zahtijeva od dotične države članice povrat potpora nespojivih s unutarnjim tržištem jest ponovna uspostava prijašnjeg stanja ([192]). U tom pogledu, Sud smatra da je cilj ostvaren kada su korisnici vratili nezakonito dodijeljene iznose potpora te time gube korist koju su uživale u odnosu na svoje konkurente. Tako se uspostavlja stanje koje je prethodilo isplati potpore ([193]).

(412) U ovom slučaju, čini se da nijedno opće načelo prava Unije ne bi bilo u suprotnosti s povratom utvrđenih nezakonitih potpora. Osobito, ni Francuska ni treće zainteresirane osobe nisu u tom smislu dostavile argumente.

(413) Iz tog proizlazi da Francuska treba poduzeti sve potrebne mjere kako bi od društava Ryanair i AMS povukla nezakonito dodijeljene potpore na temelju Ugovora iz 2008.

(414) Iznosi potpora koje je potrebno vratiti trebaju biti utvrđeni kako slijedi. Treba smatrati da su Ugovori iz 2008. doveli do jednakog godišnjeg iznosa potpore za svaku godinu u kojoj su se provodili. Svaki od tih iznosa izračunan je na temelju negativnog dijela procijenjenog inkrementalnog toka (prihodi umanjeni za troškove) u trenutku sklapanja Ugovora iz 2008. i naveden je u tablici 12. Naime, ti iznosi odgovaraju svotama koje je svake godine trebalo odbiti od iznosa marketinških usluga (ili ih je trebalo pridodati naknadama zračne luke i naknadama za zemaljske usluge koje se obračunavaju zračnim prijevoznicima) kako bi diskontirana neto vrijednost Ugovora bila pozitivna, odnosno kako bi Ugovor bio usklađen s načelom subjekta u tržišnoj ekonomiji.

(415) Kako bi se uzela u obzir stvarna prednost koju su ostvarili Ryanair i AMS u skladu s Ugovorima iz 2008., prethodno navedeni iznosi mogu biti prilagođeni uz dokaze koje će dostaviti Francuska, ovisno o (i.) razlici između, s jedne strane, stvarnih plaćanja, poput onih utvrđenih *ex post*, koje je izvršio Ryanair u okviru naknade za slijetanje, naknade po putniku i naknade za zemaljske usluge primjenom Ugovora o uslugama zračne luke i, s druge strane, o procijenjenim (*ex ante*) tokovima koji odgovaraju tim stavkama prihoda te su navedeni u tablici 12., i (ii.) razlike između, s jedne strane, stvarnih marketinških plaćanja, poput onih utvrđenih *ex post*, koja su izvršena u korist društava Ryanair i AMS primjenom Ugovora o marketinškim uslugama i, s druge strane, procijenjenim (*ex ante*) odgovarajućim marketinškim troškovima, kao što su navedeni u tablici 12.

(416) Komisija, osim toga, smatra da je stvarna prednost, koju su ostvarili Ryanair i AMS, ograničena na stvarno trajanje provedbe Ugovora iz 2008. Naime, Ryanair i AMS nakon raskida tih Ugovora nisu primili uplatu za marketinške usluge. Prema tome, iznosi potpore koji su izračunani kao što je navedeno u nastavku, a povezani su s Ugovorima iz 2008. svedeni su na nulu za godine u kojima se Ugovor prestao primjenjivati (osobito zbog sporazumnog prijevremenog raskida).

([190]) Presuda Suda od 12. srpnja 1973., Komisija/Njemačka, C-70/72, Zb., str. 813., t. 13.
([191]) Uredba Vijeća (EZ) br. 659/1999 od 22. ožujka 1999. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 93. Ugovora o EZ-u, SL L 83, 27.3.1999., str. 1.
([192]) Presuda Suda od 14. rujna 1994., Španjolska/Komisija, C-278/92, C-279/92 i C- 280/92, Zb., str. I-4103., t. 75.
([193]) Presuda Suda od 17. lipnja 1999.„Belgija/Komisija, C-75/97, Zb., I-3671., t. 64. i 65.

(417) U tablici 13. navedene su relevantne informacije o iznosima na temelju kojih su izračunani iznosi povrata. Ovim su iznosima obuhvaćeni procijenjeni inkrementalni tokovi (prihodi umanjeni za troškove) koji proizlaze iz primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu, ali su umanjeni u godinama kad Ugovori nisu istekli.

Tablica 13.

Informacije o iznosima za povrat na temelju Ugovora iz 2008.

Okvirni iznos potpore primljene u okviru programa (EUR) ([1])					Okvirni iznos potpore za povrat (EUR) (Glavnica)
2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	
463 066	**405 630**	**0**	**0**	**0**	**868 695**

([1]) Kada je riječ o izračunu kamate, smatra se da je potpora dodijeljena 31. prosinca predmetne godine.

(418) Kao što je prethodno objašnjeno, Komisija smatra da, u svrhu primjene pravila o državnim potporama, Ryanair i AMS predstavljaju jedan gospodarski subjekt te da Ugovore o marketinškim usluga i Ugovore o uslugama zračne luke koji su istodobno sklopljeni 8. veljače 2008. treba smatrati jednom i jedinstvenom transakcijom. Prema tome, Komisija smatra da su Ryanair i AMS solidarno odgovorni za potpuni povrat primljenih potpora na temelju Ugovora iz 2008.

(419) Stvarno uplaćena potpora od 2008. do 2009. u skladu s Ugovorom iz 2008. ukupno iznosi oko 868 695 EUR.

(420) Francuska tijela trebaju povrat navedenog iznosa primiti u roku od četiri mjeseca od dana priopćenja ove Odluke.

(421) U tom pogledu, francuska tijela trebaju iznosu potpore dodati i iznos kamata na povrat, koje su obračunane od dana kada je dotična potpora stavljena na raspolaganje poduzetnicima, odnosno od svakog stvarnog dana isplate potpora do dana njihova stvarnog povrata ([194]), u skladu s poglavljem V. Uredbe Komisije (EZ) br. 794/2004 ([195]). Budući da su, u ovom slučaju, tokovi od kojih se sastoje ove potpore složeni te da se isplaćuju nekoliko puta godišnje, odnosno neprekidno kada je riječ o određenim kategorijama prihoda, Komisija smatra da je prihvatljivo pri izračunu kamata na povrat smatrati da su potpore isplaćene krajem godine, odnosno 31. prosinca svake predmetne godine.

(422) U slučaju da neka država članica naiđe na nepredviđene teškoće ili na okolnosti koje Komisija nije predvidjela, ta država članica može o tim problemima obavijestiti Komisiju te o prijedlozima primjerenih izmjenama kako bi ih Komisija ocijenila. U tom slučaju, Komisija i država članica surađuju u dobroj vjeri u pronalaženju rješenja tih teškoća pridržavajući se u potpunosti odredaba ([196]) UFEU-a.

(423) Stoga Komisija poziva Francusku da je bez odgađanja obavijesti o svim problemima na koje naiđe pri izvršenju ove Odluke,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

1. Uplate koje su departman Charente, zajednica naselja šireg područja Angoulêmea i zajednica općina Braconne Charente u skladu sa Sporazumom od 23. svibnja 2002. o uvjetima financiranja upravljanja i razvoja Zračne luke Angoulême Brie Champniers te Mješoviti sindikat zračnih luka Charente u skladu s Podugovorom o upravljanju od

([194]) Vidjeti (prethodno naveden) članak 14. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 659/1999.
([195]) Uredba Komisije (EZ) br. 794/2004 od 21. travnja 2004. o provedbi Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 93. Ugovora o EZ (SL L 140, 30.4.2004., str. 1.).
([196]) Vidjeti presudu Suda od 2. veljače 1989., Komisija/Njemačka, C-94/87, Zb., str. 175., t. 9., i presudu Suda od 4. travnja 1995., Komisija/Italija, C-348/93, Zb., str. 673., t. 17.

22. siječnja 2009. i izjavom o preuzimanju obveza od 8. kolovoza 2011. izvršili u korist Trgovačke i industrijske komore Angoulêmea i društva SNC-Lavalin predstavljaju državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a koje je Francuska nezakonito dodijelila kršeći članak 108. stavak 3. UFEU-a.

2. Uplate društvima Ryanair i Airport Marketing Services koje je izvršio Mješoviti sindikat zračnih luka Charente u skladu s Ugovorom o uslugama zračne luke i Ugovorom o marketinškim uslugama sklopljenima 8. veljače 2008. predstavljaju državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, koje je Francuska nezakonito dodijelila kršeći članak 108. stavak 3. UFEU-a.

Članak 2.

1. Uplate koje su departman Charente, zajednica naselja šireg područja Angoulêmea i zajednica općina Braconne Charente u skladu sa Sporazumom od 23. svibnja 2002. o uvjetima financiranja upravljanja i razvoja Zračne luke Angoulême Brie Champniers te Mješoviti sindikat zračnih luka Charente u skladu s Podugovorom o upravljanju od 22. siječnja 2009. izvršili u korist Trgovačke i industrijske komore Angoulêmea državne su potpore spojive s unutarnjim tržištem na temelju članka 106. stavka 2. UFEU-a.

2. Uplate koje je Mješoviti sindikat zračnih luka Charente izvršio u skladu s izjavom o preuzimanju obveza od 8. kolovoza 2011. u korist društva SNC-Lavalin spojive su s unutarnjim tržištem na temelju članka 106. stavka 2. UFEU-a, ako Francuska dokaže Komisiji da ukupan iznos uplaćen tijekom cijelog trajanja Ugovora ne premašuje iznos koji je neophodan za pokrivanje neto troškova nastalih pri izvršavanju obveza pružanja javne usluge, ne uključujući troškove komercijalnog razvoja glavnog čvorišta, u što je uključena razumna stopa povrata uloženog kapitala.

3. U roku od četiri mjeseca od isteka Ugovora koji su 2011. sklopili Mješoviti sindikat zračnih luka Charente i SNC-Lavalin, Francuska Komisiji dostavlja izvještaj kojim se dokazuje da je iznos naknade dodijeljene društvu SNC-Lavalin, uključujući razumnu stopu povrata uloženog kapitala, usklađen s člankom 5. Odluke br. 2012/21/EU tijekom cijelog trajanja Ugovora.

4. Potpore koje je Mješoviti sindikat zračnih luka Charente dodijelio društvima Ryanair i Airport Marketing Services u skladu s Ugovorom o uslugama zračne luke i Ugovorom o marketinškim uslugama koji su sklopljeni 8. veljače 2008. s društvima Ryanair i Airport Marketing Services nisu spojive s unutarnjim tržištem.

Članak 3.

1. Francuska je dužna osigurati da joj korisnici potpora vrate potpore iz članka 2. stavka 4. Ryanair i Airport Marketing Services solidarno su odgovorni za povrat ovih potpora.

2. Iznosi koje je potrebno vratiti uključuju kamate koje se naplaćuju od dana kad su potpore stavljene na raspolaganje korisnicima do dana njihova stvarnog povrata.

3. Kamate se obračunavaju složenim kamatnim računom u skladu s poglavljem V. Uredbe (EZ) br. 794/2004 i Uredbe Komisije (EZ) br. 271/2008 ([197]) o izmjeni Uredbe (EZ) br. 794/2004.

4. Francuska od dana donošenja ove Odluke poništava sva plaćanja potpora iz članka 2. stavka 4. koja su na čekanju.

Članak 4.

1. Povrat potpora iz članka 2. stavka 4. provodi se neposredno i učinkovito.

2. Francuska mora osigurati provedbu ove Odluke u roku od četiri mjeseca od dana priopćenja ove Odluke.

([197]) Uredba Komisije (EZ) br. 271/2008 od 30. siječnja 2008. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 794/2004 o provedbi Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 93. Ugovora o EZ-u (SL L 82, 25.3.2008., str. 1.).

Članak 5.

1. U razdoblju od dva mjeseca od dana priopćenja ove Odluke, Francuska mora Komisiji dostaviti sljedeće informacije:

(a) iznose potpora koje je potrebno vratiti u skladu s člankom 3.;

(b) podroban opis već poduzetih i predviđenih mjera radi usklađivanja s ovom Odlukom;

(c) dokumente kojima se dokazuje da je korisnicima naređen povrat potpore.

2. Francuska će Komisiju obavještavati o napredovanju nacionalnih mjera koje je poduzela radi provedbe ove Odluke do potpunog povrata potpora iz članka 2. stavka 4. Francuska odmah dostavlja, na jednostavan zahtjev Komisije, informacije o već poduzetim i predviđenim mjerama radi usklađivanja s ovom Odlukom. Dostavlja i podrobne podatke o iznosima potpore i kamatama koje su korisnici potpora već vratili.

Članak 6.

Ova je Odluka upućena Francuskoj Republici.

Sastavljeno u Bruxellesu 23. srpnja 2014.

Za Komisiju

Joaquín ALMUNIA

Potpredsjednik